



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprensa.gov.co](http://www.imprensa.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - Nº 745

Bogotá, D. C., jueves, 18 de junio de 2026

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

**ACTA NÚMERO 027 DE 2026**

(abril 21)

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de  
junio de 2026

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez  
Rincón:**

Buenos días, honorables Representantes buenos días a los funcionarios de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, a los miembros de las unidades de trabajo legislativo, de nuestros Congresistas que nos acompañan, buenos días a los funcionarios del Gobierno nacional que nos acompañan en este debate de control político, señor Presidente, certifica la Secretaría que tenemos *quorum* decisorio.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Secretario, buenos días a todos, un especial saludo a los honorables Representantes, al equipo de gobierno que ha sido asignado a este importante debate de control político, un especial saludo a todos los funcionarios que se encuentran aquí presentes. Siendo las 10:30 del día martes 21 de abril se abre la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, señor Secretario, sírvase llamar a lista, antes de eso, el Representante Jaime Raúl está pidiendo el uso de la palabra, señor Secretario.

**Honorable Representante Jaime Raúl  
Salamanca Torres:**

Gracias, Presidente, con los muy buenos días para usted, para la querida Senadora, para los funcionarios que están acá, los colegas, era para preguntar si había algún espacio para constancias, estoy aquí hace rato esperando que alguien me diera la palabra, pero si ya hay *quorum*, entonces, dejaría para el final o puedo hacer una constancia.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Es su espacio, Representante, y puede dejar su constancia.

**Honorable Representante Jaime Raúl  
Salamanca Torres:**

Gracias, Presidente, es un tema muy preocupante en mi departamento y no puedo dejar de intervenir en esta sesión de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, tiene que ver con un informe que publicó el DANE apenas hace unos días, relacionado con la caracterización estadística sobre explotación sexual comercial de niños, niñas y adolescentes, en mi departamento, desafortunadamente, de acuerdo a dicha caracterización, las cifras entre 2015 y 2025, reportan 388 víctimas de explotación sexual infantil, esta es una cifra que evidencia la dimensión de una problemática que tal vez no se menciona mucho, pero que es de extrema gravedad y que quiero advertir en esta sesión del día de hoy de la Comisión Sexta, para que los actores encargados de solucionar esta problemática intervengan a la menor brevedad posible, las cifras son terribles, porque hablar de 388 víctimas, de las cuales 139 corresponden a menores de 13 años, 175 niños entre 14 y 17 años y 74 adolescentes que no se reporta exactamente la edad, pues debería movilizarnos a todos los Boyacenses, a todos y cada uno de los actores encargados de

dar soluciones y de prevenir estas problemáticas de manera decidida.

Tunja, nuestra capital, desafortunadamente presenta el mayor número de casos, 103 casos, casi una tercera parte, pero hay otros municipios como Chiquinquirá, Duitama o Sogamoso y Puerto Boyacá que también, tienen cifras preocupantes en esta materia, la tasa por cada 100 mil menores pasó en Boyacá de 6 punto 9 a 8 punto 5, reflejando un incremento preocupante, y yo sí quiero llamar la atención en esta sesión del día de hoy, porque además este estudio señala que la pornografía infantil constituye la modalidad con mayor número de víctimas en Colombia, y deberían ser nuestros niños y niñas una prioridad como actores institucionales, como personas encargadas de tomar decisiones en lo público y como sociedad en general.

Yo, quiero hacer un llamado al Alcalde de Tunja, principalmente al doctor Gabriel Hernández, para que articule acciones para prevenir esta situación, que es bastante preocupante, a los demás alcaldes, a la Gobernación de Boyacá, por supuesto, al Gobierno nacional para fortalecer institucional y presupuestalmente el Instituto colombiano de Bienestar Familiar, a la Fiscalía para que actúen estos casos y los culpables de estos delitos pues paguen y no quede en la impunidad la vulneración de los derechos de los niños y las niñas.

Como sociedad, yo finalmente quiero hacer un llamado y es que estas cifras deben movilizarnos, yo no entiendo qué pasa en mi departamento, en este país, donde no hemos puesto en primer lugar a nuestros niños y nuestras niñas y dejamos que otras preocupaciones ocupen la agenda regional, departamental y nacional, pero muy pocos hablamos de los niños, niñas víctimas de la explotación sexual infantil en Boyacá y en Colombia, era eso, señor Presidente, muchas gracias.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Muchas gracias, señor Representante, doctor Jaime Raúl, Profesor Hernando, tiene el uso de la palabra.

**Honorable Representante Hernando González:**

Gracias, señor Presidente, un saludo para usted, para la Mesa Directiva para los integrantes del Gobierno nacional, especialmente del Ministerio de Transporte, de la ANI, a todos mis colegas y a los señores de las UTL y señoras que se encuentran aquí presentes.

La constancia, señor Presidente, que hoy quiero dejar es mi preocupación, como siempre lo he denunciado sobre los instrumentos, la tecnología, la cantidad de operadores en el aeropuerto de Bogotá y de Colombia, que este fin de semana también, estuvimos a segundos de que hubiese habido una tragedia nacional, pero cuando hemos llamado al señor director de la Aerocivil, no, no pasa, pero uno habla con los sindicatos y habla con las personas encargadas de esta dificultad, al igual que pilotos, yo he denunciado hace dos años, la dificultad que tenemos con la falta de controladores y de

instrumentos para la aeronavegación, no solo en Bogotá, sino en todo el país.

Dios nos libre de una tragedia, pero hasta que no pasan estas cosas no se toman cartas en el asunto, y lo grave de eso es que siempre que se habla o se hace una denuncia sobre ello, salen quienes defienden esto, y yo no estoy atacando a nadie, solamente estoy diciendo hay que pararle bolas a esta situación, porque podemos tener una tragedia de proporciones inesperadas. Pido, por favor a usted, señor Presidente, enviar una comunicación para que se nos informe de lo que realmente está pasando, no solamente con el personal, sino sus turnos y sobre todo con los instrumentos y la tecnología que deben tener, los aeropuertos del país para evitar una tragedia aérea, muchísimas gracias, señor Presidente.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Representante, señor secretario, sírvase tomar atenta nota de las constancias que dejan los Representantes, continuemos con el orden del día, señor Secretario, sírvase llamar a lista.

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias, señor Presidente, vamos a proceder con el llamado a lista.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

Gómez Castaño Susana

González Hernando

Herrera Rodríguez Irma Luz

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Triana Rincón Eduar Alexis

Señor Presidente, certifica la Secretaría que en el primer llamado a lista, han contestado 13 honorables Representantes, en los términos de la Ley 5ª de 1992, certifica el Secretario, que tenemos *quorum* decisorio, señor Presidente, bienvenida Senadora Paola Holguín, bienvenido Representante Luis Miguel a la Comisión Sexta.

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

Cuello Baute Alfredo Ape

Hernández Palomino Dorina

López Tenorio Julián David

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Sogamoso Ingrid Marlén

Torres Romero Dolcey.

**Con excusa, los honorables Representantes:**

García Ospina Pedro Baracutao.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Muchas gracias, señor Secretario, continuando con el orden del día, teniendo en cuenta que existe *quorum* decisorio en los términos del artículo 91 de la Ley 5ª, se da inicio a la sesión, procede al Secretario a dar lectura del orden del día.

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias, Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO  
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2025 al 20 de junio de 2026

(Segundo Período de Sesiones del 16 de marzo al 20 de junio de 2026)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

**ORDEN DEL DÍA**

Para la Sesión Ordinaria del día martes 21 de abril de 2026

Hora: 9:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del *quorum***

II

**Citación a Servidores Públicos**

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

**PROPOSICIÓN NÚMERO 09**

**-Aprobada-**

**(26 de agosto de 2025)**

**Aditiva**

**-Aprobada-**

**(15 de abril de 2026)**

Presentadas por los honorables Representantes *Luis Carlos Ochoa Tobón, Luis Miguel López Aristizábal, Andrés Felipe Jiménez Vargas* y los honorables Senadores *Óscar Mauricio Giraldo Hernández, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Esteban Quintero Cardona*.

De manera atenta, solicito a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes citar a debate de control político a la Ministra de Transporte, *María Fernanda Rojas Mantilla*; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), *Óscar Javier Torres Yarzagaray*; y al Director del Instituto Nacional de Vías (Invías) (*Juan Carlos Montenegro Arjona*) *Juan Guillermo Jiménez* por el deterioro y la falta de inversión en la vía Santuario - Caño Alegre (Antioquia).

**CUESTIONARIO AL MINISTERIO DE TRANSPORTE**

- Qué acciones concretas ha emprendido el Ministerio para articular la intervención de la vía Santuario - Caño Alegre (Las zonas de influencia de los peajes Cocorná Puerto triunfo, 208 km ) y con Invías y ANI dada sus condiciones críticas?
- ¿Por qué esta vía, que forma parte del eje estratégico Medellín - Bogotá, no ha sido priorizada dentro del Plan Maestro de Transporte Intermodal o de los proyectos estratégicos del Ministerio?
- ¿Cuáles son los criterios técnicos y presupuestales que impiden su priorización como obra estructural?
- ¿Existe alguna hoja de ruta o plan sectorial específico del Ministerio para atención de esta vía durante el cuatrienio 2022 - 2026?
- ¿Cuál ha sido la inversión total del Ministerio en este corredor vial en los últimos cinco años? Desglose por año y fuente de financiación.
- ¿Qué mecanismos de verificación tiene el Ministerio para garantizar que el 50% de los recaudos de los peajes Cocorná y Puerto Triunfo se reinvierten en la misma vía, como exige la Ley 105 de 1993?
- ¿Puede certificar el Ministerio el porcentaje exacto que se ha reinvertido desde 2020 hasta la fecha y si es mayor al menos al 50% que la ley exige?
- Por qué se han permitido desvíos de recursos de esta vía hacia otros tramos del país?
- Por favor indicar si la UPIT cuenta con análisis y evaluaciones de posibles proyectos o soluciones a estos 208 km que son la zona de influencia de los peajes estación Cocorná y Puerto Triunfo. Por favor compartir también los documentos, actas, y conclusiones o análisis hechos por la UPIT frente al desarrollo Vial, proyecto o discusiones alrededor de esta vía.
- ¿Está previsto algún ajuste normativo o reglamentario para fortalecer la destinación territorial del recaudo por peajes?
- ¿Se ha considerado eliminar, reducir o suspender el cobro de peajes mientras no se garantice una intervención estructural que asegure condiciones de transitabilidad adecuadas?
- ¿Qué relación existe entre el trazado de la vía Santuario-Caño Alegre y el proyecto de “megaobra” anunciado por el gobierno Petro a través de su ex ministra María Constanza en el congreso de ANIF en marzo de 2024 ?
- ¿Se superpondrán contratos ya adjudicados para esta vía con nuevas concesiones o licitaciones derivadas de dicha megaobra?

- ¿Existe un estudio de impacto económico y social sobre el posible reemplazo del trazado actual?
- ¿Qué papel desempeña el Ministerio en la estructuración del nuevo proyecto? ¿quién lidera y financia los estudios?
- ¿Qué medidas de mitigación están previstas para los territorios que podrían quedar aislados o marginados si se desplaza el trazado actual por la nueva obra?

#### **CUESTIONARIO A LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**

- ¿Ha considerado la ANI incluir este tramo en un esquema de Alianza Público Privada (APP) de iniciativa pública o privada para su recuperación integral?
- ¿Existen estudios de factibilidad o preinversión orientados a estructurar este corredor bajo un modelo de concesión o modelo público de desarrollo de esta vía?
- ¿Por qué este tramo no ha sido priorizado en ninguno de los paquetes de concesión vigentes o en estructuración?
- ¿Ha habido interés de actores privados en participar en la financiación, operación o mantenimiento de esta vía?
- ¿Qué criterios de viabilidad usa la ANI para definir qué tramos viales son susceptibles de entrar en concesión?

#### **CUESTIONARIO DIRIGIDO AL DIRECTOR GENERAL DEL INVÍAS**

##### **I sobre la inversión y los contratos**

- ¿Cuál es el recaudo acumulado de los peajes Cocorná y Puerto Triunfo desde 2020 a 2025? Indique valores anuales.
- ¿Qué porcentaje de esos recursos ha sido reinvertido en el corredor Santuario - Caño Alegre? ¿cumple con el mínimo legal del 50% ?
- ¿Quién supervisa actualmente el uso de estos recursos y qué hallazgos se han presentado en auditorías recientes?
- ¿Se han identificado irregularidades o desviaciones presupuestales en el manejo de estos fondos?
- ¿Por qué se ha permitido que una vía con alto recaudo de tráfico presente un deterioro tan crítico?
- ¿Ya se adjudicaron y están en ejecución los contratos relacionados con el proceso licitatorio proyectado para 2025, cuya inversión anunciada es de más de 13 mil millones de pesos?
- De los últimos contratos que han realizado intervenciones en la vía Santuario-Caño Alegre por valor de 131.805 342.110 y 21.508.342 824, por favor indicar exactamente de esos contratos cuánto

fue invertido en los 109 km de la zona de influencia del peaje estación Cocorná y en los 99 km de la zona de influencia del peaje estación Puerto Triunfo.

- Según la respuesta del derecho de petición, el contrato de obra 3101 de 2024 está activo desde septiembre, ¿qué porcentaje de ejecución lleva hasta la fecha? Cuántos kilómetros han sido intervenidos efectivamente y cuántos faltan?
- ¿Cuál es el porcentaje exacto del recaudo por peajes Cocorná y Puerto Triunfo que se está invirtiendo específicamente en la vía Santuario-Caño Alegre? ¿cumple este porcentaje con el mínimo del 50% exigido por la Ley 105 de 1993?
- ¿Qué justificación da el Invías para destinar recursos de esta vía a otros tramos del departamento u otros departamentos, si la vía Santuario-Caño Alegre se encuentra en tan mal estado que requiere más de 450.000 mil millones de pesos para su recuperación?
- ¿Cuáles son los criterios de priorización del Instituto Nacional de Vías para definir qué vías reciben inversión estructural y cuáles solo reciben mantenimiento rutinario o “atenciones puntuales”?
- Por favor indicar cuántos carro talleres, ambulancias, grúas e inspectores viales tiene la vía Santuario-Caño Alegre en los últimos 208 km de influencia que tienen los peajes de Cocorná y Puerto Triunfo. Por favor revelar también si se cumple la ley frente a los mínimos que debe tener esta vía de carro talleres, ambulancias , grúas , e inspectores viales.

##### **II. SOBRE EL ESTADO DE LA VÍA**

- ¿Cómo explica el Invías que, a pesar de los millonarios recaudos por peajes y de contratos activos desde hace años, esta vía presente condiciones críticas como hundimientos, baches, grietas y riesgo geológico inminente?
- ¿Qué indicadores de calidad y nivel de servicio se han aplicado para evaluar esta vía? En la respuesta al derecho de petición se dice que no se hace seguimiento a estos indicadores. ¿Cómo se planea entonces la intervención si no se mide técnicamente su deterioro?
- Según la propia respuesta del Invías, se requiere una inversión de COP 453.069 millones para dejar la vía en condiciones óptimas. ¿De dónde saldrá ese presupuesto? ¿Existe un cronograma de ejecución y financiamiento realista?
- ¿Puede remitir los informes técnicos y financieros sobre el manejo de los peajes relacionados con esta vía?

- ¿Qué tipo de evaluación social o participación ciudadana se ha hecho con las comunidades afectadas?
- ¿Existe alguna denuncia formal ante el Invías por el mal estado de la vía o el uso de los recursos?
- ¿Qué respuesta ha dado Invías frente a los derechos de petición o solicitudes formales realizadas por Congresistas o líderes sociales de Antioquia?
- ¿Tiene Invías previsto realizar visitas técnicas auditorías presenciales en el segundo semestre de 2025 en este corredor?

## II. SOBRE LA SEGURIDAD Y ACCIDENTALIDAD

- ¿Cuántos accidentes de tránsito se han reportado en los últimos cinco años en el corredor Santuario-Caño Alegre? ¿cuál es la causa más común según los informes técnicos?
- ¿Qué atención se ha brindado a las víctimas? ¿hay cifras del número de heridos o fallecidos en este tramo Vial? ¿El deterioro de la vía está correlacionado con los accidentes?

## III. SOBRE NUEVOS PROYECTOS Y PLANES DE GOBIERNO

- ¿Qué pasó con el anuncio del gobierno Petro sobre la “megaobra” Medellín-Bogotá, publicada en medios como Valora Analític en marzo de 2024 anunciado por la entonces ministra María Constanza? Ese proyecto reemplazaría o complementaría la vía Santuario-Caño Alegre?
- ¿Cuánto del trazado actual Santuario-Caño Alegre se plantea conservar o intervenir con este nuevo proyecto? ¿Se superpondrá con lo ya contratado para 2025?

## IV. SOBRE TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

- ¿Por qué no se ha publicado el informe actualizado del estado de la red vial para el primer semestre de 2025, si este documento es clave para evaluar la priorización presupuestal?
- ¿Está el Invías dispuesto a remitir los informes técnicos completos del proceso de estructuración de licitaciones y de evaluación de necesidades para este corredor?

### CUESTIONARIO DIRIGIDO AL PRESIDENTE DE FINDETER

- Por favor indicar si en estos momentos se está estructurando, con Invías, el Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, algún proyecto público para ser desarrollado en la vía Santuario-Caño Alegre, que posee 208 km de influencia y en la cual se encuentran los peajes Estación Cocorná y Puerto Triunfo.

- Si la anterior respuesta es afirmativa por favor compartir los estudios y pronósticos frente al posible megaproyecto.

### CUESTIONARIO ADITIVO

#### Presentado por el honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal

De manera atenta, solicito a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes adicionar el cuestionario formulado en la proposición presentada previamente, para realizar debate de control político a la Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas Mantilla; al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Óscar Javier Torres Yarzagaray; y al Director de Invías, Juan Guillermo Jiménez por el deterioro y la falta de inversión en la vía Santuario - Caño Alegre (Antioquia). Para tal efecto, envío el cuestionario que se relaciona a continuación. La adición del cuestionario para las entidades citadas es la siguiente:

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 2276 de 2022: *“Los recursos recaudados por concepto de peajes en vías de la red vial nacional no concesionada serán invertidos por el Instituto Nacional de Vías en la rehabilitación, conservación y mantenimiento de la vía objeto del peaje y, cuando esta cumpla con los estándares técnicos requeridos, los recursos remanentes resultantes podrán destinarse por este instituto a la rehabilitación, conservación y mantenimiento de las vías de la red vial nacional no concesionada en el o los departamentos de origen de los recursos”*.
2. De acuerdo con la legislación citada, la cual regula la destinación de estos recursos, y reitero que los excedentes de peajes deben ser invertidos en la rehabilitación, conservación y mantenimiento de vías no concesionadas de la misma región, solicitamos se indique: si existen excedentes o rendimientos financieros generados en dichos peajes, y en caso afirmativo, ¿cómo y en qué proyectos fueron invertidos?
3. Prevé la continuidad de la inversión plena de los recursos recaudados en vías no concesionadas y su coordinación con el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación, solicitamos se precise si se realizaron las modificaciones presupuestales correspondientes para garantizar la ejecución del 100% de los recursos de la vía mencionada.
4. Considerando que las normas presupuestales recientes eliminaron la limitación del 50% de inversión y establecieron la obligación de destinar el 100% de los recursos recaudados al mantenimiento de la vía objeto del peaje, solicitamos se nos confirme si esta disposición se ha cumplido plenamente en los últimos años, y cuáles fueron los proyectos, contratos u obras ejecutadas con dichos fondos.

5. Finalmente, solicitamos se nos informe si el Instituto Nacional de Vías o el Ministerio de Transporte han realizado auditorías, informes o evaluaciones técnicas que evidencien el cumplimiento de estas disposiciones, y se remita copia o referencia de tales documentos.

#### **PROPOSICIÓN ADITIVA**

##### **Presentada por el honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal**

De manera atenta, solicito a la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, adicionar a la proposición para Debate de Control Político número 009 radicada el 20 de agosto de 2025, la citación o invitación según corresponda al Presidente de la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter), Carlos Saad Llinás para que se sirva allegar información según su competencia, sobre la ejecución de proyectos, planeación e inversión de infraestructura en la vía Santuario-Caño Alegre (Antioquia).

#### **PROPOSICIÓN NÚMERO 17**

##### **-Aprobada-**

**(17 de septiembre de 2025)**

##### **Presentada por el honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón**

Con fundamento en el numeral 3 del artículo 6° de la Ley 5ª de 1992, proponemos citar a Debate de Control Político al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura, (ANI) e invitar a la Empresa Promotora del Ferrocarril de Antioquia, con el objetivo de analizar los avances, apuestas y retos del proceso de recuperación férrea en Colombia y su impacto en el departamento de Antioquia.

#### **CUESTIONARIO.**

##### **ANI Y MINISTERIO DE TRANSPORTE**

1. ¿Cuál es la hoja de Ruta de la Nación, para promover el Desarrollo Ferroviario en el País?
  2. Uno de los productos del Plan de Desarrollo del gobierno anterior, 2018-2022, “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, fue la construcción del Plan Maestro Ferroviario, como un instrumento de política pública para promover la recuperación Férrea en Colombia.
    - ¿Cuánto recursos se invirtieron para la Construcción de ese Plan Maestro Ferroviario?
    - ¿Actualmente ese Plan Maestro Ferroviario es utilizado como guía para proyectar la recuperación del sistema Férreo en Colombia?
  3. ¿El Gobierno actual, ha realizado o construido otros instrumentos de Planeación o documentos guías que marquen la ruta de la recuperación férrea del país?
- 3.1. ¿Cuáles documentos o instrumentos de planeación se han desarrollado? Por favor compartir los documentos construidos.
  - 3.2. ¿Cuál ha sido el costo invertido para la construcción de esos instrumentos o documentos de planeación?
  4. ¿Hay diferencias en el orden de priorización de los proyectos férreos a reactivar entre los instrumentos de Planeación del gobierno anterior y el Gobierno actual?
  5. Por favor exponer las razones que justifican las diferencias en la priorización, de acuerdo a la pregunta anterior.
  6. ¿Cuáles han sido las inversiones que ha realizado en Gobierno actual, en relación con la recuperación del sistema Férreo en el país? por favor detallar cada inversión, especificando el tramo, el objeto de la inversión y el avance.
  7. ¿Cuántos proyectos de recuperación férrea se encuentran radicados en el Gobierno nacional solicitando cofinanciación? Por favor detallar el nivel de avance tanto en estructuración como en priorización de cada uno de los proyectos férreos radicados.
  8. Informar cuantos kilómetros de red férrea se encuentran en operación actualmente, especificando el tipo de operación, los tramos de operación, el tipo de transporte y la fecha en que inicio su operación.
  9. Informar cuales nuevos tramos férreos han iniciado operación durante el periodo actual de Gobierno.
  10. Informar de manera clara y resumida en que consiste el contrato de concesión de la primera APP férrea de Colombia en el corredor La Dorada Chiriguaná, cuantos recursos invierte la nación, cuantos recursos invierte la APP, cuales obras se van a desarrollar, cual es la modalidad de retorno económico para el privado y todos los detalles que considere pertinentes, para entender a mayor profundidad el alcance de esta concesión.
  11. Informar antes de la firma de la concesión férrea del corredor La Dorada-Chiriguaná, como era el funcionamiento y operación de este tramo.
  12. Informar de manera clara y resumida, los argumentos y razones que llevaron a declarar 6 proyectos férreos de importancia Nacional.
  13. Informar, ¿por qué la recuperación del Ferrocarril de Antioquia, no hace parte de esos proyectos de recuperación férrea priorizados de importancia Nacional?
  14. Informar los avances en estudios y diseños que tienen los 6 proyectos férreos priorizados de importancia nacional.

15. Informar con relación a las metas aprobadas en el Plan de Desarrollo Nacional, cual ha sido el avance en cada uno de los indicadores con relación a la recuperación férrea en el País.

#### **Sobre la Red Férrea del Pacífico.**

16. ¿Cuáles tramos están operando en esta Red Férrea y qué tipo de operación realiza?

17. ¿Por favor Indicar en qué fecha iniciaron la operación estos tramos?

18. Si hay algún tramo en operación, informar cuál es la entidad encargada de su administración y bajo que naturaleza jurídica se realiza.

19. ¿Cuántos kilómetros de la red férrea del Pacífico están habilitados para la operación? Especificar de dónde hasta donde están habilitados estos kilómetros de red férrea.

20. Explicar de manera resumida los resultados de la Concesión realizada a Ferrocarril del Pacífico S. A., en el año 2000, para la operación y explotación de la infraestructura Férrea del Pacífico. Exponiendo los logros, dificultades y avances de esta concesión en pro de la recuperación de este corredor férreo.

21. ¿Mencionar cuáles fueron los resultados del Contrato adjudicado en el año 2024 a la Empresa Infraestructura Nacional Limitada, por un valor de 41.465 millones? Por favor ilustrar sobre cómo se encontraba este corredor antes y después de la intervención realizada por este contrato.

22. ¿Actualmente se encuentra en ejecución el Contrato de la pregunta anterior?

23. ¿Quién asumirá la administración del Corredor Férreo del Pacífico, cuando finalice el contrato adjudicado a la Empresa Infraestructura Nacional Limitada?

#### **Sobre los Estudios para Conectar la Red Férrea del Pacífico con el Corredor Férreo Central.**

1. Informar los resultados arrojó la primera etapa de los estudios de prefactibilidad para estudios y diseños, entre la conexión del sistema férreo del pacífico y el corredor férreo central. Firmado entre Financiera de Desarrollo Nacional y la Agencia Nacional de Infraestructura.

24. Informar que acciones ha realizado el Gobierno nacional, para avanzar en la conexión férrea de la red férrea del pacífico con el corredor férreo central.

25. Informar cual ha sido el costo de los estudios realizados para determinar cuál es la mejor ruta para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central.

26. Informar cuales fueron los fundamentos para realizar estudios de prefactibilidad sobre nuevas alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo Central, diferentes a la conexión histórica que se había realizado entre estos dos tramos, por el departamento de Antioquia.

27. Informar cual fue la entidad encargada de realizar los estudios sobre la viabilidad de las diferentes alternativas para conectar el corredor férreo central y el corredor férreo del pacífico.

28. Informar los avances en estudios y diseños que tienen cada uno de los corredores férreos analizados como alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central.

29. Por favor exponer los resultados de los estudios realizados sobre las diferentes alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central y los principales argumentos de priorización para cada una de las alternativas planteadas.

30. Por favor informar cuales son los volúmenes de carga que se proyectan movilizar en cada una de las alternativas planteadas para conectar el corredor férreo central con el corredor férreo del pacífico.

31. Por favor informar cual es el valor proyectado que costaría construir cada una de las alternativas analizadas para conectar el corredor férreo central con el corredor férreo del pacífico.

32. Informar el alcance del contrato de obra pública suscrito en el 2024 por \$71.715 millones con el concesionario Feneco, para la administración, mantenimiento y operación del tramo la Dorada-Chiriguaná, que tipo de mantenimiento se llevó a cabo, y en qué tramos. De igual forma que tipo de operación se realizó. Describir de manera detallada cada una de las acciones.

33. En el corredor férreo Bogotá-Belencito se firmó un contrato interadministrativo en 2022, que incluye administración, mantenimiento, atención de puntos críticos y operación. ¿A cuántos kilómetros se le hizo mantenimiento y qué tipo de mantenimiento se realizó? ¿cuántos puntos críticos fueron intervenidos y de qué forma? ¿y cuántos kilómetros fueron reactivados y cuantos se encuentran en operación?

34. En el tramo Ibagué-La Dorada se proponen realizar unos estudios que se encaminan en la viabilidad, y el impacto ambiental, social, institucional y económico para un sistema férreo de carga y de pasajeros. ¿Cuánto es el valor que se estima costarían estos estudios?

35. Informar a la fecha, ¿cuáles son los avances en los estudios de prefactibilidad del tramo entre La Tebaida-Ibagué?

**Sobre el Ferrocarril de Antioquia.**

36. Que proyectos a presentado el departamento de Antioquia a la Nación para la recuperación del Ferrocarril de Antioquia.
37. Informar cuáles son los proyectos férreos que tiene proyectado construir el departamento de Antioquia y el tipo de madurez de cada proyecto, especificando el nivel y detalle en los estudios de cada tramo o proyecto, los valores proyectados que constaría su financiación y los elementos que le faltan a cada proyecto para iniciar su materialización.
38. Desde los avances en estudios y diseño de proyectos de recuperación férrea desarrollados por el departamento de Antioquia, que aportes podrían brindarles estos.
39. Informar las ventajas comparativas que tendría que la conexión entre el corredor férreo del pacífico y el Corredor férreo central se realizará a través del departamento de Antioquia.

III

**Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003**

IV

**Lo que propongan los honorables Representantes**

El Presidente,

*Haiver Rincón Gutiérrez.*

El Vicepresidente,

*Luis Carlos Ochoa Tobón.*

El Secretario General,

*Raúl Fernando Rodríguez Rincón.*

Presidente, ha sido leído el orden del día para la sesión ordinaria el día de hoy.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Secretario, ¿aprueban los honorables Representantes, el orden del día?

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Ha sido, aprobado por unanimidad, señor Presidente.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Sírvase, señor Secretario, continuar con el orden del día.

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135 numeral 8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 1992, en desarrollo la Proposición número 9 aprobada el 26 de agosto

de 2025 y la proposición aditiva aprobada el 15 de abril de 2026, señor Presidente y la Proposición número 17 aprobada el 17 de septiembre de 2025, señor Presidente, con los cuestionarios que han sido enviados a las entidades citadas, Ministerio de Transporte, ANI, Invias, entre otras, gracias, señor Presidente.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Secretario, sírvase informar que funcionarios citados se encuentran presentes, delegaciones de los mismos y excusas de los mismos.

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias, señor Presidente, funcionario citado la doctora María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra de Transporte, ha presentado excusa a la Comisión y ha delegado a la Viceministra de Infraestructura la doctora Liliana María Ospina Arias, quien se encuentra presente en el recinto, Presidente, ha sido citado el señor Presidente de la ANI, Óscar Javier Torres Yarzagaray, quien se ha hecho presente en el recinto, señor Presidente, ha sido citado el señor director de Invias Juan Guillermo Jiménez Gómez, director General, quien se encuentra presente en el recinto y ha sido citado el Presidente de Findeter, Carlos Alberto Salinas Sastre, quien no ha presentado excusa Presidente y no se encuentra presente en el recinto. De la misma manera ha sido invitada la doctora Marcela Holguín Moreno, quien es la gerente de la Promotora Ferrocarril de Antioquia, quien se encuentra presente en el recinto.

Presidente, en esos términos rindo informe en relación a los funcionarios citados y en la asistencia de los mismos.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Secretario, de conformidad con el artículo 94 y siguiendo la Ley 5ª concedemos el uso de la palabra al honorable Representante *Luis Carlos Ochoa*, citante de este importante debate, quien desea sustentar los motivos de su proposición, al lugar de esta misma citación.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Gracias, señor Presidente, con los buenos días para todos y para todas, a la Mesa Directiva, los honorables Representantes, Congresistas, yo soy uno de los citantes a este debate, igualmente hay unos Senadores también citantes y el doctor Miguel, Representante.

Yo quisiera, agradecerle de manera muy especial, pues que la situación que se ha dado hoy, pero quisiera de manera especial y respetuosa, agradeciendo la presencia de las personas que hoy nos acompañan, por supuesto agradeciendo mucho la delegación que tiene el viceministro Ministerio de Transporte en cabeza de la viceministra Liliana, muy honrado que este la gerente promotora del Ferrocarril de Antioquia, que este la ANI y también que por supuesto esté Invias, pero yo quisiera de manera muy especial la importancia de este debate.

Primero, que se leyera la excusa que presenta la señora Ministra cual es la excusa y por qué no se hace presente, segundo, yo quisiera plantear que este es un debate que se ha aplazado ya, en 3 oportunidades, dos de ellas porque no habían dado las respuestas las diferentes entidades a tiempo, es un debate que ya viene largo y a mí me parece de manera muy especial, pues entiendo, por eso quisiera escuchar la excusa y repito, muy buena la presencia de la Viceministra, pero, yo sí quiero que, me parece que un debate de esta trascendencia, sobre todo porque yo sé que los compañeros tienen otros temas, porque se unieron en el debate, se unieron tres debates, es decir, creo que entiendo que puedan haber excusas suficientes o no, pero en especial el que tenga que ver con el mío, que tiene que ver con el tema de los trenes.

Yo sí, quisiera de manera muy especial que la ministra pudiera hacer presente, yo sé que este Gobierno ya estamos también de salida, yo sé que de pronto se podría decir que este Congreso también está de salida, pero yo sí, quisiera pedirles de manera muy especial, en primer lugar, que se lea la excusa y segundo, quisiera plantear la proposición de que se aplase el debate hasta tanto no existan todos los funcionarios y sobre todo que la señora Ministra, esté es un tema de ferrocarriles, de trenes, las respuestas que se han dado son respuestas que son encontradas, unas son coherentes, el uno con el otro. Pero finalmente, donde está la fuente que es el Ministerio de Transporte, no hay coherencia y yo tengo que plantearlo, es que ese tema del ferrocarril a nosotros sí que nos toca, porque estamos hablando de ferrocarriles nacionales, pero es que el Ferrocarril Nacional nació en Antioquia y allá es donde ha sido el departamento más juicioso trabajando. Desde que estuvimos en la Asamblea, por primera vez hace ya casi 12 años, creamos la empresa promotora y allá nos hemos estado juiciosos con el plan maestro y yo sí quisiera que este tema le diéramos como toda la importancia, es decir, no quiero que este debate sea un debate de poca monta y que simplemente cualquiera venga y nos escuche, ya.

Así que, señor Secretario, le pido, de manera, muy especial, leer la excusa y pedir que se ponga a consideración la posibilidad de que se aplase el debate.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Representante, uno de los citantes a este importante debate, también es citante el Representante Luis Miguel López, sí tiene uso de la palabra, doctor Luis Miguel.

**Honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal:**

Gracias, señor Presidente, a la Mesa Directiva, al señor Secretario, un saludo a todos los directores, delegados del Ministerio de Transporte, a todos mis colegas, primero agradecerles el habernos acompañado en la citación de este debate de control político.

Aquí hay dos debates de control político citados en una misma proposición, pues digamos en un mismo orden del día y agradezco inmensamente a la Comisión porque sé que es externo, pero justamente lo pusimos acá porque es objeto de la Comisión todo el tema de transporte, especialmente una vía que se llama Santuario Caño Alegre en el departamento de Antioquia, y muy especialmente a mi colega de Antioquia, Luis Carlos Ochoa, que nos ha ayudado desde la Mesa Directiva citando este debate también. Sumarme también a la preocupación obviamente del Representante alrededor del tema de los ferrocarriles, no sé, Presidente, porque en el debate particular de las vías Santuario Caño Alegre, el actor principal de esta vía es Invias, el señor director hace presencia acá y le agradezco eso también, no sé si se pudieran separar los debates o ya tocaría aplazar completamente el orden del día, simplemente se lo pregunto y sobre todo pues con la venia del Vicepresidente, si cree que es posible por lo menos hacer ese, o si ven que no es posible, igual me someto a lo que la Comisión decida, pues en el respeto también del recinto y de la Comisión Sexta y en la autonomía que tiene ustedes también como Comisión.

Entonces, básicamente, pues es dejar esa inquietud porque efectivamente en el que citamos, sobre todo de la vía Santuario Caño Alegre, el más importante, es Invias, aquí está el señor director, entonces revisar esa posibilidad de que se pueda hacer por lo menos ese y se aplase el otro cuestionario, que entiendo pues que se requiere la presencia de la Ministra aquí, muchas gracias, Presidente, a la Mesa Directiva, ustedes colegas.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias a usted, honorable Representante, siendo así, señor Secretario, pues haciendo caso a la comunicación del Representante Luis Carlos Ochoa, citante de este debate, pues dar lectura a la excusa de la Ministra, listo, señor vicepresidente, tiene uso de la palabra.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

La Doctora Marcela, que es la gerente de la empresa promotora de Ferrocarril de Antioquia y escuchando pues al Representante Luis Miguel que, quiere que el debate avance, dado que los funcionarios están siendo respetuoso, también con las personas que están también que muy especial, muy maluco y estoy muy incómodo con la ministra, pues quiero manifestarlo públicamente porque me hizo un irrespeto, que esa señora vaya simplemente donde quiera y cuando quiere ir, pues no es nada extraño con lo que pasa en este Gobierno.

Administramos esto como una tienda en Manrique, así se dice en nuestra tierra, en Antioquia, así se ministra de cualquier manera el garete, pero en aras también del respeto, pero además la doctora Marcela me dice que la otra persona que ha estado coordinando todo el tema ferroviario, también es la viceministra, entonces yo lo que voy a pedir es que retiro, mi proposición de aplazamiento y vamos a darle continuidad, listo.

**Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Presidente, en relación al retiro de la proposición de aplazamiento del debate, entonces nos correspondería continuar con la con la sesión, saludamos especialmente al Senador Óscar Sánchez del Partido Liberal, Senador electo.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias, señor Secretario, dando cumplimiento al parágrafo segundo del artículo 251 de la Ley 5ª, tienen uso de la palabra los citados como determine la Mesa Directiva, entonces anunciamos señora Subsecretaria, para dar uso de la palabra los citantes, y ahí escuchamos a los citados, señora Subsecretaria, por favor, damos la palabra entonces a los citantes.

**Presidente Haiver Rincón Gutiérrez:**

Doctor Luis Carlos, tiene el uso de la palabra.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Muchas gracias, entonces un saludo muy especial a cada una de las personas que nos acompañan, darle gracias a Dios primero por un día más de vida que nos da, agradecer a la Mesa Principal, a los diferentes medios que nos escuchan, los Representantes, Congresistas que nos acompañan, a las personas que también están las graderías, a Invias, la doctora Marcela, gerente de la Promotora del Ferrocarril de Antioquia. en cabeza de esa empresa, pero además que viene también en representación del Gobernador y por supuesto a la ANI.

Me corresponde, entonces le pido de manera muy especial que me ayuden entonces con la presentación, Presidente, hablar de un tema fundamental que es de todas nuestras entrañas, el tema del ferrocarril, ferrocarriles y sí que para nosotros es importante hablar de ferrocarril, porque el ferrocarril de Antioquia tiene una trascendencia y como yo lo digo en todas partes, pues el que olvida la historia está condenado a repetirla, yo vengo de muy abajo y le cuento a la gente muchos escenarios, que vengo de vender tortas de pescado, vendí bolis, en los buses y en los trenes, y no me da pena contarle eso a nadie, eso no me hace más pequeño, me honra hacer parte de esos procesos, solamente que lamentablemente en este país a alguien se le ocurrió decir que el transporte más caro y menos apetecido al ferroviario, cuando en los países en Europa y los países más desarrollados el transporte más barato y más apetecido es el ferroviario.

En este Gobierno, hemos escuchado al Presidente y al Gobierno mencionar muchas ideas, sobre proyecto férreo en Colombia y se ha vuelto paisaje casi siempre, desde el famoso tren elevado de Buenaventura a Barranquilla, un tren *Interoceánico*, para conectar el Pacífico con el Atlántico, hemos visto videos compartidos por la institucionalidad donde nos muestran que el ferrocarril del Pacífico ya está rodando, cosa que por supuesto es mentiras y anuncios del Presidente, donde manifiesta que este Gobierno fue el que reactivó el ferrocarril en Colombia, que por supuesto tengo que decirlo, que tampoco es cierto que se retira el ferrocarril en Colombia.

Como también, reconozco sin lugar a dudas, que los sistemas férreos, para el proceso del país, son de suma importancia y por eso convoqué este debate para saber realmente los datos reales y objetivos, cómo avanza realmente la recuperación del ferrocarril, del teletransporte férreo colombiano durante el Gobierno y cuál es realmente el impacto en Antioquia, que es el departamento que yo represento y que sé que me tiene muy preocupado porque, repito, es el departamento más juicioso porque además es quien lleva adelante el plan maestro férreo, por supuesto.

Si en algo coincido con el actual Gobierno, entonces es en la importancia del sistema férreo para promover la competitividad del desarrollo de nuestro país, y sin lugar a dudas tengo que decir es un medio de transporte eficiente, sostenible, seguro y económico que genera menos emisiones de CO<sub>2</sub>, que permite conectar de manera rápida las regiones y las zonas aisladas, que son el medio más adecuado para transportar grandes cargas, reemplaza entre 200 y 300 camiones, solamente que alguna vez a alguien se le ocurrió que era más importante eso y que son considerados uno de los medios de transporte más seguros.

Los países más desarrollados en el mundo cuentan con sistemas férreos integrados, China, por ejemplo, es el país con la mejor red ferroviaria del mundo, su sistema férreo se ha convertido en clave del desarrollo económico y social, conectando a estas regiones de manera rápida, en Europa los ferrocarriles son cruciales para la integración en los diferentes países, facilitando el comercio y el turismo.

Pero, como quien no conoce su historia está condenado a repetirlo, ahorita lo decías, tengo que contar rápidamente que aquí está el centro de mi debate, quiero repasar de manera simple y resumida algunos datos de contexto del declive de los ferrocarriles en Colombia; en 1991 se liquidó la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, el servicio de transporte de pasajeros se suspendió formalmente en 1992. Este cierre, fue el resultado de una crisis institucional, administrativa y financiera. En 1998, los gobiernos entregaron la concesión de la red ferroviaria a empresas privadas para su operación, la concepción de la red férrea del Pacífico se realiza en el año 2000, por los Ferrocarriles Nacionales del Pacífico, terminó las operaciones en el año 2016, de manera unilateral por el contratista debido a malos manejos que se veían dando en las operaciones.

No, voy a entrar al detalle en cada uno de los hechos del proceso de recuperación del ferrocarril, pero sí voy a tener que decir hoy, traer unos casos puntuales que son muy importantes para centrar el argumento de mi debate.

Al día de hoy, en nuestro país existen 2 corredores férreos donde opera el servicio público comercial del transporte de carga:

El primero, es el corredor del férreo central que va desde La Dorada hasta Chiriguaná y allí se

conecta con una red en concesión, en concesión hay que decirlo hasta llegar a Santa Marta, ese es el corredor más importante porque es por el cual se van a conectar los demás tramos férreos del país hacia el Mar Caribe, en este corredor se realizan operaciones comerciales desde el año 2019.

El segundo, corredor es Bogotá Belencito, conecta Boyacá con Bogotá y presta un servicio comercial de carga y algunos tramos de servicio y hay que decir que ese tramo pues muere ahí, porque llega un transporte de carga, pero ahí no conecta con nada más, hay que decirlo.

Pero ninguno de estos tramos actualmente se conecta, yo lo dije ahorita queda suelto, queda muerto, ese está en proceso de recuperación férrea y también tiene una meta actual que el Gobierno ha planteado hacer una meta actual ferroviaria.

Durante, el actual Gobierno, de acuerdo a las respuestas emitidas por supuesto por la ANI, respuestas que obviamente llegaron muy tarde, pero al menos llegaron, el Ministerio de Transporte ha logrado avanzar en dos hechos que es bueno decirle aquí al país, qué bueno decirle a la Comisión y decirle al país.

Primero, la modernización del corredor férreo Bogotá-Belencito para aumentar su capacidad operativa con una inversión cercana a los 165 mil millones de pesos, la segunda es la adjudicación de la primera app ferroviaria para garantizar la operación, el mantenimiento y la rehabilitación del corredor férreo central que va desde la dorada hasta Chiriguaná, que va a garantizar, seguramente, va a garantizar su modernización, en estos dos corredores se han ido mostrando un buen comportamiento en el aumento de la carga de transporte, logrando que para el 2025, se logre transportar la carga, pasa de 210 mil toneladas a 716 mil toneladas en 2025.

Ahora entonces el detalle de los avances del Gobierno, hay que decir que una de las metas propuestas para los 4 años planteadas en el Plan de Desarrollo por este gobierno, era dejar adjudicados y estructurados 1.817 kilómetros de vía férrea, hoy tengo que decirle al país, sólo se han ubicado 525 kilómetros, según la información que nos han dado, con un avance en la meta del 28.9%, los proyectos priorizados son la Dorada-Chiriguaná, es un corredor que ya venía operando, el corredor del Pacífico, que se tiene una meta planeada de dejar estructurado, adjudicado 877 kilómetros, pero en la actualidad, de acuerdo a la información entregada por las entidades, ni se ha estructurado y ni se ha adjudicado un solo kilómetro.

Yo no entiendo por qué este Presidente sale a decir muy olímpico, se le volvió paisaje, pues entre tantas mentiras que le dice al país, venía a decir que entonces ya el ferrocarril está funcionando, y obviamente, según los estudios de la ANI, se planea dejar listos en este gobierno se planea dejarlo listo, pero solo se tiene un tramo de 120 kilómetros, entre Buenaventura y Palmira, que más adelante va a entrar en detalle.

El otro tramo es la conexión Bogotá, Corredor Férreo Central, este es un corredor que permitirá conectar el tramo entre Boyacá y Bogotá y en el Caribe, pero aún, no se tiene el tramo adjudicado ni estructurado, no sé si alcanzamos en 3 meses adjudicarlo y estructurarlo, y se avanza los estudios de factibilidad que serán entregados en septiembre del 2027, lo que se ha planteado, ante esta situación, obviamente, porque lo que me preocupa es que en el Plan de Desarrollo quedó plasmado que se iban a entregar estos tramos y el Presidente dice que ya está el mercado funcionando, es importante entonces preguntarse con qué otros proyectos férreos estructurados o ubicados, se piensa dar cumplimiento a esta meta, porque hasta ahora no veo cómo, también preguntarnos si hay más proyectos como el estudio que se está haciendo del tren interoceánico o el tramo férreo entre Villavicencio y Puerto Gaitán, porque no aparecen con indicador de producto en el plan de desarrollo.

Hay muchas iniciativas férreas que quedaron consignadas en el plan normal de inversiones, pero que en las respuestas que nos dan, las entidades dadas por el Ministerio, por la ANI, por la DNP, por supuesto tengo que decir, no aparecen, por eso aprovecho este debate para preguntar, entonces ¿qué pasó? Uno, con la construcción del Tren Regional del Caribe, ¿qué pasó? Con la habilitación del tren de cercanías y la línea férrea de carga hasta Santander de Quilichao y Popayán, el tren de Catatumbo y su conexión con el Corredor Férreo Central, ¿qué pasó? Con el tren del río en el Valle de Aburrá, que tanta alaraca le hicimos, que tanta alaraca le hizo el Alcalde en su momento, que hemos avanzado, pero que lamentablemente no sentimos que el Gobierno nacional, haya acompañado esto, ni lo acompaña.

Aparte de hoy, el liderazgo que ha tenido el Alcalde de Medellín, el Gobernador de Antioquia, qué pasa con los tramos 1, 2 y 3 del Antioquia, y ahí donde me quiero centrar, sé que está trabajando, pero además porque yo valoro mucho el esfuerzo que se ha venido haciendo en Antioquia desde que creamos, desde la Asamblea Departamental, la empresa promotora para juntar, de una vez por todas, pero sé que las gerencias han trabajado muy duro para construir estos procesos. Pero, además, ¿qué pasó con los tramos de Facatativá-la Dorada, Facatativá-Girardot?, todos esos proyectos fueron incluidos desde Congreso en el Plan de Desarrollo y eso es lo que me preocupa, vamos a cerrar ya la evidencia a los 4 años y no se sabe qué pasó con estas inversiones.

Otra de las metas, del plan de gobierno y un elemento fundamental fue la recuperación del plan lema férreo en el país y era tener una normatividad que actualice, reglamente y de reglas claras del sistema de transporte férreo, y me preocupa porque fui uno de los autores de esa ley, la firmamos, me acuerdo que entonces aquí nos juntamos todos en esa Comisión, muchos compañeros acompañamos el tema de la ley férrea en el país, en primer lugar pues se hundió por tiempos y después la misma nación la

retiró, pero hoy no sabemos qué va a pasar con esa norma que finalmente sea la que regule, sin embargo yo no creo que se logre cumplir esta meta, al día de hoy tenemos dos proyectos de ley ferroviario radicadas para el Gobierno que entraron incluso por el Senado, tengo entendido, uno el radicado en la Cámara 2023 que fue archivado, y la otra que voy a retirar la ponencia.

Yo quiero, preguntarle hoy al Ministerio, entonces, cuáles son los criterios que ustedes tienen para la combinación de los proyectos que radican en los diferentes entes territoriales, el año pasado según el Ministerio de Transporte, habían radicado en su entidad dos proyectos férreos radicados, uno el tren de Zipaquirá y dos el Tren de Cercanías del Valle del Cauca, que también entonces parece que va a ser otro cuento, algo muy raro, pues según las respuestas que nos dan las entidades o que enviaron la Gobernación de Antioquia, por ejemplo; ellos también tienen 2 proyectos radicados, entiendo, esa es la respuesta que nos dieron, pero ese tema será, será de los temas que tenemos que tocar más adelante.

Entonces, tanto el Tren de Cercanías del Valle del Cauca como el tren de Zipaquirá cumplían todos los requisitos para ser cofinanciados. Tenemos uno como los que están radicados que tienen todos los requisitos, pues el gobierno le apunta a ningún recurso, pero si, al contrario, si hay un tipo de inversiones que obviamente tienen toda la posibilidad de hacerlo, pero, pero que finalmente lo hacen en forma desordenada, repito, administran el país como decimos en Antioquia, como administrando una tienda en Manrique y se deja sin financiación, pues el tema del Valle del Cauca y el de Zipaquirá.

Yo sí quiero entonces, preguntar de manera muy especial ¿cuáles son los criterios que tuvo en cuenta el Ministerio, para financiar uno u otro o sino ambos proyectos que cumplían los requisitos dados?

En nuestro país, hay una hoja de ruta que técnicamente establece lineamientos y priorización de proyectos, sin embargo, tengo que decirle al país, tengo que decir a los compañeros, a estas diferentes entidades que hemos encontrado algunos proyectos que no se encuentran priorizados dentro de sus instrumentos de planeación, pero sí terminan siendo priorizados para las inversiones públicas, yo reconozco la importancia de analizar, de tener nuevas alternativas por los cambios que van generando las dinámicas sociales, definitivamente si hay cosas que logísticamente no pueden ser controvertidas, definitivamente, uno de esos proyectos que no está dentro de los planes es el famoso Corredor Interoceánico, que empezó con la idea de un tren elevado, una locura más del Presidente, entre Buenaventura y Barranquilla y hoy ha evolucionado en un tren de Juradó y Tumaté con la construcción de dos puertos, hablar de construir otros dos puertos cuando hoy, por ejemplo, ya tenemos más puertos en Colombia, qué bueno que este gobierno se dedicara a apoyar los puertos que hoy en Antioquia se viene liderando por el señor Gobernador y por el Alcalde de Medellín, en vez de pensar inventarse otros,

otros puertos y obviamente puertos que van a tener inversión más de 60 billones de pesos y eso que aún no se sabe si es viable o no, mientras invertimos entonces recursos en esas ideas, pues yo tengo que decir que hay proyectos prioritarios y Antioquia sí que es ejemplo para priorizar y Antioquia sí que es ejemplo para ser organizada, para tener plan maestro.

Yo, sí quiero invitar al Gobierno nacional, en cabeza del Presidente, en cabeza del Ministerio de Transporte y por eso quería tener aquí a la Ministra para que nos diera la cara al menos, para que, obviamente entendiéramos que no le podemos seguir haciendo el feo y el quite al departamento de Antioquia, que antes deberíamos ser los aliados más importantes con esos argumentos técnicos, económicos y sociales de equidad, que aún no avanzan como es la recuperación del Pacífico.

Una pregunta que quiero hacer: ¿estuvo Antioquia dentro de los planes del Gobierno actual para proponer la recuperación férrea?, yo sí quiero saberlo porque siempre, siempre hablamos, por supuesto, siempre estuvimos hablando de transportes férreo en otras partes y pasar el tema férreo por Buenaventura y no pasar por Antioquia.

Quiero, determinar en mi departamento y por eso hoy hago el esfuerzo, no solamente por lo menos presente, sino que ver aquí la Gerente de la Promotora de Antioquia en este recinto, en este espacio, pues creo que se ve una la obligación de que saquemos este debate adelante, y quiero terminar en Antioquia, pues que porque esa es la que nos mueve la fibra y allá venimos, repito, vengo a vender tortas de pescado, vendí bólis en los buses, en los trenes, y cada vez que siento una máquina pitar, no siento y no nostalgia pensando en que en Antioquia se vuelva a recuperar el Ferrocarril de Antioquia, que esos trenes vuelvan a pasar, aunque Antioquia estuvo entre los planes de recuperación férrea, yo no siento que para el Gobierno nacional hubiéramos estado ahí en la fibra, lo primero, y ojalá cese la noche lo más rápido posible y es que tengo que decir que del Gobierno nacional nos respondieron que no tenían ningún proyecto ferroviario del departamento de Antioquia y la misma promotora del ferrocarril nos informó que tenían radicados proyectos, pero además, aparte de que nos hubieran dicho, yo soy un convencido, allá nació nuevos proyectos, es el departamento más organizado, es el ejemplo, todos deberíamos estar rodeando Antioquia para ser ejemplo de muchas cosas en el país en tema del ferrocarril sí que teníamos que tener prioridad en eso, en tema como el Tren de Café que une a los departamentos de Antioquia, Alcalde Risaralda y el Tren del Río que hoy pues afortunadamente el Alcalde de Medellín, el Gobernador de Antioquia están empujando para tener otra etapa entre, al menos entre Niquía y Barbosa, para después tener el sueño entre Barbosas y Cisneros, Puerto Berrío y poder unir este ferrocarril por todo el país, por supuesto, ese Tren de Río, que es un tren de cercanías clasificado como la primera etapa del Ferrocarril de Antioquia, habíamos hablado la primera.

Lo segundo, es el Plan Maestro Ferroviario y el Plan Maestro de Transporte Intermodal y yo tengo que felicitar a la Empresa Promotora de Antioquia por su liderazgo, por su capacidad, por siempre estar organizados de proyectos, no nos pueden decir en este Gobierno nacional que en Antioquia nos quedamos corticos en proyectos, porque si alguno jalona proyectos para Antioquia, somos nosotros, pero entonces tengo que decir que el tal gobierno se gastó, sí, 29 mil millones de pesos para decir que era más viable unir el Corredor Férreo del Pacífico con el corredor central por el departamento del Tolima y no quiere decir que no se puede ir por allá, pero hombre, a uno le enseñaron desde chiquito en la casa que antes de mirar para afuera, tenía que mirar qué había en la casa, si en Antioquia lo más organizado si era la rueda trazada, para que se van a inventar otros temas, además que tenían que hacer dos túneles, uno que atravesara la cordillera Central de 22 kilómetros y otro que atravesaba la cordillera Occidental de 23.5 kilómetros con mucho más costo.

Dicho todo eso, para finalizar entonces, como son obras de envergadura, solo priorizan la estructuración de 120 kilómetros, entre Buenaventura y Palmira y no quiero decir con esto que no valga la pena hacerlo allá. Lo que tengo que decir es que para qué seguimos inventando cuentos, nos pasamos inventando 4 años cuentos y vamos a cerrar ya 3 meses y no vamos a mostrar que se adelantó el ferrocarril.

La pregunta que tengo que hacer es: ¿lo harán como siempre por Antioquia o seguirán buscando argumentos y alternativas para excluirnos? Siempre vamos a encontrar peros, para que Antioquia sea el patito feo de este país, en marzo del 2023, la ANI, decía y tengo la presentación, que entre los desafíos del futuro se encontraba avanzar en la recuperación del Ferrocarril de Antioquia, sonaba muy bonito, se ve muy bonito en sus 3 etapas, pero meses después, contratado un estudio para decir una cosa contraria, decir nos gastamos la plata en un estudio para decir que no se podía. Hoy nosotros, como departamento de Antioquia estamos buscando avanzar con recursos propios, lo dije ahorita con el esfuerzo del Gobierno departamental y la Alcaldía de Medellín.

Y, ¿por qué defendemos a Antioquia?, porque debe seguir siendo parte fundamental dentro del proceso de la recuperación férrea del país, pues tengo que decir somos, el primer departamento del país en movilización de pasajeros y tercero en movilización de carga de acuerdo al mismo Ministerio de Transporte, son datos que me lo estoy inventando yo, con recursos propios hemos realizado estudios y diseños de nuestros trazados, hemos llevado algunos tramos a fase de estructuración, como el tramo entre Medellín-Puerto Berrío donde se conectará el Ferrocarril de Antioquia con el Corredor Férreo Central, hemos sido juiciosos y eso tengo que dar fe, y parte adelantar este debate hoy acá, estoy muy indignado estén estos funcionarios acá, pero tener la doctora Marcela acá que ha adelantado un trabajo juicioso desde la sugerencia como los otros lo han hecho, la factibilidad en algunos corredores y

nosotros ya los tenemos listos, entonces la pregunta que tengo que hacer también ¿el Corredor Férreo de Ibagué-la Dorada tiene estudios y diseños?, creo que no, pero quisiera preguntarlo, entonces ustedes se preguntan, se preguntarán más bien, es viable entonces la recuperación del Ferrocarril de Antioquia, ¿sí o no.? Porque si hacemos invasión en otros lados, por qué en Antioquia no le metemos el alma al menos para sacarla, pues siquiera que al menos lo utilicen de campaña, pues al menos, creo que sí tengo que decir lo que va es viable que se haga la priorización, pues el mismo Gobierno nacional apoyó los departamentos de Antioquia, Risaralda, Caldas, en la consecución de 3 billones de pesos, ahora nos puede salir a decir que como nos ayudan a una consecución de 3 billones de dólares, con la banca internacional, entonces ya nos van a sacar por la puerta de atrás, una cosa es una cosa y otra cosa es otra cosa, entonces, y obviamente ahí estábamos hablando que eso era para la estructuración del proyecto del Tren del Café que cruza Risaralda-Caldas y que termina en Antioquia.

Ministra, ya no está la Ministra, le digo a la Viceministra y a través de ella le mando el mensaje a la Ministra a través de su equipo de trabajo, por qué no aprovechar todos estos elementos que ha venido desarrollando Antioquia para promover su recuperación férrea y conectar al Pacífico con el Caribe por Antioquia, para que, decía mi abuelita que para qué calentar el agua que ya estaba tibia, eso decía mi abuelita, entonces, para qué vamos a inventar otros temas donde ya hay cosas avanzadas.

El Gobierno actual ha hecho avances importantes en el proceso de recuperación férrea, como la modernización y la ubicación de la primera APP, tengo que reconocerlo, al menos avanzamos en entregar esa APP, en los corredores que vienen prestando operación, pero lo que no es cierto, tengo que decirle a los colombianos, tengo que decirle a los que hoy nos acompañan, es que este gobierno haya reactivado nuevos tramos ferroviarios, eso sí no es mentiras y eso no podemos seguir diciendo mentira al país, en las redes sociales, una publicación que llega a más de 200 mil personas y es compartida habitualmente por el Presidente de la República, este señor Presidente, el Presidente de ustedes, a mí no me representa, que gracias a él, se había vuelto a operar el Ferrocarril del Pacífico, pero este corredor no está operando, y ni siquiera proyecta alcanzar la meta planteada, para dejar el proyecto estructurado.

Aprovecho, entonces para preguntar oficialmente, desde este debate político y mandarle mensaje a la Ministra, si le da pena, de dónde este, el Gobierno actual ha puesto en operación el Corredor Férreo del Pacífico, ¿en dónde?, ¿cuándo?, ¿a qué horas?, otra cuenta replicada por el gobierno afirma también, porque es un experto en poner mensajes en Twitter, que después de 50 años volvió a pasar un tren con cemento desde Belencito hasta Bogotá, pero eso viene pasando desde el 2018, eso no lo inventó Petro y que se puso en operación este tramo, es totalmente mentiras.

Aprovecho para preguntar oficialmente también, el Gobierno actual fue el primero en lograr que se transportara carga entre Belencito y Bogotá, pues claro que no, ya veníamos haciéndolo, hay que reconocer los logros del gobierno, lo dije aquí, pero también hay que reconocer que nos falta mucho para avanzar significativamente en la recuperación férrea y estamos muy lejos de que mínimamente puedan cumplir las metas propuestas en el Plan de Desarrollo, y eso sí que me preocupa, eso sí que le tendría que estar preocupando al Gobierno.

Finalizo mi presentación con estas conclusiones, estamos lejos de cumplir la meta de 1.817 kilómetros de vías férreas adjudicadas y o estructuradas, decía, solo llevamos 521 kilómetros que reflejan un cumplimiento de apenas el 29%, uno.

Dos, la ANI no contempla los estudios de factibilidad de tramos férreos como inversiones, pues en el archivo de inversiones realizadas que nos envió la ANI como respuesta a este debate, no incluyó ninguna de las inversiones, o es que nos dan una información a otros y plantean otras, o es que la escondemos, no hay estudios de viabilidad, ni de prefactibilidad, ni de factibilidad, ni y estructuración de cualquier otro nivel de detalle que se esté adelantando.

Aprovecho además, también este debate para preguntarles y también pedirles, por supuesto, el favor, si me pueden enviar con más detalle entonces ¿cuántos recursos financieros se han invertido durante este periodo de gobierno para realizar estudios que tienen relación o tienen algo que ver con el proceso de recuperación férrea del país? No lo conozco, y otra, por supuesto, el Ferrocarril de Antioquia es un proyecto viable para conectar el Corredor Férreo del Pacífico y el Corredor Férreo Central, tengo que decirlo, pues cuenta con ventajas competitivas y acumulación de diseño, recursos de obras que hace más viable este trazado, pero además el Gobierno actual ha construido, no ha construido ni ha habilitado ningún tramo férreo nuevo, pero se reconocen, tengo que reconocer los logros en la ubicación de las APP, no se logró sacar adelante la Ley Ferroviaria y eso me da mucha tristeza, doctor Ciro, porque cuánto esfuerzo hicimos con eso, cuánto, cuánta dedicación le metimos para que al final se volviera un cuanto a la bandera, la recuperación férrea fue un discurso más, que una apuesta estratégica.

Ah, bueno, porque hoy lo que se hace, este Gobierno es echar discursos políticos, pero de acciones muy poco, en el Gobierno han primado desafortunadamente los criterios políticos para la inversión de recursos, por ejemplo, la priorización del Tren de Cercanías del Valle del Cauca, y me alegra mucho que se haga en el Valle del Cauca, porque tengo que seguir defendiendo Antioquia, por lo cual me eligieron, o la negación de los proyectos radicales del departamento de Antioquia, o el pago de los estudios de diseños para cambiar trazados y excluir a este departamento de esos temas, sé que se

ha avanzado, sé que nos van a responder, que nos ayudaron con los 3 mil billones de dólares.

Pero creo, que no nos quedamos y me pone y pueda seguir hablando aquí muchos temas, porque lo que tengo es mucha nostalgia, por no decir una más grande, porque entonces a uno lo vuelven después nada, con Carlos afortunadamente tenemos un excelente Gobernador, Andrés Julián Rendón, un buen Alcalde, que se han puesto, se han amarrado los pantalones y han dicho que las inversiones que no haga la Nación las hacemos nosotros, pero no es justo, porque es que el mayor porcentaje del Producto Interno Bruto que le entra a este país, entra por Antioquia, pero devuelve simplemente un porcentaje, así que yo que vengo a decirles de manera respetuosa, no es en contra de los funcionarios que hay acá, es en contra de este Gobierno nacional, es en contra de lo que sucede, no podemos seguir premiando a los que nos han, a los que no son, no podemos dejar de lado la gran gestión que hacen los equipos de trabajo como estos, pero sobre todo, no podemos seguir con esa deuda histórica que tenemos con la recuperación de los ferrocarriles de este país. Muchas gracias, señor Presidente, a todos muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable Representante. Resaltamos la presencia del honorable Representante Gerson Lisímaco y la presencia del honorable Representante Ape Cuello, tiene el uso de la palabra el honorable Representante Luis Miguel López.

**Honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal:**

Presidente, muchas gracias, nuevamente un saludo especial para todos, para todos los que hacen presencia, a todos mis colegas, primero que todo, luego también saludar a cada uno, los que se encuentran en el Ministerio de Transporte, a la Viceministra, al Presidente de la ANI, Óscar Torres, Director General de Invías, Juan Guillermo Jiménez y también, bueno, no está el Director Presidente de Findeter. Después de ese saludo también saludar, por supuesto, a la Gerente Marcela Holguín, Gerente de Ferrocarriles de Antioquia y sumarme también a la intervención de nuestro querido Vicepresidente Luis Carlos Ochoa alrededor del tema, colegas, y agradezco la presentación, no me voy a demorar mucho, aquí está el doctor Carvalho, también está la Representante Susana.

Este es un tema muy importante que tiene que ver con la vía Santuario-Caño Alegre y además, colegas, también les puede servir a ustedes para cada una de sus regiones porque estudiando este tema de la vía Santuario-Caño Alegre, lastimosamente vemos cómo los peajes, cuando no hay una intervención real en las vías, desdibuja totalmente que haya un peaje en una vía que ni siquiera tiene intervención, por ende, estamos identificando a través de esta problemática, una realidad, quizás me atrevo a decir, de que la ley está mal planteada alrededor del tema de los peajes y sí me gustaría mucho escuchar

también al Director de Inviás actualmente, señor Director, sé que está llegando o lleva dos meses ahí al frente de la Dirección, trataré de hacer una intervención respetuosa.

Pero también me gustaría mucho que usted entendiera lo que está sucediendo en estos momentos en esta vía específica, Santuario-Caño Alegre, colegas, son 133 kilómetros, esta es la vía Medellín-Bogotá, por alguna razón el Ministerio de Transporte no la ha priorizado dentro de la red vial nacional como una vía estratégica para la nación, pero si nos ponemos a ver la importancia de esta vía, los recaudos que tiene, creo que debería ser de una importancia estratégica y quisiera también que desde el Ministerio de Transporte se revisaran esas cifras, pocos peajes recaudan lo que recaudan con una vía en tan mal estado, lo que ha recaudado esta vía, y si esta vía tuviera un buen estado, créanme que se podría recaudar incluso el doble para la nación.

Entonces, 133 kilómetros desde un municipio que llama Santuario, aquí está mi representante también, Juliette de Antioquia, no la había visto, y a todos los colegas, miren, tenemos aquí la cifra, se ve pues un poco lejos, pero básicamente contarles desde el 2019 hasta el 2026, hacemos un proyectado de que este año se vayan a recaudar 50 mil millones, porque la respuesta la tenemos hasta el año pasado, julio, el 2025, y todavía faltaría todo el tema de lo que se recaudó en el 2025, unos ingresos de 490 mil millones de pesos, 487 mil con unos 50 mil proyectado el 2026 y sin tener el recaudo total de 2025, solo se le han invertido 175 mil millones de pesos, según los datos que nos envía el Inviás, pero oigan esto, o sea que solamente se le ha invertido un 35% de lo que recaudan 2 peajes que se encuentran en esta vía, en Santuario y en Puerto Triunfo, increíble, solo un 35% efectivamente, resultado de eso, la vía está en un terrible estado, oigan, miren esto, malo el estado de la vida está de la siguiente manera, malo, 62 kilómetros, regular 37 kilómetros, bueno 28 kilómetros, muy buenos, 6 kilómetros, es decir, más del 60% de la vía está en mal estado, malo y irregular, pero entonces uno se pregunta, hombre, la gente paga el peaje por allí y la vía está llevada, está muy mal claro, y contarles que en estos momentos tienen las talanqueras levantadas de la vía, la comunidad, porque por obvias razones está llena de huecos, es una vía de 133 kilómetros que está en muy mal estado, accidentes todos los días, inclusive muertos, una accidentalidad que ha aumentado año a año, porque efectivamente la inversión que se tiene en la vía es muy pequeña.

Muy bien, incluso ahí lo que decía yo, y la pregunta que nos tenemos acá que hacer es también, sin inversiones reales que disminuyan la realidad de lo que está viviendo la última inversión que tiene esta vía. La última inversión que tiene esta vía es de, en el 2025, inclusive en el derecho de petición, estaban terminando apenas de contratarlo, por decirlo así, 15 mil millones, y en ese año ya julio habían recaudado 55 mil millones, si yo evaluo esos 15 mil versus los 55 mil, es un 27%, pero si lo evaluo, el recaudo

total, que el Director nos podrá decir, ahorita estoy seguro de que no se invirtió ni siquiera un 20% de lo recaudado en ese año, muy bien.

Un poco, este debate incluye, las vías del departamento, nosotros quisiéramos tener ahí una inquietud, porque dentro de las vías preguntas que le hacemos a Inviás, al Ministerio de Transporte y también a la ANI y la ANI es importante porque se supone que debería haber un proyecto megaproyecto para esta vía importante, de hecho, contarles que la Ministra en su momento, María Constanza, en el 2024, en octubre, anunció un proyecto que estaba estudiando la entidad del Ministerio de Transporte encargada de esto en conjunto con la ANI, con Findeter, y por eso citábamos a Findeter de que iban a ser un proyecto público en esta vía y en todos los derechos de petición no responden que no hay ningún proyecto público, lastimosamente dos años pasaron y desde el público no hay un resultado, solamente hay un proyecto, creo que entiendo que es privado, que no responden que está en estudio y nos gustaría saber, señor Director, cómo va ese estudio, ese proyecto, porque sería la única alternativa real que tenemos actualmente para saber si esa vía va a tener por lo menos un mantenimiento.

Y entonces, según los proyectados de lo que han recaudado los peajes de Inviás en el departamento versus los compromisos presupuestales en Antioquia, según vemos nosotros, solamente se han comprometido un 65.9%, de esos recursos recaudados en los peajes de Inviás, cuando el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 dice que se tiene que recaudar, todo lo recaudado debe invertirse por lo menos en Antioquia y entonces solamente lleva un 65.9%, entonces aquí estamos ante un incumplimiento también de la ley.

Y entonces, claro, cuando hablamos de la ambigüedad de ese artículo 22, tengo que decirles una cosa y señor Director de Inviás, quiero mostrarles esta, yo quisiera que usted se fijara un poco. Qué pena que es que entre tantas cifras y tratando de recaudar todos los detalles no logré hacer una presentación y tenerla acá lista, pero señor Director, esta diapositiva es muy importante porque, yo miro esa de obligatorio cumplimiento, según dice el artículo 22 y según esa interpretación se debe invertir mínimo el 50%, de lo recaudado en los peajes en el departamento y el excedente, o sea el restante en la zona de influencia.

Según hemos interpretado nosotros, debería ser el 50% en el departamento y mínimo y el otro 50% en la zona de influencia, pero ahí, ahí nos gustaría señor Director, que usted nos aclarara en su intervención cómo se interpreta ese artículo de la ley, artículo 22 de la Ley 105 de 1993 y cómo lo interpreta en vías, porque además, nos hablan de unos excedentes pero que es mucho menor, y pues vemos los resultados que tenemos, miren, pero de todas maneras ese artículo a la luz de varios presupuestos que hemos tenido en la nación, aquí le tengo los artículos señor Director de cada presupuesto del 2020, 2021, 2022, 2023, y el presupuesto del 2026, este año, que está rigiendo

un artículo que aplicaría para ese año el presupuesto que vía que esté mala, se tiene que invertir el 100% de lo recaudado en los peajes, o sea, el año pasado que aprobamos colegas, el presupuesto aquí en el Congreso, en el artículo 89, dice que exactamente los recursos recaudados por concepto de peajes en la Red Vial Nacional serán invertidos por el Instituto Nacional de Vías, cuando totalmente, y cuando cumplan todos los estándares ya podrán invertirlos en otra parte, o sea que tiene que recaudar 2026, tienen que invertir el 100%, pero también en estos años que yo presento acá, 2020, 2021, 2022 y 2023, a la luz de este artículo, de estos artículos donde se debió haber invertido el 100% de lo recaudado en los peajes de las vías, le tengo este dato señor Director de Invías, según la obligatoriedad, debieron haber invertido en total en estos años que lleva la vía, recaudado 297 mil millones, ahí estamos hablando de una obligación de Invías y solamente se ha invertido, en los datos que nos enviaron, 175 mil, o sea que el cumplimiento del 58%, o sea que están incumpliendo la ley según estos artículos, porque ese artículo 22 debe interpretarse a la luz de estas leyes de presupuesto orgánico, que decía si la vía está en mal estado, hasta que no esté buena no se pueden llevar la plata, entonces ahí quiero de todas maneras detallar un hallazgo muy importante, señor Director, usted llega hace dos meses, pero tiene que evaluar esta situación, porque esto se tiene que corregir inmediatamente, porque ahí vemos cómo no se está invirtiendo lo que se debe invertir en esta vía, aquí estoy colocando señor Director, en el 2026 un proyectado de 50 mil millones, se ha recaudado más de 70 mil millones en esa vía, en esos 2 peajes, pues yo coloqué un proyectado mínimo de 50 mil, usted nos dirá ahorita cuánto es el proyectado que tiene el 2026 y en cuánto terminó el 2025 también.

Entonces, ya con esto para terminar, y de alguna manera también, un poco dejar algunas inquietudes que tenemos y son las siguientes, ya más o menos lo he preguntado señor Director, por qué si los ingresos de los peajes ubicados en Cocorná y Puerto Triunfo suman 437 mil millones, pues que tenemos a cifras más o menos cercana nuestra, ya usted nos dirá cuánto es el total, solamente se ha invertido 175 mil, muy bien, cómo entiende Invías el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 y también a la luz de los presupuestos que ya mencioné y mostré también allí, y cuánto es el proyectado de recaudo del 2026, señor Director, cuánto es el proyectado de recaudo del 2026 y la inversión planteada en este año, pero que sea pues entonces también acorde a lo que se tiene proyectado recaudar, y también me gustaría conocer, señor Director, en qué van las conversaciones con la comunidad, porque entiendo hasta ahora siguen levantadas las talanqueras porque no ha habido una respuesta de fondo desde el Invías, desde el Ministerio de Transporte también, cosa que empieza a crear un detrimento patrimonial, por supuesto, para los ingresos de la Nación, Invías también, pero obviamente uno dice, hombre, hay que cumplir la ley, pero ciertamente esta vía está en muy mal estado, como ya lo mencionaba y es que la pregunta es, cómo alguien paga un peaje cuando la vía está muy mal.

Ciertamente, señores, ya para terminar, aquí también dejar una reflexión y qué bueno que esto sea de esa manera, hay que darle una revisión muy bien, muy bien dada a ese artículo 22 de 1993 de la Ley 105, porque definitivamente si hay que corregir algo estructural para que los peajes tengan realmente su sentido y es que lo que tiene que hacer un peaje es que en esa vía donde se recauda, se tiene que invertir el 100%, pero como lo hemos demostrado aquí con cifras, de todo lo que ha recaudado estos 2 peajes en esa vía y en esa zona de influencia, solamente se ha invertido o se ha invertido menos del 35% de lo recaudado, con razón está la comunidad en la situación en la que está y yo sí quisiera saber cómo van esas conversaciones, a ver si logramos destrabar esto pero también, señor Director, necesitamos una inversión real para esta vida y no es de 20 mil millones y no es de 15 mil, eso no son pañitos de agua tibia, mínimo se requieren, no sé, 100 mil millones como para dejar más o menos algo medianamente bueno, pero no solo eso, necesitamos realmente un proyecto de fondo, porque sabemos que son casi 500 mil millones, pero con ese recaudo que tiene esa vía, tranquilamente se puede hacer un megaproyecto para que esa vía esté en perfectas condiciones y ahí sí también uno bueno, y entonces, dónde está el proyecto, muchas gracias, Presidente, muchas gracias al Ministerio de Transporte, señor Director muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Muchas gracias a usted, honorable Representante, ya una vez que hemos escuchado a los ponentes, entonces le damos el uso de la palabra a los citados e invitados, vamos a iniciar entonces con el uso de la palabra a la señora Viceministra de Infraestructura, la doctora Liliana María Ospina, y vamos a darle, cuánto tiempo, hasta 10 minutos.

**Viceministra de Infraestructura, Liliana María Ospina Arias:**

Bueno, buenos días a todas y todos, honorables Representantes, un saludo especial de parte de nuestra Ministra María Fernanda Rojas, que como saben se encuentra en simultáneo en otro debate en este momento, pero eso no quiere decir que no estemos acá desde el Ministerio de Transporte comprometidos con las respuestas y con una hoja de ruta que permita avanzar frente a las legítimas preocupaciones que tienen los honorables Representantes, tanto de los temas férreos como de los temas viales al interior del departamento de Antioquia.

Yo quisiera empezar con una información que creo que es muy importante para el Congreso, pero también para toda la ciudadanía que de pronto nos está siguiendo este debate y es generando un contexto importante, porque este debate tiene un subtexto y es que pareciera que el departamento de Antioquia no es importante para el Gobierno nacional y en esa medida yo sí quisiera dejar algunas claridades sobre la mesa frente a unos datos que son contundentes, frente a algunas afirmaciones que se

han venido dando en ese sentido y que claramente las cifras de las inversiones en este gobierno lo que muestran es otra cosa.

No quiero para nada desconocer las dificultades que puedan haber en corredores específicos y eso ahorita lo vamos a tratar en concreto, pero sí quisiera partir de esta presentación, es una presentación muy breve, dando un contexto general de lo que se ha priorizado en materia de inversión en infraestructura de transporte para los diferentes modos dentro del departamento de Antioquia, por un lado, y es la diapositiva que ustedes pueden ver ahí en pantalla, en este cuatrienio hemos invertido 956 billones de pesos en el departamento de Antioquia, lo cual no es menor, representa más del 18% de las inversiones en todo el territorio nacional, entonces, como ustedes pueden ver en el mapa, lo que se muestra es que incluso a pesar de unos esfuerzos importantes de política de equidad territorial, donde entendemos que existen unos territorios de periferia en el país y que hemos buscado mejorar conectividad regional en los territorios de periferia, aun así no quiere decir que el departamento de Antioquia haya quedado en el olvido para las prioridades de inversión del Gobierno nacional y lo que ustedes pueden ver en ese mapa es bastante contundente y es cómo en estos cuatro años la inversión ha seguido teniendo un porcentaje importante de concentración al interior del departamento de Antioquia, a esto se le suman los recursos comprometidos de 9.37 billones, es decir, cerca un poco más del 21% de los recursos comprometidos en todo el territorio nacional en las distintas entidades del sector transporte, aquí estamos sumando inversiones de la ANI, del Invías, de la Aerocivil, de la Agencia de Seguridad Vial, de la Unidad de Planificación de Infraestructura de Transporte del Ministerio y de Cormagdalena, es decir, que es un reflejo de la totalidad del consolidado de las inversiones del sector en el departamento, lo cual es bastante relevante, porque sí es muy importante decirle a las antioqueñas y a los antioqueños de que el departamento de Antioquia sí sigue estando en el centro de las prioridades del Gobierno nacional para efectos de las inversiones en conectividad.

Yo, aquí pues tenía una presentación que estaba un poco distinta al orden de las intervenciones del Representante Ochoa y del Representante López, pero no importa, esto en todo caso es muy corto porque ya ahorita el detalle lo vamos a ver con la intervención del Director Juan Guillermo y del Presidente Óscar frente a cada uno de los requerimientos, frente al tema carretero y en particular frente al corredor de Santuario-Caño Alegre, también aquí es muy importante y Representante, recordar, yo creo que me voy a tomar el atrevimiento de leer el artículo 22 de la Ley 105 que usted ha venido mencionando, porque creo que es muy importante para claridad de todos, como dice la literalidad del artículo, entonces este artículo dice exactamente así: Destino de los recursos de peaje, en la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías recaudados por

peajes, como mínimo será invertido el 50% para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente, entonces recordemos un poco, una pausa acá, de vías en el respectivo departamento y el excedente en la respectiva zona de influencia, aquí hay dos condiciones muy importantes que plantea la Ley 105 y es que no se remite exclusivamente a las inversiones del corredor donde se recauda, está hablando de que mínimo el 50% al interior del departamento y el excedente en las áreas de influencia y esto por qué lo traigo a colación, y un poco citando lo que el Representante López manifiesta.

Y es que claramente compartimos las necesidades que tiene el corredor, sabemos que este es un corredor muy estratégico y muy importante para el país, sabemos y reconocemos de que necesitamos aunar esfuerzos para incrementar las inversiones en el corredor, eso claramente es así, pero también es importante dar una información precisa a la ciudadanía y a este recinto de que aquí no hay un incumplimiento de un mandato legal, eso es importante porque una cosa no quiere decir la otra, entonces, cuando hablamos de que mínimo el 50% de las inversiones se deben hacer en el departamento del recaudo de peaje, pues realmente se ha venido cumpliendo esta disposición legal, aquí lo que muestra la diapositiva es que tenemos una inversión total del Invías de 2.86 billones de pesos, al interior del departamento, aquí se desagregan los corredores en donde tanto se vienen ejecutando, como se vienen comprometiendo estos ingresos a partir de no solamente el recaudo de peajes, porque sabemos que el recaudo de peajes es muy inferior a estos 286 billones de pesos, pero esto no significa que haya un compromiso desde el presupuesto del Gobierno nacional para la inversión en este departamento.

Cuando hablamos de que el resto de ese 50% deberá invertirse en la zona de influencia, incluso si uno suma las inversiones que se hacen en departamentos como Chocó, por ejemplo, que conectan directamente con el departamento de Antioquia, y para esto es muy estratégico el Corredor Quibdó-Medellín, pues creo que también es muy importante resaltar lo que significa la conectividad del departamento de Antioquia, no solamente con la capital del país, Bogotá, sino también con los departamentos aledaños que resultan claramente estratégicos, no solamente para el desarrollo nacional, sino también para el desarrollo regional del país.

Y por último, quisiera también mencionar un tema que no es menor, ahorita el Director del Invías, hará énfasis al respecto, y es que también hemos venido realizando inversiones no solamente en la red vial nacional, sino también en las vías regionales, cuando hablamos de vías regionales, estamos hablando de vías secundarias a cargo del departamento y vías terciarias a cargo de los municipios, donde aquí tenemos unas inversiones no menores, si mal no me falla la memoria, aquí tengo el dato, tenemos 514.669 millones de pesos, invertidos

desde el presupuesto nacional en vías regionales, lo cual no es menor y esto responde tanto lo que establece la norma, el artículo 22 de la 105, como esta priorización de recursos del Gobierno nacional para vías regionales, secundarias y terciarias, es que en todo caso el Gobierno nacional distribuye las inversiones a partir de un criterio de equidad territorial, vuelvo y repito, esto no significa que el Corredor Medellín-Bogotá y el tramo específico de Santuario-Caño Alegre no requiera unas inversiones sustanciales, porque entendemos la importancia de este corredor y lo estratégico que tiene que ver no solamente para el tránsito de pasajeros, sino también de la carga del país, pero sí también es importante poner esto en el contexto de que hay una responsabilidad desde el Gobierno nacional de garantizar condiciones de equidad territorial y en esa medida, cuando tenemos recursos que ingresan por recaudos de peajes, en el caso particular de los dos corredores que están a cargo del Invías en el departamento de Antioquia, donde tenemos cuatro peajes, es que sí tenemos una responsabilidad de redistribuir en zonas que no tienen capacidad de pago y que también tienen necesidades de inversión muy importantes, probablemente importantes en otro sentido, más desde una perspectiva social y de conectividad regional, y menos en términos de competitividad como lo puede ser este Corredor Bogotá-Medellín, pero no significa que por no tener capacidades de pago y por lo tanto cobro de peajes, o por no representar un volumen de carga significativo como el que puede representar este corredor en particular, pues no significa que no sea también objeto de priorización de parte del Gobierno nacional, dejo hasta acá, porque incluso necesito cinco minuticos más a la Mesa para poder hablar de los temas férreos.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Cinco minutos más.

**Viceministra de Infraestructura, Liliana María Ospina Arias:**

Gracias, entonces, dónde tenemos la estrategia ferroviaria, y aquí no sé dónde está nuestro Representante Ochoa, que no lo veo, eso me pasa por mirar hacia adelante y no mirar hacia el lado, entonces, Representante, aquí y para toda y para todo el recinto, aplaudimos de verdad el interés que tiene por traer estos temas de especial relevancia para el desarrollo del país, para nosotros y usted también lo manifestó en su intervención.

La reactivación ferroviaria está en el centro de las prioridades del Gobierno nacional y del sector transporte, la Ministra Mafe Rojas ha sido una lideresa muy importante en el tema de política pública para que esto realmente sea una realidad, usted reconoce los avances que hemos tenido frente al Corredor Dorada-Chiriguaná, primera APP ferroviaria que se adjudica en este país y se hace en el marco de este gobierno, hay que reconocer también que los procesos de estructuración de los proyectos férreos son de una complejidad técnica,

financiera y legal importante, no se estructuran los proyectos ferroviarios de la noche a la mañana, tenemos prefactibilidades que duran entre 18 y 24 meses, factibilidades que duran más o menos un tiempo similar, eso significa que los procesos de maduración de los proyectos ferroviarios probablemente requieren toda una política de Estado para superar un solo periodo de gobierno, pero eso no significa que no haya habido avances importantes en ese sentido.

Hay una cosa también que vale la pena mencionar y es que la política de reactivación ferroviaria no son solamente proyectos, implica el desarrollo de todos unos ecosistemas ferroviarios, y usted también mencionaba el tema de la ley, porque con solamente tener proyectos aislados no recuperamos toda una estrategia, con solamente proyectos aislados no consolidamos una red férrea nacional, y no estaríamos recuperando realmente lo que sería un sistema férreo para el desarrollo nacional. Entonces, es muy importante entender, que los proyectos se enmarcan desde una perspectiva de un ecosistema que es un poco más robusto, que tiene que ver con lo institucional, que tiene que ver con el marco normativo y para eso el marco legislativo es fundamental, y tiene que ver también evidentemente, con el avance de los diferentes proyectos.

Entonces, yo solamente quería, y ahora el Presidente de la ANI seguramente entrará en mayores detalles, que además de ese ecosistema, y voy a hablar un poco primero de la Ley Ferroviaria, ya pasó en primer debate de Senado, estamos a la espera de la respuesta del impacto fiscal del Ministerio de Hacienda, para que pueda pasar a debate en Plenaria de Senado también, es decir, el proyecto sigue su curso, producto de los aportes que se recogieron en el debate del Senado, se llegó al compromiso de que se debían realizar unas audiencias en territorio ferroviario, se realizaron tres audiencias, una en Santa Marta, una en la Dorada y otra en Bogotá, que aquí aplaudimos también la presencia de la Gerente de la Promotora de Ferrocarriles de Antioquia, que nos acompañó a esa tercera audiencia ferroviaria que se desarrolló en la Gobernación de Cundinamarca, lo cual muestra también que existe una permanente articulación no solamente desde el nivel central, sino también con el nivel regional para el avance de la reactivación, entonces, por un lado el tema de la Ley Ferroviaria sigue avanzando, no se ha archivado, venimos estando desde el Gobierno nacional muy activos, para que esto siga su trámite de la mejor manera.

Ahora, frente a los criterios de priorización de los corredores, hay una cosa muy importante y es que nosotros tenemos un marco que es el Plan Maestro Ferroviario, que nos estableció unos niveles de prevalencia para la priorización de las inversiones para ir consolidando toda la red, y en esto uno de los principales criterios para esa priorización han sido fundamentalmente dos cosas, uno, acercar los generadores de carga y los centros de demanda con los puertos del país, tanto en el Pacífico como

en el Caribe, y segundo, la conexión entre los dos océanos, por eso la estrategia...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Dos minutos más.

**Ministerio de Transporte, Viceministra, Liliana María Ospina Arias:**

Por eso, la estrategia de reactivación ferroviaria a través de estos dos criterios, acercar los centros de demanda, acercar los nodos de concentración de carga y los puertos y conectar los dos océanos, pues responden a esta lógica de priorización. No voy a entrar en mucho detalle frente a los diferentes tipos de corredores, pero tenemos diferentes corredores interoceánicos, unos más cortos, unos más largos, algunos incluso que nos buscan conectar Tumaco con el Orinoco, a través de varios tramos que están avanzando en estructuración, el más corto, el corredor interoceánico del norte del Chocó, y otros que tienen unas longitudes intermedias, donde precisamente tenemos al Tren del Café, como parte estratégica de uno de esos corredores para conectar Buenaventura con el Golfo de Urabá, pero también de la conexión de Dorada-Chiriguaná, donde tenemos un tramo muy importante que transita en el territorio antioqueño y que ahorita el Presidente de la ANI podrá hacer énfasis en estos corredores en particular. Esto entonces, no quiere decir, que nos estemos alejando, que no tengamos unos criterios claros, para cumplir los propósitos del Plan Maestro Ferroviario, sino que cada decisión de priorización de los corredores, donde en este momento estamos avanzando en materia de estructuración, tienen que ver con la aplicación de esos criterios de priorización, ahora, usted también mencionaba que estamos quedándonos muy cortos en el cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Desarrollo, Dorada-Chiriguaná, pues es un avance importante en el avance de esa meta, usted lo decía en su intervención, sin embargo, recordemos que la meta no quedó solamente frente a kilómetros adjudicados, sino también kilómetros estructurados y para eso...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Ya se le acabaron los minutos, vamos a darle otro minuto más, para que concluya el tema.

**Ministerio de Transporte, Viceministra, Liliana María Ospina Arias:**

Uno cree que habla menos y habla mucho, pero bueno, sí hay que concluir. ¿Eso qué quiere decir? Eso, quiere decir, que sumando los procesos de estructuración que tenemos en curso, por temas de tiempo, no voy a decir cuáles son, usted ya los mencionó, vamos a alcanzar una meta en términos de estructuraciones a nivel de factibilidad del 83.7% de la meta Plan Nacional de Desarrollo, y eso que no estaríamos contando los contratos de operación, mantenimiento y vigilancia que tenemos en curso, como el de Bogotá-Belencito, y no estaríamos contando tampoco los inicios de prefactibilidad, que también tenemos varios avances en ese sentido.

Ahora, y, por último, frente al tema del Tren del Café, también usted lo mencionó, esto ha venido siendo una iniciativa regional que nosotros aplaudimos y que nosotros apoyamos decididamente. También como usted sabe, nosotros respaldamos, en la medida en que vaya madurando este proyecto de iniciativa regional, estaremos muy dispuestos desde el Gobierno nacional a buscar viabilidad financiera y recursos de cofinanciación para seguir adelante. Este Corredor del Tren del Café, es un corredor estratégico incluso para la estrategia de la red férrea nacional, porque nos conecta Buenaventura-Palmira, la Felisa-Tren del Café, no solamente la conexión a través de Medellín con Dorada-Chiriguaná-Puerto Berrío, sino con los puertos del Urabá Antioqueño a través del Golfo de Urabá.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias, doctora Liliana. Vamos a darle entonces, el uso de la palabra al doctor Óscar Torres, Presidente de la ANI. Tiene el uso de la palabra, doctor.

**Presidente de la ANI, Óscar Torres:**

Buenos días a los honorables Representantes de la Comisión Sexta, doctor López...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Cabina, está intermitente el micrófono.

**Presidente de la ANI, Óscar Javier Torres Yarzagaray:**

Bueno, muchas gracias por la citación, dejar claro un panorama a nivel nacional, lo manifiesta el Representante Ochoa en su intervención, que resalta a los gobernadores de Antioquia y al señor Alcalde de Medellín, yo resalto a nuestro Presidente Gustavo Petro, y le digo no veía al Gobierno nacional con una percepción de división, con el departamento de Antioquia, y qué bueno que estén preocupados por la infraestructura del departamento de Antioquia, entonces están muy contentos por la noticia que dimos hace unos días de llevar \$444 mil millones de pesos, en el plan de inversiones del aeropuerto de Rionegro, diez años demoró este escenario y fue el Gobierno del Cambio quien pudo dar la solución a la problemática del 75%, para realizar las inversiones en el aeropuerto, que estuvieron detenidas 10 años, ¿con esto qué quiero decirles?, ha sido el gobierno del Presidente Gustavo Petro, y pongo ahí sobre la mesa el tema de estas inversiones, \$444 mil millones de pesos, entre CAPEX, OPES, impuestos, inversiones en nuevas tecnologías y rentabilidad esperada de los inversionistas.

Con relación a las problemáticas de las estructuraciones férreas, y como bien lo mencionaba nuestra Viceministra del sector Transporte, yo tengo un balance, el cual se dio respuesta a los miembros de esta Comisión, sobre cuáles son los proyectos férreos estratégicos e iniciamos nosotros con el tema de Dorada-Chiriguaná, que de hecho, se dio en el año 2025, llegando yo al gobierno, conté con la ventaja de adjudicar la Dorada-Chiriguaná, que ha sido la red férrea número uno en todos los tiempos en el país y que estaba mostrando precisamente cuánto

era el volumen de crecimiento, más de un 300% en volúmenes de carga, en este importante corredor férreo, que se convierte en el eje central para poder integrar el multimodalismo, que permita mejorar la competitividad del país, y por eso, hablamos nosotros de los corredores férreos del Pacífico que busca conectar a Buenaventura con Palmira, que se encuentra pendiente la adjudicación, tenemos nosotros el Corredor Férreo Central, segundo corredor férreo importante, que busca conectar a Bogotá con la Dorada-Chiriguaná, cuyas actas de inicio fueron firmadas el 6 de marzo del 2026, o sea, ya este corredor se encuentra chequeado y este corredor se encuentra en fase de factibilidad, reafirmando que entraría dentro del escenario para realizar los cómputos de los kilómetros férreos que tenemos a nivel nacional, aparte de Dorada-Chiriguaná 500 algo más, este importante corredor que también estaría sumando en la ecuación CU, cumpliendo nosotros los compromisos de kilómetros a través de adjudicaciones de factibilidades.

Nos vamos al Corredor de Villavicencio-Puerto Gaitán, que fue suscrito el 11 de marzo del 2026, ya también se encuentran los contratos de consultorías y de interventorías, en fecha de 11 de marzo del 2026, entran las obras públicas en los corredores férreos del Pacífico y Bogotá-Belencito, adjudicaciones previstas para estas dos obras públicas que estaría dándose en el mes de junio.

Tenemos Corredor Férreo de Bogotá-Belencito y Corredor Férreo del Pacífico, las ubicaciones están previstas para darlas en el mes de junio del 2026, y firma de contrato también entraría dentro del escenario de los cómputos en el plan ferroviario del país y estaría sumando también al cumplimiento de los kilómetros que encontramos, pues una diferenciación con relación a la intervención que hizo el Representante Ochoa, en que ANI tiene 1.580 kilómetros de vía férrea, emitiendo estas estructuraciones que se encuentran en el nivel de factibilidad, que harían cómputo al cumplimiento de lo que está establecido, y no los 527 kilómetros solamente de Dorada-Chiriguaná, lo cual también generaría un incremento en el cumplimiento como bien lo planteó nuestra Viceministra del sector Transporte. Tengo unas respuestas muy importantes que dar desde el punto de vista técnico, con relación a las preguntas que hacía el Representante Ochoa, qué había pasado con las estructuraciones y los estudios en el departamento de Antioquia, si se habían tenido en cuenta o no, entonces quiero decirle que sí, en prefactibilidad se contempló el trazado de conexión Pacífico- Buenaventura con el departamento de Antioquia, se hizo un rigor técnico, buscando conectar a Bolombolo con Santa Fe de Antioquia, hasta Puerto Berrío; pero hay que entender que la estructuración férrea es un poco más complejo que la carretera, en el sentido de que tenemos que dar garantías a estudios dependiente y velocidades para que estos corredores férreos sean competitivos, entonces existe una restricción, que son las pendientes de 1.5 y velocidades de 80

kilómetros por hora, si no estas estructuraciones no valdrían la pena y no generarían ningún tipo de competitividad, y eso fue lo que sucedió con los estudios que se realizaron y por eso se seleccionó lo que usted bien planteaba, la conexión con el Tolima.

Las alternativas seleccionadas sería Zarzal-Ibagué que es mucho más corta, lo que implica menos CAPEX y tiene menos túneles, y que representa unos beneficios atribuibles para el proyecto, puesto que todos estos proyectos tienen que garantizar inversiones y recuperaciones de esto. Existe una segunda fase, estamos estudiando las conexiones regionales, por ejemplo, en Santander- Puerto Wilches- Bucaramanga, en Norte de Santander Catatumbo y en Antioquia el Tren del Café y el Tren Verde, entre otros, se priorizan los proyectos por grupo de Plan Maestro que bien lo planteaba la Viceministra, y eso fueron los escenarios en las priorizaciones de esta primera estructuración férrea a nivel nacional.

El Representante López estaba hablando sobre el tema de Santuario-Caño Alegre, que es un tema ahora con el Inviás, está fuera de nosotros desde 2018, ¿qué ha sucedido?, aquí existen unos antecedentes que es bueno mencionarlos. En una primera fase se presentó una IP, tengo por aquí el dato que hablaba sobre las rutas del agua, cierto, esa iniciativa no pasó los estudios de factibilidades. Después se presentó otra IP que es Vías del Altiplano, estamos mirando nosotros cuáles son las inversiones y los requerimientos que se necesitan en esta conexión vial, efectivamente hoy tenemos Vías del Altiplano en, ah no, Vías del Altiplano está a nivel de prefactibilidad y estamos estudiando la factibilidad al interior de la ANI, para determinar si cumple con todas las especificaciones ambientales, técnicas, legales y financieras para realizar las inversiones.

Otro escenario en que quiero resaltar en que el Gobierno del Cambio no es enemigo del departamento de Antioquia, y están claras las inversiones que se han realizado en el departamento con relación a una importante obra que se llama DEBIMET, donde es una de las concesiones viales que genera excedentes, para realizar inversiones en mejorar las condiciones viales de los municipios que se encuentran aledaños a estas importantes obras de infraestructura, la semana pasada estuvimos visitando la Alcaldía de Marinilla, mirando las necesidades, para mirar un plan de inversiones de estos excedentes de la vía en realizar unos ingresos a Guarne, donde existen unas limitaciones y efectivamente disminuir la accidentalidad vial con un puente que se va a realizar también, y que estamos hablando de inversiones que superan los \$120 mil millones de pesos. Entonces, no quiere decir, y sé que esas cifras no están contempladas dentro del escenario de las inversiones que habló la Viceministra, pero con hechos concretos, estamos demostrando que efectivamente el Gobierno del Cambio sí tiene al departamento de Antioquia dentro de su escenario de inversiones y cumpliendo pues

con todo el enfoque técnico. Creo que hasta aquí de lo que vi que contempla con la ANI, dejo abierta, pues si existe alguna nueva inquietud. Muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable Presidente de la ANI. Vamos, entonces, a darle el uso de la palabra al doctor Juan Guillermo Jiménez, Director General de Invías, hasta por diez minutos, si requiere un poquito más de tiempo, también lo hacemos.

**Instituto Nacional de Vías (Invías) Director General, Juan Guillermo Jiménez:**

Bueno, buenas tardes ya para todos y para todas, continuando la explicación que daba la señora Viceministra, muy particularmente en las inversiones del Invías, y específicamente voy a tratar de centrarme en el tramo Santuario-Caño Alegre, que es de especial importancia para el Representante López. Quiero empezar por complementar lo que ya la Ministra expuso, sobre la interpretación o sobre la ambigüedad que el mismo representante menciona sobre el artículo 22, y no solo cómo lo interpretamos, sino cómo lo aplicamos. Efectivamente, representante, y a todos los aquí presentes, el artículo 22 es un poco ambiguo. El artículo 22 dice básicamente, y lo interpretamos y lo aplicamos así, que mínimo el 50% del recaudo de los peajes, se debe quedar en el departamento y el resto, porque si usted supera el cincuenta en el departamento, pues el resto no será otro cincuenta, sino cuarenta, treinta, veinte; se invierte en el área de influencia. Creo que ahí es donde, digamos, está el problema, porque el área de influencia nosotros lo entendemos como parte de un corredor integral, que muchas veces puede traspasar las fronteras de un departamento.

Una inversión en la vía Medellín-Quibdó la estamos financiando con recursos, digamos, de los peajes de Antioquia, ¿por qué?, porque se considera área de influencia. Ahora, eso es discutible, debatible, corregible, seguramente sí, pero creo que es muy importante dar un contexto general, un poquito rápido; espero no tomarme mucho tiempo. El país tiene 17.000 kilómetros de vías, de las cuales 7.000 son de la ANI en concesión, y 10.000 son del Invías como vías públicas administradas por nosotros. De esos 10.000 kilómetros de vías que tenemos nosotros, representante y amigos de aquí del salón, de esos 10.000, solo 2.100, si me pueden pasar, hay un mapa, el siguiente más. Estos son los 2.100 kilómetros de esos 10.000 que tienen peajes; corresponde a 15 departamentos, quiere decir que tenemos 17 departamentos que no tienen ni un peaje, y que digamos, terminan siendo financiados con ese artículo 22. Cuando usted dice Medellín-Quibdó y atraviesa la frontera de Antioquia con el Chocó, y eso es para decirles que el problema del sostenimiento y el mantenimiento en buen estado de las vías es un problema estructural, tenemos en 10.000 kilómetros peaje solamente en 2.000; quiere

decir esto que tenemos un peaje cada 250 kilómetros de toda nuestra red.

La ANI en concesiones tiene un peaje cada 52 kilómetros, o sea, cinco veces más, digamos, la relación peajes-kilómetros a sostener. Ahora, en nuestra red, que tenemos peajes que son 2.100 kilómetros que están ahí, estamos teniendo unos peajes similares a los que tiene la ANI en concesión, un peaje cada 57 kilómetros, eso más o menos funciona, pero tenemos desprotegida una cantidad de la red primaria que nos toca atender en ese principio de solidaridad, porque realmente creemos que, y en este Gobierno, si bien somos conscientes del estado de las vías más competitivas, que dan más competitividad, también somos conscientes de que necesitamos cerrar brechas, necesitamos conectar territorios olvidados y es así como lo estamos logrando. Ahora bien, más adelante les voy a explicar en qué estamos y cómo proponemos desde esta administración dejar un modelo eficiente que vincule además otras fuentes de financiación, y un modelo muy probablemente muy público, pero que podamos responder desde el Gobierno, sobre todo a esas concesiones que nos van a revertir y que no nos podemos quedar atrás, y no nos pueden quedar grandes; tenemos que ser capaces desde lo público, de mantener una vida igual o mejor que lo hace un concesionario privado y no vemos por qué no.

Realmente, lo que hace el concesionario privado después de que la vida termina, su inversión inicial, que es traer un CAPEX grandote, lo tenemos que poder hacer como Estado, que es hacer los mantenimientos, hacer los servicios de atención al usuario, hacer los mantenimientos, hacer las correcciones de fondo que haya que hacer en ciertos tramos, hacer mejoras en algunos intercambiadores, etcétera. Entonces, si tenemos ese déficit estructural y esa es la forma en que nosotros interpretamos el artículo 22 de la ley.

Luego, en términos de inversión, un poquito retomando donde dejó Liliana, este Gobierno, habiendo explicado cómo interpretamos el artículo, este Gobierno en ningún momento ha dejado de invertir en Antioquia y, por el contrario, tenemos inversiones por más de \$2.8 billones de pesos, y no solamente estamos invirtiendo en la red primaria que tiene peajes, sino también en las vías regionales y en las vías terciarias, que muchas veces no son ni siquiera de competencia del Invías, pero que digamos, por ese principio de solidaridad, apoyamos vía convenios, alcaldías y gobernaciones. El detalle está en ese cuadrado, no vale la pena entrarlo, pero tenemos \$1.9 billones en red primaria, \$514 mil regionales y el último Compes de este Gobierno, \$440 mil millones de pesos; esto es en los últimos 10 años, 11 años, desde el 2019 hasta el 2030. Esto representante, muestra, me disculpa que no tengo solo el trámite Santuario-Caño Alegre, pero como ya le expliqué, no lo vemos así, pero vamos a querer verlo así, en el modelo que estamos haciendo, los peajes en este cuatrienio de este gobierno, desde el 22 hasta el 26, los peajes recaudan entre \$109 mil y \$142

mil millones de pesos anuales, para un acumulado total de \$598 mil millones de pesos, recaudado por peajes entre el 22 y el 24, y las inversiones en este periodo, que es un poco más corto que la diapositiva anterior, han sido de \$2.1 billones de pesos, ¿bajo cuál lógica?, bajo la lógica de que no toda la plata se está quedando en el pedacito donde está el peaje, desafortunadamente eso nos toca hacerlo, porque necesitamos no solamente garantizar la conectividad en los tramos que tienen peaje, sino en todas las vías del departamento.

En términos generales, representante, y si quiere más adelante podemos verlas o más adelante le podemos profundizar en las cifras, en estos últimos años hemos invertido en promedio el 60% del recaudo del peaje en las vías del departamento, el 40% en casos como lo que decía yo, Medellín-Quibdó, pues termina estando en Chocó, pero el 60% se puede garantizar que está quedándose en el departamento, no en la vía del peaje, pero sí en el departamento.

En términos específicos del tramo Santuario-Caño Alegre, usted hablaba de \$170 y pico mil millones, de los \$500 y pico mil que se recaudan; realmente la cifra es \$205, no está muy distinta a la suya, pero básicamente es porque ahí incluimos los servicios al usuario, las grúas, las ambulancias, los mantenimientos periódicos rutinarios, bueno, en fin, son \$200 mil millones de pesos y sí, efectivamente, estos son apenas el 30% del recaudo de los peajes, pero pues, como ya lo expliqué hace un rato, estamos llegando casi al 60% de las vías de Antioquia, algo que tenemos que poner un asterisco y que queremos proponer un modelo que estamos trabajando ya en él, para ver si podemos corregir. Muy importante, preguntaba usted, representante, sobre qué hemos hecho con las comunidades que tienen levantadas las talanqueras. Estamos avanzando en presentar un modelo, probablemente para reducir tarifas, mientras hacemos unas inversiones que mejoren la calidad de las vías, pero también quiero contarles que hemos dejado de recaudar más o menos \$26 mil millones de pesos, \$18 mil en estos dos, tres meses de este año, y \$8 mil millones el año pasado.

Eso es casi que el 100% de lo que hasta hoy tenemos previsto en este año invertir, que son aproximadamente \$31 mil millones de pesos, que, como usted bien lo dice, pareciera insuficiente para, digamos, llevar el estado de esta vía que tiene más del 75% en estado regular y malo. Y por eso quiero contarle que una de las tareas principales que tengo yo en esta administración, que, como usted bien lo dijo, son solo dos meses, pero son suficientes para entender el problema estructural que tiene el Instituto Nacional de Vías y, por lo cual, sin lugar a dudas, necesitamos un modelo de financiación de largo plazo, parecido al que a ustedes en algún momento se les presentó a través de Findeter. Estamos revaluando la figura de Findeter, no tanto por el tema del crédito y de anticipar los recursos, porque creemos que es necesario, o sea, estamos haciendo un modelo para poder traer plata, para poder traer

recursos de 20 años de peaje a 3 o 4 años, para hacer unas inversiones importantes que seguramente nos van a permitir mejorar este tramo de 132 kilómetros en Santuario-Caño Alegre, pero también en todas las vías del país, digamos, en las que estén más críticas, porque es un modelo no solamente para este caso, sino que lo estamos estructurando para la vía Comuneros y para otras vías, muy parecido, pero muy distinto, valga la contradicción, al tema de Samán y la Cigarra, que de ahí qué hemos aprendido que definitivamente el Estado con recursos públicos se tiene que endeudar y tiene que anticipar la plata de los peajes, tal y como lo hace una concesión, pero desde lo público, endeudándonos como Invías, endeudándonos con la pignoración de esos peajes, en un modelo lo más público posible, y ¿por qué lo más público posible? Por cuando usted tiene un sistema altamente deficitario de lo que estoy diciendo, tiene que...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Cinco minutos más para el doctor Torres.

**Instituto Nacional de Vías (Invías) Director General, Juan Guillermo Jiménez:**

Tener el 100% de las vías públicas en poder del Invías, con apenas el 20 de vías que tienen peajes; ese modelo no solamente incluye anticipar plata futura, atraerla para hacer las inversiones como la de Santuario-Caño Alegre, sino también incorporar nuevas fuentes de financiación que hasta ahora el Invías no ha logrado, la valorización, la venta de publicidad, los mismos peajes, y somos conscientes de que tenemos que tender a un modelo que sea más benévolo con quienes pagan peaje, para que una vez hechas las inversiones gruesas del CAPES, pues en las operaciones de las vías, esos peajes tienen que reducir sustancialmente, no tiene sentido que una inversión de un peaje, la ANI que vale \$15 o \$20 mil pesos, porque está pagando la obra inicial, se mantenga en el tiempo cuando la obra apenas se está manteniendo. En eso no puede ser así, estamos trabajando en ese modelo, vamos a tratar de reducir tarifas, vamos a tratar de reducir número de peajes cuando esas concesiones son revertidas, y estamos trabajando en ese modelo, que nos anticipe recursos para poder hacer una inversión superior a los \$30 mil millones, en esta vía Santuario-Caño Alegre, muy seguramente no es en el 26, Representante, pero sí seguramente en el 27, porque los recursos del 26, pues ya están planeados, ya están en los proyectos de inversión, ya están distribuidos de la manera en la que ya le expliqué, pero la idea es que ese modelo en estos tres meses que le quedan a este gobierno, los tengamos aprobados.

Más adelantico, representante y miembros de esta Comisión, el esquema, Santuario-Caño Alegre de la ley, doscientos cinco mil millones, Santuario-Caño Alegre. ¡Ah!, no, este año vamos a invertir treinta y un mil, sí, treinta y un mil en Santuario-Caño Alegre, varios corredores o solo Santuario, solo Santuario-Caño Alegre, \$205.000 mil, sí, \$30.000 mil millones, devuélvete la que había antes,

este año \$30.000 mil, solamente, tenemos este año ya planeados \$30.000, pero lo que le estoy contando a usted y a esta Comisión es que estamos trabajando en ese modelo, porque tenemos tres concesiones que están en proceso de reversión y el Invías tiene que administrarlas, y el propósito que nos hemos puesto la Ministra, el Presidente, es que tenemos que hacerlo igual o mejor que las concesiones, y para eso estamos haciendo ese modelo, que tiene algo de lo que Findeter está haciendo en Cigarra y en Samán, pero la decisión es hacerlo en ese modelo que ustedes están viendo allá proyectado, a través del fondo de inversiones que tiene el sector transporte, donde participa el DNP, Hacienda y el Mintransporte, para que a través de ahí manejemos el recaudo de esos peajes y hagamos las inversiones trayendo deuda, sea por Findeter, sea por cualquier otro actor del mercado, a la mejor tasa y haciendo el mejor uso de esos recursos, para poder anticipar mediante este modelo en este fondo que es administrado directamente por Hacienda, Transporte y el DNP, y podamos hacer inversiones más importantes con cargo a esos peajes.

De Santuario, el recaudo de los dos peajes de Santuario-Caño Alegre de este año, me corrige, es de \$140 mil millones de pesos; esos son los cuatro, perdón, esos son los cuatro peajes. Si quiere, devuélvase a la diapositiva, esa diapositiva, Coronel, me ayuda con el dato, debe ser la mitad, esos son los cuatro, solo corredor ya con los cuatro peajes, pero debe ser la mitad, calcule, debe ser más o menos la mitad, pero ya le confirmamos el dato. Entonces, con ese recaudo de esos peajes proyectado a 20 años, sí la idea es pignorarlos a 20 años, traer deuda a través del FIP, que se repague contra esos peajes, y así nos alcanza para hacer la inversión de \$100.000 que usted está mencionando en este pedacito, y probablemente un poquito más, y podamos financiar las otras inversiones del resto del corredor y de otros corredores en la misma Antioquia con cargo a esos mismos dos, entre paréntesis, cuatro peajes, porque nosotros, como le explicaba, no vemos tan directa la relación peaje-tramo. Entonces, cuente con que mi tarea principal, además de otras tres o cuatro muy importantes de terminar de conectar las vías de la Paz, etcétera, es sacar adelante este modelo, dejarlo funcionando, aprendiendo lo bueno que ha tenido Cigarra y Samán, que tiene...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Un minuto más.

**Instituto Nacional de Vías (Invías) Director General, Juan Guillermo Jiménez:**

Cuente con que vamos a hacer un modelo, que nos va a ayudar a garantizar plata del futuro en el presente, para solucionar este tramo de Santuario-Caño Alegre, además de los \$31 mil millones, que ya están priorizados en este 2026, a partir del año 2027.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Muchísimas gracias, doctor Juan Guillermo. Entonces, vamos a darle el uso de la palabra al

doctor Luis Carlos Ochoa, a la doctora Marcela de Ferrocarriles. Listo, doctora Marcela, tiene el uso de la palabra hasta por diez minutos; si requiere un poquito más de tiempo.

**Ferrocarriles de Antioquia, Gerente Promotora Marcela Holguín Moreno:**

Yo quiero hacer un recuento de Antioquia en esta Comisión...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Cabina, está intermitente el micrófono; todavía no, ahora sí.

**Ferrocarriles de Antioquia, Gerente Promotora Marcela Holguín Moreno:**

Ahora sí, ¡listo! Contarles que Antioquia viene estructurando el Tren Multipropósito de Antioquia; es un corredor que tiene 290 kilómetros. Nosotros no solamente estamos estructurando ese proyecto que comprende los corredores del Tren del Café, Tren del Río y Tren Verde, sino otros proyectos que le aportan competitividad y desarrollo regional; es decir, nosotros tenemos en estructuración 7 proyectos ferroviarios en el departamento. ¿Tienen como objetivo cuál? Pues, obviamente, llevar competitividad, conectar el territorio, generar desarrollo económico, social y ambiental para todos los antioqueños, pero además son importantes porque permiten la interoperabilidad con otros corredores y podemos, como país, conectarnos a los océanos de manera directa y franca. Nosotros necesitamos la sinergia y la concurrencia de otros operadores, es decir, como Dorada-Chiriguana.

Antioquia tenía priorizado un proyecto que todos conocen. que es el Tren de Río. Este se radicó dos veces en el Ministerio para obtener recursos por cofinanciación, pero digamos, tuvo observaciones y, en el momento en que llegué a la Promotora en el año 2024, pues retomamos cómo subsanar esas observaciones que hizo el Ministerio, pero lamentablemente, en su momento la Ministra María Constanza, nos dijo: "Que este proyecto no iba a ser priorizado, que nosotros podríamos obtener vigencias futuras en el año 2038". Entonces, eso puso Antioquia a pensar de qué manera podríamos avanzar, porque nosotros a diferencia de otros departamentos, tenemos estudios avanzados a nivel de factibilidad, estamos en la última etapa ya de la estructuración técnica, legal y financiera para poder, digamos, priorizar y sacar mediante un APP, que nos permita concesionar este corredor. ¿Por qué podemos concesionar ese corredor? Porque en el 2016, cuando se creó la Promotora Ferrocarril, entre el Gobierno nacional y el departamento de Antioquia; se firmó un contrato donde nos entregaban en administración este corredor ferroviario.

Digamos, para todo es importante movilizar, no solamente pasajeros, sino carga. Ustedes saben que los trenes de pasajeros tienen una dificultad y es que necesitan ser subsidiados. La única manera que nosotros encontramos para poder subsidiar un sistema masivo de transporte para el norte del Valle de Aburrá, era complementarlo con el componente

de carga, y es así, como hoy tenemos ya un corredor priorizado; digamos que tienen dos corredores que tienen dos diferencias grandes y Bello-Barbosa, que llevará un transporte masivo al norte del Valle de Aburrá, que se integrará con la línea del metro de Medellín, y el otro Barbosa-Puerto Berrío, que digamos es un corredor netamente logístico y de carga que esperamos nosotros podernos conectar con el corredor Dorada-Chiriguaná, y así poder llegar a Puerto en Ciénaga. Esto nos permite activar no solamente los corredores de Antioquia, sino, como ya lo ha expresado también la Viceministra y los que están acá, poder conectarnos con puertos, porque no podemos depender del modo carretero para la movilización de mercancía y todo lo que movemos por estos corredores. Entonces, Antioquia ha invertido con recursos propios, digamos la Promotora con recursos propios cerca de \$60 mil millones de pesos, y \$15 mil millones de pesos por otras fuentes de financiación, por Sistema General de Regalías y cooperación internacional. Entonces, contarle que nosotros venimos haciendo la tarea en el corredor del Tren del Café; digamos, ahí tuvimos la concurrencia de tres departamentos, Caldas, Risaralda y Antioquia, para activar estos corredores y, digamos, que acá afortunadamente la ANI está emprendiendo; hoy creo que ya lo adjudicó, el corredor Caimalito-La Felisa, para hacer los estudios de detalle de ingeniería y, digamos, en una reunión que sostuvieron con los gobernadores y representantes de Risaralda y Caldas, digamos, hubo un compromiso por parte de la ANI de aportar estos estudios al Tren del Café.

Nosotros ahí con la CAF, ya firmamos el convenio, la Promotora es el ente gestor con \$3 millones de dólares; y los otros departamentos, tanto Antioquia, Caldas y Risaralda, van a poner los recursos faltantes. Este proyecto para llevar a factibilidad tiene un valor de \$34 mil millones de pesos, y creemos nosotros que podemos dejar la estructuración, para que quienes siguen en el gobierno y en los gobiernos departamentales, puedan rápidamente sacar un proyecto de APP. Nosotros hemos priorizado todos estos corredores, como decimos, hay que conectarnos con los puertos, tenemos que tener vías férreas con open Access, para poder no solamente que crezcan los departamentos, sino toda Colombia. Y aquí, sí unirme al llamado que hace representante y es que, para todos los que estamos gestionando proyectos ferroviarios, es supremamente importante que la ley ferroviaria se actualice. Ustedes, conocen que es una Ley Centenaria, nosotros necesitamos que dejemos unos mínimos establecidos, unos estándares mínimos, para poder estructurar y que sí haya interoperabilidad en todos los sistemas ferroviarios, y entre todos los entes que estamos desarrollando estos proyectos, por lo que necesitamos esa concurrencia de todos los que digamos están aquí, hacen las leyes y son quienes priorizan esto, pues que dejemos a Colombia una ley sólida, para poder también tener inversiones privadas, y que se sumen estas iniciativas con otras alianzas estratégicas, que nos permitan como

país avanzar en la activación del sistema férreo en Colombia. Muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Muchísimas gracias a usted. Entonces, habiendo terminado el uso de la palabra los citados, invitados; entonces, vamos a darle también el uso de la palabra a los citantes y a los congresistas que quieren participar en este caso, le damos el uso de la palabra al doctor Luis Carlos Ochoa. Gracias.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Gracias, señor Presidente. Bueno, no, agradecerle, pues las respuestas y las precisiones que han dado los intervinientes, las personas que han sido citadas, la Ministra no en aras de volver un tema, un debate ni mucho menos, pues, ni hacer réplicas ni a usted, ni a ningún funcionario. Yo quiero, pues, también reiterarles que aquí quien hace réplicas es el congresista al funcionario, no el funcionario. Entonces, pero no voy a hacer ningún tipo de debate en ese sentido, si no para que lo tengan en cuenta, que por eso nosotros lo citamos, pues, por supuesto, no es para que nos hagan el debate político, ustedes a nosotros, y no nosotros a ustedes. Somos a los que nos eligen, pero no voy a entrar ahí en el detalle.

Señora Ministra, no, en cuanto al tema de la Ley Férrea, que además me alegra mucho que esté por el Senado, lo que tengo que decir es, que reiterar es, que esa Ley Férrea nosotros la trabajamos por Comisión con el Ministerio de Transporte, desde que iniciamos en este periodo, nosotros iniciamos a trabajar, bueno, con todos los ministros que pasaron por el Ministerio, pero esta Comisión muy acuciosa trabajó, estuvo ahí, la presentamos, una vez la retiraron, otra vez se hundió por acá, y me alegra que esté por el Senado, entró por el Senado, pues ya entró por acá; me preocupa es que hoy estamos en los tiempos que no haya posibilidad de que no creo que pase, ¿cierto? Tienen que retomar el tema, y no que pase, porque hay un tema de tiempos, pero lo tienen que retomar por qué; además, ese es el marco normativo, es la ruta, y si no seguimos hablando en el aire. Entonces, me parece que es fundamental.

Bueno, decir, que Antioquia es generadora de carga y que permite, definitivamente, la conexión de los dos océanos, hay que decirlo, y como estamos dentro de esos criterios, pues yo voy a seguir insistiendo, es porque no los priorizaron. Si Antioquia genera carga, hay toda la posibilidad y yo no voy a volver a entrar en detalle, es que no es para quedarme en el debate, sino que lo tengan en cuenta, uno no se puede volver tampoco terco en el sentido, porque además está, y ustedes lo saben y está claro.

Lo otro es, que si se va a conectar el Pacífico con el Caribe por el Tren del Café, pues yo sigo preguntando; y creo que, ustedes son bueno que se queden con la inquietud, si no la van a resolver hoy acá. ¿Por qué ejecutaron un contrato por \$29 mil millones de pesos, para analizar otro trazado diferente, para al final, decir que el trazado era el que teníamos? Si la idea es que tenemos poquitos

recursos porque no lo utilizamos, yo tampoco creo que eso pueda pasar de largo, revísenlo, además estamos en una crítica constructiva, nosotros que estamos claros en la clarificación de lo que tiene que ver con la meta, pero tengo que decir que entre la meta, entre lo estructurado y lo ejecutado, vuelvo y repito, solo se ha avanzado en un 29%, eso hay que dejarlo como claro, eso no me lo estoy inventando yo.

¿Y lo que tendría que decir es cuáles son los otros proyectos que van a dejar estructurados? porque en la respuesta no los dijeron, y en lo que los dos corredores que presenta la ANI, pues yo no creo que les vaya a alcanzar el tiempo, yo creo que es como eso. Ahora, frente al tema de las respuestas que daba la ANI, tengo que decir que la estructuración del corredor férreo del Pacífico aún no está definida, ¿Certo? Así se plantea, no está definida, y no está definida porque el corredor no es como ustedes lo dicen, de 120 kilómetros, el corredor es de 800 kilómetros, 263 kilómetros. Entonces, la pregunta es ¿qué pasa con los demás kilómetros? Porque aquí yo también quiero que me entiendan, yo lo hago desde la pasión, pero también lo estoy haciendo con argumentos. Yo no traje este debate simplemente porque me antojé anoche, pues además lo vieron, es un estudio juicioso con análisis de datos, que ustedes mismos presentaron y otros que no están.

Dicen, que la estructuración del corredor Bogotá-Corredor Férreo Central se entregará en el 2027, como estaba Bogotá-Belencito, no hace parte de los proyectos como indicador del producto, entre el Plan Nacional no está el factor técnico. Entre la pregunta del factor técnico que menciona el director de la ANI; usted, doctor lo ha dicho, no aparece en las respuestas que nos brindaron por escrito, no aparece, y los proyectos que no mencionaron, no lo mencionaban las respuestas por escrito también, usted menciona unos, pero no están en la respuesta. Es que cuando uno hace un debate y, por eso, se toma todo el tiempo para escribir y pedir, y también lo aplazamos muchas veces para que nos lo entregaran, ni se tuvieron en cuenta dentro del estudio de conexión del Correo del Pacífico Central, reconozco sus respuestas, ¿y uno espera que al final del año cuántos kilómetros quedan realmente estructurados? Yo sí quisiera saber, porque pues al menos Antioquia está diciendo, “hemos hecho ya una inversión de \$60 mil millones de pesos para estructurar proyectos, hemos sido juiciosos”, y lo que uno está reclamando desde Antioquia, no es que nos estemos llenando de mocos, ni mucho menos. Uno reclama lo que uno también da, si nosotros hemos hecho unos esfuerzos y somos organizados, ¿por qué no nos premia la organización? Pero, además, también tengo que decirle exactamente y lo voy a leer exacto, textual en el Plan de Desarrollo, porque además uno no se puede brincar esto, es que esto pasa...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Honorable, se le acabó el tiempo, un minuto más para ampliar.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Discriminado en los proyectos, y esta fue la meta del indicador del Plan de Desarrollo, eso no me lo inventé yo, está en el Plan de Desarrollo. Finalmente, yo quiero concluir diciendo qué, yo reclamo y, sigo reclamando, que en inversión férrea. El Ministerio no ha hecho ninguna inversión en Antioquia, pues, tengo que decirlo, a contrario de lo que Antioquia ha hecho en el tema de estructuración, pero no se ha invertido, o sea, a muchas inversiones sí, pero en la extensión férrea, que es el debate, no. Y, termino diciendo lo del tema de Santuario, a mí si me preocupa realmente, es que; es decir, uno entiende que esté planteando que haya que hacer inversión en otros lados, el tema del Chocó está bien; aquí el problema no es mirar para otro lado, a mí lo que me preocupa es que esa vía, que no está mala; es nefasta, pero, además, me preocupa son las vidas que se han perdido allá; es que no hay ni siquiera que el corredor esté malo, y a lo que está hoy exponiendo el gobierno, porque las demandas son nefastas, son muchísimas, es que por semana mueren...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable representante. En ese mismo orden, le damos el uso de la palabra al doctor Luis Miguel López, también como citante.

**Honorable Representante Luis Miguel López:**

Muchas gracias, Presidente. Nuevamente, un debate muy importante y quisiera, pues, es el primer debate de control político y hay temor alrededor de esto. Y quisiera hacer unas claridades que me gustaría mucho. Señora Viceministra Liliana y al Director de Invías, que revisen muy bien lo que voy a plantear, porque aquí, claramente, voy a expresarles cuál es la zona de influencia de estas vías. Y segundo, también respecto al artículo 89 que se aprobó en el presupuesto del año pasado. Entonces, ahí hay unas obligaciones jurídicas, que debe cumplir el Invías con la vía Santuario-Caño Alegre. Lo primero, que quiero decir es, estoy de acuerdo, según la interpretación del artículo 22 de la Ley 105, han cumplido, es verdad, pues han invertido mucho más de lo que se ha recaudado en las vías. Entonces, en ese sentido, no se tuviera que invertir nada en esas vías objeto del peaje.

Ese artículo hay que cambiarlo inmediatamente; y yo anuncio de una vez que eso voy a revisar las iniciativas que hay en el Congreso, y si no, radicar un proyecto de ley para modificar ese artículo 22, porque tiene que quedar muy claro; porque entre otras cosas, el peaje lo paga la gente por la vía que transita. Cuando alguien ve la vía que está mala y está pagando un peaje, está pasando lo que está pasando en esa vía; no lo están pagando y levantaron talanquetas, porque, entonces dicen, ¿cuál es la realidad de esto? Muy bien, pero, miren este derecho de petición, que nos respondieron a nosotros en mayo del año pasado, señor Director, ahorita le paso a usted el radicado; exactamente la zona de influencia. ¡Ojo! La zona de influencia no es el Chocó, no es

otras regiones del país; la zona de influencia de estos dos peajes es de la siguiente manera: El peaje de Cocorná, que está en Santuario, es sector Santuario; Puente Cañopavas, cobertura de 109 kilómetros, esa es la zona de influencia de ese peaje, no es por allá en otra parte; y la zona de influencia del peaje de Puerto Triunfo es sector Honda-puente Caño Pavas, cobertura de 99 kilómetros; esa es la zona de influencia. Recursos invertidos que tengan que ser en esa zona de influencia objeto de los peajes en otras zonas, sería incumplir la ley.

Dos, les quiero decir que, en la ley, les voy a leer exactamente el artículo que se aprobó en la Ley de Presupuesto el año pasado; que rige para el presupuesto de este año. “Los recursos recaudados por concepto de peajes en vías de la red vial nacional, no concesionada; serán invertidos por el Instituto Nacional de Vías en rehabilitación, conservación y mantenimiento de la vía objeto del peaje”. Estamos hablando del artículo 89 de la Ley 2259 de 2025, que es el presupuesto que aprobamos el año pasado para este año, para el 2026, sigue diciendo y cuando ésta cumpla con los estándares técnicos requeridos; es decir, que la vía esté en buen estado, los recursos remanentes resultantes podrán destinarse por este instituto en la rehabilitación, conservación y mantenimiento de vías de la red vial nacional, no concesiona el departamento de origen de los recursos. Es decir, hasta tanto la vía no esté en buen estado, lo proyectado de este año, que son \$102.000 millones, no lo pueden invertir en otra parte, sino en estas zonas de influencia entre estos dos peajes. Les digo que revisen, les pido pues con mucho respeto, que revisen muy bien jurídicamente esto, señor Director, porque si no podrían estar cometiendo un error grave, porque efectivamente, el artículo es claro, tienen que invertir esos \$102 mil proyectados este año. En el 2026, tiene que poner esa plata a esa vía y es la zona de influencia que aparece exactamente acá, estos kilómetros que aparecen en tanto en Cocorná y en Puerto Triunfo. Entonces, ese es un primer punto y, por eso, este debate de control político es muy importante, porque son los hallazgos que tenemos, pero también revisar, porque ese mismo artículo 89 del año pasado, que aplica para el 2026, fue puesto también en los diferentes presupuestos de 2020, 2021, 2022 y 2023; cuando nosotros totalizamos esos recaudos de esos años, que debería ser de obligatoria inversión en esa vía, ¡ojo! Ya no aplica el artículo 22, ya se tiene que interpretar, ya se tiene que ejecutar la plata recaudada según estos artículos, si ustedes se van a la normatividad ese artículo 22, luego se tiene que interpretar a la luz de estos artículos que estoy mencionando, se los voy a pasar también para que lo revisen, por favor.

Según eso, tendrían que haber invertido \$347 mil millones en esa vía, desde el 2019 hasta el 2000, ¡no!, inclusive mucho más, porque si el recaudo de este año es \$110 mil, voy a ponerlo acá, qué pena, da exactamente da \$407 mil, porque es que en el 2023 y 2024, perdón, 2020, presupuesto, 2024 y 2025 no quedó ese artículo, en los demás sí, entonces

eso da \$407 mil millones, que tienen que invertir en esa zona de influencia, no en otra, ¡ojo!, y han invertido entonces hasta la fecha \$205 mil, o sea, que solamente el 50.37% está incumpliendo la ley, las leyes de presupuesto, los artículos que allí están establecidos. Entonces, yo creo que ahí hay una revisión que tienen que hacer muy, muy, muy clara. Por lo demás, el debate de los peajes es claro, es clave.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Un minuto más para que termine.

**Honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal:**

Ese artículo 22, definitivamente, tiene que ser modificado. Aquí está Esteban, yo sé que radicó un proyecto; me hubiera gustado mucho acompañarlo en eso, y me gustaría mucho que nos contara cómo va ese proyecto de ley; pero el Congreso tiene que ponerse en ese detalle, porque es que yo entiendo, perfectamente, señora Viceministra, la importancia de invertir en otras vías que lo requieren; pero es que si nosotros desvirtuamos el uso del peaje por el que paga la gente y la vía está mala; entonces imagínense, pues, ¿quién va a pagar el peaje?, ¿qué es lo que nos está pasando? Se han dejado de recaudar \$26 mil millones, porque la vía está mala, solo ahí. Es decir, si la vía estuviera buena, estaríamos recaudando los \$26 mil millones, entonces mire el resultado que tenemos cuando una vía está mala y hay dos peajes en esa vía. Entonces, muy bien, ahí queda el debate, pero sí que me gustaría mucho que revisara, señor Director, esto, porque es muy delicado que no se esté invirtiendo lo que tiene que invertirse en la vía, y, obviamente, nosotros aquí como congresistas es nuestra labor y, pues, revisaremos acciones futuras también a partir de esa revisión, nos gustaría mucho, inclusive; yo creo que un derecho de petición, que nos respondieran estas inquietudes. Gracias, Presidente.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable representante. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero, también como citante.

**Honorable Senador Esteban Quintero:**

Presidente, muchas gracias. Se me estaba olvidando que está más tecnológica la Cámara que el Senado, esta Comisión en la cual hicimos parte. Un saludo muy especial para todos los compañeros, y saben de mi cariño y respeto hacia todos ustedes. Bueno, Ministra, Viceministra, un saludo muy especial para usted, para el Director. Yo creo, que este debate lo hemos hecho mucho, ustedes han sido citados por este tema varias veces aquí en la Cámara de Representantes y, por supuesto, en el Senado de la República bajo citaciones nuestras, y siento que pues nunca ha existido una solución al respecto por parte del Gobierno nacional; incluso, doctor Luis Carlos, considero que cada vez se va agravando más el problema que tiene la vía la autopista Medellín-Bogotá, para mí una de las vías más importantes de Colombia y, por supuesto, que

conecta a las dos ciudades más importantes del país, y en ese orden de ideas, Ministra y Gobierno nacional. Yo tengo muchísimas dudas frente a los datos y a la interpretación de los datos que ustedes nos dan, porque en algunos debates son unos, en otros son otros y, por supuesto, lo que realmente la comunidad ve es que la vía está en muy mal estado. Y, precisamente por eso, y por falta de respuesta del Gobierno nacional, fue que yo presenté un proyecto de ley, el cual ya fue aprobado en primer debate hace ocho días en la Comisión Sexta del Senado, para que el 100% del recaudo de los peajes, sea destinado en un 100%, valga la redundancia, para el mantenimiento de la vía en donde quedan los peajes. Tiene otras particularidades importantes que ustedes pueden, por supuesto, analizar y nutrir a ese proyecto de ley, que muy seguramente, pues, estará para segundo debate en los próximos días en la plenaria del Senado de la República. No obstante, para no irme a lo técnico, porque no los pude escuchar, porque vengo de la Comisión Sexta también a un debate a la Ministra de Transporte que estaba allá con nosotros, valga aclararlo y también decir que es bien importante reconocer la asistencia de la Ministra a todas estas citaciones, por lo menos en la Comisión Sexta del Senado y que estuvo allá, pero no estuvo la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Decirles que al Invías le presenté un derecho de petición, que precisamente ese derecho de petición debió responderse el día de ayer con prórroga, es decir, que se está cumpliendo el deber constitucional de la respuesta. Por supuesto, incluso para este debate de Control Político, no me ha llegado la respuesta, puede ser que haya llegado ayer a las 12 de la noche, pero acabo de preguntar y apenas están verificando. Entonces quisiera saber, por supuesto, si estas respuestas llegaron, y entre otras muchas cosas, preguntaba sobre cuál es esa inversión que se ha hecho a la autopista Medellín-Bogotá, ¿cuánto se ha recaudado?, ¿cuánto de esto ha sido destinado al mejoramiento de la vía? Porque pese a que se haya destinado lo que ustedes cuentan que se ha destinado, la vía sigue en pésimas condiciones, y una pregunta en particular que yo sí quiero que me respondan acá, ¿los peajes los están cobrando sí o no? En caso negativo, ¿por qué no se les está cobrando los peajes? Porque tengo una información, por supuesto, no oficial, de muchas personas que en Semana Santa nos dijeron, que no estaban cobrando los peajes. Entonces, quisiera saber si se están cobrando y si no lo están cobrando, ¿por qué no los están cobrando? lo otro es, queridos compañeros, es que es importante nosotros aclarar que este Gobierno nacional, y esto ya es una postura nuestra del senador Esteban Quintero, que no compromete, por supuesto, para nada a esta Comisión, este Gobierno nacional ha intentado por todos los lados irse contra las concesiones viales, y yo sí pregunto, ¿qué van a hacer cuando las concesiones viales no existan?, ¿qué van a hacer cuando esas buenas concesiones viales no estén funcionando? Porque ustedes decían, y el mismo Gobierno nacional, el mismo Presidente, que todas las concesiones viales una vez se terminen, no va a haber reversión, sino que van a pasar al Invías. ¿Tendrá entonces el Invías la suficiente...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Un minuto más para que termine.

**Honorable Senador Esteban Quintero:**

¿La suficiencia técnica presupuestal para encargarse de todas las vías del país? Ahí estamos mostrando y demostrando que no, llevan con esta vía seis años y está peor que un camino veredal, de esos también que están incumpliendo, porque prometieron 33.000 kilómetros de vías rurales y no han sido pavimentado 117 kilómetros de los 33.000 que prometieron. Entonces, qué van a hacer, por ejemplo, cuando la concesión de EBIMED, que ya está por acabarse, en el Oriente Antioqueño, entonces pase a manos del Invías, esto es la suerte que corre para toda nuestra región en el Oriente Antioqueño, que vamos a empezar a ver las vías que ha manejado bien Debimet, como la autopista Medellín-Bogotá, que es un camino de herraduras, qué va a hacer este Gobierno nacional. Gracias a Dios ya se va a acabar, y esperemos que Paloma Valencia llegue a articular y por supuesto, a trabajar de la mano del sector privado y el sector público. Gracias, Presidente.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable senador. En ese mismo orden en que pidieron la palabra, le damos el uso de la palabra al Representante Gerson Lisímaco Montaña.

**Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaña:**

Gracias, Presidente, y muchas gracias a los funcionarios del Sistema Transportes por estar acá. La verdad, siento algo de desconcierto en esta Comisión hoy, porque lo que entiendo es que Colombia es todo los 32 departamentos, todos por uno, por el país, cuando yo escucho hoy posturas como la de mi amigo Luis Miguel, en donde se busca y también lo que plantea ahora mismo, él señor Senador Esteban, de modificar el artículo 22 de la Ley 105, porque la reconversión o la inversión o la distribución de los recursos que se genera en las concesiones en el departamento de Antioquia; se inviertan el 100 en su departamento, porque es ahí donde se genera el gravamen, me preocupa, porque Colombia no es un departamento que genera riqueza para la inversión en su propio departamento, cuando demanda del Estado para lograr sus desarrollos estratégicos, y ser una de las economías más importantes de este país. Y, le voy a dar unos datos, el departamento de Antioquia representa el 13.9%, casi 14% del PIB. ¿Y sabe por qué?, porque ha tenido inversión del Estado, ha tenido vías, ha tenido una concurrencia y un acompañamiento de Estado, no porque han sido ustedes los únicos que, con sus ideas brillantes, han podido salir adelante como departamento para aportarle al país o le voy a dar un dato también para que les preocupe. El departamento del Chocó que está al lado de ustedes, que tiene un potencial biodiverso, que tiene unas condiciones económicas para desarrollar, no solo la industria en el oro, no solo en la industria en temas de producción, de alimento para el país y para el mundo, solo representa el 0,4% de la economía nacional.

¿Saben por qué? no tiene vías. ¿Saben por qué? No tiene condiciones sanitarias, no tiene condiciones de saneamiento básico, y voy por el departamento de Nariño, de donde yo soy, que representa esa economía que tiene un potencial biodiverso tan importante como el del Chocó, el 1.8%. ¿Saben por qué no se ha desarrollado?, porque tenemos una de las zonas más importantes para el desarrollo y la generación de vías en el Pacífico de Suramérica, que son los manglares en el Parque Natural Sankianga, pero no tiene vías de penetración, no tiene formas de conectar...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Un minuto más para que cierre.

**Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaña Arizala:**

Yo también. Entonces, yo creo que cuando somos una República Unitaria de 32 departamentos, que debemos procurar que el desarrollo del uno impacte al otro, tenemos que tener algún grado de comprensión, de que porque hay uno que es más pequeño que otro y que necesitamos de la ayuda el uno del otro para salir adelante, esas propuestas y esas proposiciones y esos juzgamientos hoy, entendiendo los números que ha invertido el Invías para el desarrollo del departamento de Antioquia, a lo cual aplaudo, pero también teniendo en cuenta, que mientras ustedes buscan las vías 5G, las 4G, en el Pacífico de Nariño, en el Pacífico de Colombia, no hay vías ni siquiera carreterables para el desarrollo del potencial de ese territorio. Les agradezco muchísimo y replanteen esa idea, porque no somos un departamento aislado, somos 32 que conforman este país.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias, honorable representante. En el mismo orden que pidieron la palabra, le damos el uso de la palabra a la doctora Dorina Hernández, hasta por tres minutos.

**Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:**

Bueno, decirles agradecer este debate, que hemos visto de suma importancia, y en estos cuantos minutos, quiero resaltar la oportunidad que se ha tenido para mostrar la inversión de este gobierno del cambio en un departamento como Antioquia, su preocupación por las vías férreas que estaban totalmente abandonadas, desatendidas por los gobiernos no liberales. Por eso aquí, hay que decirle al senador, que volver a elegir esos gobiernos de derechas, de extrema derecha, de los súper ricos de este país, que además lo que han traído son ríos de sangre, es desatender realmente las vías, como hemos visto la preocupación de este gobierno del cambio, en donde las narrativas han sido que este gobierno desatendió Antioquia y a varios departamentos, esto ha sido la oportunidad para mostrar que aquí no ha habido ninguna desatención, que aquí ha habido una inversión importante a un departamento como Antioquia, que de igual manera, como aquí lo ha dicho el representante que me antecedió la palabra,

también tenemos que preocuparnos por la equidad de este país. Es que aquí en el país, como ya se ha dicho, las mayores inversiones históricamente ha sido Antioquia, Cundinamarca y principales ciudades, mientras que resto del país, como se ha dicho, el Pacífico más pobre de todo el mundo, es el Pacífico de acá de Colombia. Y de igual, manera que hemos visto en lo que se ha planteado acá, esos importantes corredores de vías férreas que recogen incluso el Caribe colombiano, comunicarnos hoy con La Dorada, con Chiriguaná, es atender los sures, el Magdalena Medio que está embotellado, que hay corregimientos que ni siquiera conocen vehículos. Entonces, realmente me parece muy importante y, en buena hora, se haya podido traer para acabar una narrativa que, además de proselitismo político, de que este gobierno no ha invertido en el departamento de Antioquia y en otro departamento. Muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable representante, gracias por el tener el tiempo presente. Hay dos réplicas que han pedido, tenemos la del Senador Quintero y la del Representante Luis Miguel. Entonces, vamos a darle en orden que la pidieron al Representante Luis Miguel. Un minuto para la réplica.

**Honorable Representante Luis Miguel López Aristizábal:**

¡No!, básicamente, yo creo que el debate del tema de los peajes es más amplio, lo que yo mencionaba no es opuesto a que, obviamente, tenemos que llevar vías a lugares más apartados para llevar desarrollo, seguridad, y en eso estamos completamente de acuerdo, solo que cuando estamos expresando una vía específica que está en muy mal estado y que recauda muchísimo dinero, ¿qué pasa? se está muriendo la gente en accidentes por los huecos que hay, se están dañando los carros por los huecos que hay, y que no es lógico que donde haya dos peajes y la vía esté mal, y por eso levantaron las talanqueras, representante, Porque la gente dice, ¡hombre!, no es justo que estén cobrando un peaje en una vía que es una trocha. Entonces, ¿Qué pasa? Efectivamente, ese debate lo podemos dar, inclusive se podrá revisar el 100%, pero mientras un peaje se ponga y la vía esté mala, es que no tiene sentido poner un peaje, porque el pago del peaje es por uso. Pero cuando mencionaba él también el tema de la zona influencia, pues justamente lo hacía aludiendo a que, ¡oiga! Hay que invertirlo donde la ley lo dice, pero definitivamente se puede sacar de otra parte los recursos, para invertir en los lugares donde se requiere y en eso estamos de acuerdo 100%.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias, honorable. Tiene también un minuto para su réplica, Senador Esteban Quintero.

**Honorable Senador Esteban Quintero:**

Gracias, Presidente. Lo primero es, que nadie dice que nosotros queramos ser el país de Antioquia ni independizarnos, por supuesto que no. Lo otro, lo que estamos pidiendo es que, si hay dos peajes

en el departamento de Antioquia, de la autopista Medellín-Bogotá, que esa autopista Medellín-Bogotá esté bien en su mantenimiento. Una vez esté bien en su mantenimiento, se lleven los recursos, por supuesto, para el Chocó, ¡claro que sí! Una vez esté bien en su mantenimiento se lleven los recursos, por supuesto, para Bolívar, para Cundinamarca, para Nariño, para donde hay esas necesidades tan grandes, eso es lo que dice mi proyecto de ley, que espero ustedes puedan tenerlo, yo se los envío para que lo estudien y además, para que lo nutran con proposiciones importantes y podamos cambiar esta normatividad. Lo segundo, Antioquia...

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Senador, es un minuto para la réplica.

**Honorable Senador Esteban Quintero:**

2.8 En toda la historia del Invías, ¡por Dios!, o es que están contando el esfuerzo que ha hecho el Gobernador Andrés Julián y Federico Gutiérrez con ellos, ellos haber construido y terminado el Túnel del Toyo y las vías 4G, o es que están contando temas como los de la ANI, de los \$160 mil millones de pesos que van a anunciar el viernes, para el Aeropuerto José María Córdoba que vienen de la concesión, esas que tanto odian, esas que tanto les repelan, esas que vienen de esos recursos y esos excedentes lo están metiendo ahí, no se nos olvide que este gobierno quiere estatizar absolutamente todo, entre ellos las vías, para que las mantenga en Invías, y nos dejen a la autopista Medellín-Bogotá como un camino veredal, pero además de eso, que nos dejen las autopistas y las vías 4G como otros caminos veredales. Lo que pasa es que tenemos un buen gobernador y un buen alcalde, que se han ocupado de lo que no se ha ocupado el Presidente de la República. Gracias, Presidente.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias, Senador. Le damos entonces el uso de la palabra al doctor Juan Guillermo Jiménez, Director de Invías, hasta por tres minutos doctor, para que le pueda responder a el doctor Luis López.

**Instituto Nacional de Vías (Invías) Juan Guillermo Jiménez:**

¡Vale! Voy a dar respuesta a dos preguntas específicas que nos hizo el representante. Una de ellas es sobre si se está cobrando o no los dos peajes, La respuesta es no, desde mitad de febrero la comunidad ha levantado las talanqueras, como lo dije hace un rato, hemos dejado de recibir \$17 mil, casi \$18 mil millones de pesos, solo desde febrero hasta el día de hoy, más o menos en dos meses. Por eso, compartimos la necesidad de revisar el tema de la inversión, estamos trabajando con las comunidades para analizar la posibilidad de reducir los peajes mientras concretamos las inversiones, estamos ya destinando \$31 mil millones este año, y vamos a revisar la solicitud que hizo el Representante López, para ver cómo podemos mejorar eso, si no en el 26, a partir del 27, digamos, con esta interpretación de estos artículos, con estos modelos que estamos trabajando, para poder dejar un poco más de

plata, por lo menos hasta que la vía esté en buenas condiciones. Esa es una primera respuesta.

Y, la segunda, que creo que quiero aprovechar esta oportunidad, Vice Julián de la ANI. Yo creo, que este gobierno no es enemigo de las APP, pero sí definitivamente hay una decisión, y es que, una vez las APP han pagado el CAPEX de la inversión inicial, deben entrar a ser administradas por el Estado, en un modelo de operación mucho más rentable, desde el punto de vista de lo que nos cuesta mantener estas vías, la parte pública de la operación, no es la parte pública de la inversión.

Creemos que las APP son muy importantes, y tanto así, que se acaba de mostrar la adjudicación de la App Estanquillo-Popayán por más de \$8 billones de pesos, tiene una gran diferencia, para los que no se han dado cuenta, \$8 billones de pesos y más. ¿Qué diferencia hay?, que no está financiada a partir de peajes, está financiada principalmente a partir de la obra pública, de plata pública, de vigencias futuras. ¿Eso dónde repercute? En la gente que camina por esa vía, van a poder tener una inversión de \$8 billones de pesos con un solo peaje, no como pasa en el Eje Cafetero, que hay 6 peajes para ir de Armenia a Manizales, cuando ya la vía se pagó, el CAPEX ya se pagó, ¿ahora que hay que hacer más inversiones? Claro que hay que hacer más inversiones, que probablemente hay que hacer más inversiones privadas, seguramente también hay que traer plata privada, porque la plata pública es insuficiente. En este gobierno estamos en contra de las APPS Leoninas, Leoninas, APP cuyos contratos son casi que surreales. Donde todo lo que pasa bueno es para el concesionario y donde todo lo que pasa malo le toca hacerlo a la ANI, a la ANI no; al Invías, una Vía perfecta cobran miles de millones en peajes. Se cayó un puente, le safó un tornillo, llamen al Invías; eso no puede seguir pasando. Las APP si tienen que seguir, pero justas, justas. Quiere decir eso, que paguemos lo justo, en el Eje Cafetero por ejemplo, tenemos seis o siete peajes, me corrige Julián; podemos quitar uno, dos, tres.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias.

**Instituto Nacional de Vías (Invías) Director General, Juan Guillermo Jiménez:**

Como si estuviera haciendo la vía.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Gracias, señor director, muy buena su explicación. Vamos a darle el uso de la palabra al Vicepresidente de la ANI, el doctor Julián Rueda; también para contestar las preguntas. Doctor Julián, hasta por tres minutos.

**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) Vicepresidente, Julián Rueda:**

Gracias. Muy buenas tardes a todos, y quiero hacer una precisión especial a los comentarios que hacía nuestro Representante Ochoa. Respecto a cuáles han sido los proyectos que realmente han sido estructurados, cómo estamos y cuál es

la inversión que hemos hecho en preinversión en el desarrollo de estos proyectos. Importante mencionar, como lo mencionaba la Ministra, esto surge de un proceso de priorización de los proyectos que venimos adelantando en agencia, obviamente, con el elemento del Ministerio, quisiéramos haber priorizado todos los corredores férreos nacionales que realmente necesita el país, que son realmente bastantes kilómetros, pero hicimos una priorización de acuerdo, como lo mencionaba la Ministra, de darle prioridad a la conexión de las ciudades principales con los puertos y con la conexión de las ciudades principales del país. Por eso hoy estamos priorizando Villavicencio-Puerto Gaitán, está ya en etapa de factibilidad, avanza la factibilidad del proyecto con un costo de preinversión de \$60 mil millones de pesos, esperamos tener una inversión cercana a los \$12 billones de pesos, cuando terminemos la factibilidad.

El tramo Buenaventura-Palmira; efectivamente, representante, como usted dice, no es solamente el Pacífico-Buenaventura-Palmira, es Buenaventura-Palmira; el tramo desde Jumbo -Caimalito la conexión que tenga, la conexión nuevamente con La Feliza hasta Ibagué, como lo expresó el Presidente, ese fue el tramo que dio la prefactibilidad. Ya estamos a punto de iniciar la factibilidad en aproximadamente unas dos o tres semanas, que tendrá un costo de preinversión de \$60 y un mil millones de pesos, un CAPEX cercano a los \$30 billones de pesos.

Estamos, obviamente, también, con los estudios y diseños del corredor de Jumbo-Caimalito, ahí tenemos una inversión cercana a los \$29 mil millones de pesos. Estamos a un par de semanas también de iniciar con esos estudios y diseños para intervenir 498 kilómetros; tenemos las obras públicas, como bien lo mencionaba el Presidente, Bogotá-Belencito y el tramo de corredor del Pacífico; ahí tenemos cerca de \$600 mil millones de pesos, de inversión que haremos a cuatro años, para garantizar la operación y mantenimiento de estos corredores y que se siga movilizandando la carga, en función de las futuras concesiones que tendrán en ese corredor. Y, obviamente, tenemos el corredor Interoceánico que lo viene adelantando la OPIT, donde nosotros esperamos hacer cerca de aproximadamente unos \$30 mil millones de pesos, para el desarrollo de la factibilidad financiera y legal, previo al inicio de la factibilidad técnica, y también venimos estructurando a nivel de prefactibilidad, estamos a un par de semanas también de iniciar la prefactibilidad del corredor, que conectará el corredor central con La Guajira, con costo en prefactibilidad de \$13 mil millones de pesos. En ese sentido, nosotros hemos hecho inversiones en prefactibilidad por \$57 mil millones de pesos, en factibilidad hemos hecho inversiones por más de \$250 mil millones de pesos, que hoy están avanzando con proyectos en curso, en ejecución en este momento, y en las obras públicas tenemos cerca de \$598 mil millones de pesos, que serán adjudicados también, como lo mencionaba el Presidente, en el mes de mayo.

Entonces, en ese sentido, hemos venido haciendo las inversiones en los corredores que hoy podemos atender. Entendemos que la dinámica de estos corredores es muy amplia, son proyectos que se requieren unos tiempos de estructuración bastante importantes, y no significa que los otros corredores no vayan a ser intervenidos, venimos avanzando en este tema de reactivación férrea, en términos de la prioridad que hemos venido avanzando con el Plan Maestro Ferroviario, con los proyectos que se han definido en el Conpes y con eso poder atender la necesidad los proyectos que tiene el país. Básicamente era eso, igual estamos abiertos representante.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Muchísimas gracias, doctor Julián. En cumplimiento al artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión. Representante Dorina, un minuto para su réplica, representante.

**Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:**

Sí, pues decirle aquí al senador, que esto no se trata de autoalabarse o lacelarse entre yo con yo, aquí lo que queda claro en este debate, es que hay dos modelos de país. Un modelo de país, que es el que el senador y los demás defienden de defender lo privado, de defender las concesiones, por encima del pueblo que transita por las vías, o sea, importa un camino la gente, la ciudadanía, mientras que el modelo que está planteando el gobierno del cambio es un modelo económico, político y social, donde realmente prioriza al pueblo, prioriza a la gente y no el negocio. Muchas gracias. Ninguna pobreza, hemos disminuido la pobreza del país, hemos aumentado el empleo en este gobierno del cambio. Muchas gracias.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

A usted, honorable representante. En cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión de la proposición, que tiene por objeto declarar satisfactoria, las explicaciones de los funcionarios citados hoy aquí en la Comisión Sexta. Se abre la discusión, anuncio se va a cerrar, quedan cerrados. ¿Lo aprueban los honorables congresistas?

**Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:**

Han sido aprobados, señor Presidente.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Han sido aprobados, señora Secretaria; siguiente punto del orden del día. Ya se votó honorable representante, antes de decir, se votó antes. Siguiente punto del orden del día, señora Secretaria.

**Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:**

Tercero. Lo que propongan los honorables representantes. Tenemos una proposición, señor Presidente.

**“Proposición.**

*En desarrollo de lo previsto en los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, me permito someter a*

consideración de la honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representante la siguiente proposición:

*Apruébese la realización de un debate de control político con el propósito de examinar el estado actual, avances, dificultades técnicas, ejecución contractual y decisiones adoptadas en relación con el proyecto de alcantarillado sanitario y tratamiento de agua residual de los centros probados del Rozo, La Torre y Acequia, en el municipio de Palmira (Valle del Cauca), en el marco del Convenio Interadministrativo 1503 de 2025.*

*El debate se desarrollará en la fecha y hora que determina la Mesa Directiva de la Comisión y tendrá como finalidad evaluar la gestión de las entidades competentes frente a este proyecto estratégico para el municipio de Palmira (Valle del Cauca), así como las causas de su falta de viabilización, teniendo en cuenta que, pese a haberse ejecutado aproximadamente el noventa por ciento (90%) del contrato de consultoría, el proyecto no cuenta con concepto técnico favorable, evidenciándose deficiencias que comprometen la adecuada utilización de los recursos públicos.*

*Para tal efecto, cítese a la Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio - Presidente de la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter).*

*Y por favor invítese al Gerente de Vallecaucana de Aguas S.A. E.S.P.- Gobernadora del Valle del Cauca, Alcalde de Palmira, Procuraduría General de la Nación, Contraloría General de la República, Defensoría del Pueblo y a Representantes de las comunidades de Rozo, La Torre y La Acequia.*

*Los citados deberán rendir informe detallado y por escrito, así como absolver previamente*

*el cuestionario que se adjunta, en los términos establecidos por ley.*

*Atentamente,*

*Julián David López Tenorio*

*Representante a la Cámara”.*

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

En consideración la proposición leída, anuncio que abre la discusión, anuncio se va a cerrar, queda cerrado. ¿Lo aprueban los honorables congresistas?

**Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:**

Ha sido aprobada, señor Presidente.

**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Siguiente punto del orden del día, Secretaria.

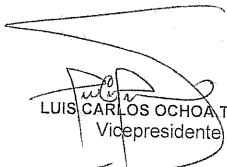
**Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:**

Se ha agotado el orden del día, señor Presidente.


**Presidente (e), Cristóbal Caicedo Angulo:**

Agotado el orden del día. Entonces, siendo la una y diecinueve minutos (1:19 p. m.), cerramos la sesión de la Comisión Sexta y se citará por Secretaría.

  
HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ  
Presidente

  
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN  
Vicepresidente

  
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN  
Secretario General

  
RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO  
Subsecretaria