



## GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 868

Bogotá, D. C., jueves, 13 de junio de 2024

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 21 DE 2024

(mayo 21)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:50 a. m El día martes 21 de mayo de 2024, se reunieron en Sesión presencial, los Miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente Orden del Día.

## ORDEN DEL DIA

Para la Sesión ordinaria del día martes 21 de mayo de 2024

Hora: 10:00 a.m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración y aprobación del Acta número 20  
Correspondiente a la Sesión del día 14 de mayo de 2024.

III

Debate de Control Político Proposiciones 20/2024.

Citados: señor Ministro de Transporte, doctor *William Camargo*, Ministro de hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla*, Presidente de la ANI doctor *Francisco Ospina Ramírez*, directora de Inviás, doctora *Mercedes Helena Gómez* con el fin de dar cumplimiento a las proposiciones número 20 de 2024; con el objetivo de conocer el estado de la infraestructura vial, peajes, concesiones, mantenimiento, conservación y conectividad de las vías que sirven de abastecimiento para la zona rural y urbana sobre los proyectos de infraestructura 4G. presentada por el Miguel Uribe Turbay.

## Cuestionario.

1. Sírvase indicar, ¿cuál es la clasificación de la red vial de carreteras en Colombia? ¿cuál es su extensión? ¿a cargo de cuáles entidades está el mantenimiento, conservación, mejoramiento,

rehabilitación, construcción y operación de esta? Favor desagregar por departamento.

- Sírvase indicar, ¿por qué y con base en qué se definieron transversales y troncales de la red vial nacional de carreteras? ¿cuál es el sustento legal, económico y técnico?
- Sírvase indicar, ¿cuáles son las concesiones de primera, segunda, tercera, cuarta, quinta generación y las APP (Alianzas público-privadas) viales en Colombia? Además, discrimine los proyectos que están en estructuración actualmente. Favor discriminar por departamento.
- Sírvase indicar, en un consolidado, a cuánto ascienden los recursos que la Nación ha destinado para las concesiones viales por año en Colombia (cifras a valor presente). Favor desagregar por departamento.
- Sírvase indicar, ¿a cuánto han ascendido las compensaciones económicas en valor presente y describa las causas que las originaron en cada una de las olas del sistema vial de concesiones en Colombia?
- Sírvase indicar, ¿qué características debe de cumplir una carretera para que entre al programa de inversiones privadas o mixtas a través del sistema de concesiones o APP?
- Sírvase indicar la red vial troncal de Colombia, destacando las APP y concesiones viales, los principales puertos marítimos de comercio internacional, la red vial ferroviaria, los aeropuertos y los proyectos de transporte multimodal. En la anterior información incluir los proyectos en construcción y los contemplados a corto y mediano plazo. Favor desagregar por departamento.
- ¿Cuáles son las principales causas de reclamaciones económicas en el sistema vial concesionado? ¿a cuánto ascienden, por qué causas y en qué estado se encuentran actualmente?
- Sírvase indicar, ¿cuáles entidades territoriales han aportado recursos económicos para proyectos de la red vial primaria del país y en qué cuantía? Favor desagregar por departamento.

10. Sírvase indicar cuál ha sido el porcentaje del PIB aplicado al desarrollo vial de Colombia desde el año 2000 hasta la fecha. Favor discriminar sector público y sector privado.
11. Sírvase indicar, ¿cuántos peajes funcionan en la red vial concesionada de Colombia a cargo de la ANI y cuantos a cargo del Invías? ¿cuál ha sido su recaudo desde el 2014 hasta la fecha? Favor discriminar por año.
12. Sírvase indicar, ¿cuál ha sido el impacto en el desarrollo económico y en la integración territorial de la Nación de las carreteras concesionadas y las APP en Colombia?
13. Sírvase indicar, ¿qué beneficios en términos de competitividad ha representado para el país, específicamente en velocidad de desplazamiento y costos de operación vehicular, el avance de los proyectos 4G?
14. Sírvase indicar, ¿qué regiones de Colombia se benefician con las concesiones y las APP que cruzan por Antioquia?
15. Sírvase indicar, ¿cuál es el avance físico y financiero de las APP y concesiones viales que cruzan por el territorio colombiano? ¿qué obras están pendientes financiadas y por financiar para su completa terminación?
16. Sírvase indicar a la fecha, ¿cuál es el avance físico y financiero de las obras del tramo II del túnel del Toyo y de los equipos electromecánicos del tramo I? ¿qué obras hacen falta por financiar de este megaproyecto para su completa terminación?
17. Sírvase indicar si para el túnel del Toyo la Nación ha cumplido a cabalidad las obligaciones establecidas en los convenios interadministrativos en tiempo y recursos económicos.
18. Sírvase indicar, ¿cuál es el cronograma y los recursos económicos para los proyectos de transporte masivos en el país? Favor desagregar por departamento.
19. Sírvase indicar, ¿en qué estado están los proyectos de corto y mediano plazo para el país en aeropuertos, puertos y ferrocarriles? Desagregar por departamento.
20. Sírvase indicar en el tramo Pacifico I de la autopista 4G de las obras contratadas, ¿cuáles son las obras inconclusas contratadas, que reclamaciones existen por parte del concesionario al momento?
21. Sírvase indicar, ¿por qué no entra en funcionamiento Pacifico I si está a punto de terminar su ejecución física?

## IV

**Votación de Proyectos.**

**Proyecto de Ley número 257/2024 Senado, 383/2023 Cámara, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “Hambre Cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones.**

**Publicación Gaceta del Congreso** número 375 de 2023.

**Ponencia para Primer Debate: Gaceta del Congreso** número 455 de 2024.

**Autor:** Honorable Representante *Juan Carlos Willis Ospina*.

**Ponente:** Honorable Senador *Mauricio Gómez Amín*.

**Proyecto de Ley número 102 del 2023 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 522 del Decreto Ley 410 de 1971 (código de comercio y se dictan otras disposiciones).**

**Publicación Gaceta del Congreso** número 1118 del 2023.

**Ponencia para Primer Debate:** Gaceta del Congreso número 1636 de 2023.

**Autor:** Honorable Senador *Karina Espinosa Oliver*.

**Ponente:** Honorable Senador *Liliana Bitar Castilla*.

## V

**Lo que Propongan los honorables Senadores.**

## VI

**Negocios Sustanciados por la Presidencia.**

El Presidente,

*Efraín José Cepeda Sarabia.*

El Secretario – General.

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**Honorable Senadora Liliana Esther Bitar Castilla Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Bueno muy buenos días, queridos compañeros, hoy empezamos nuestra Sesión, Secretario llamemos a lista por favor.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Buenos días, procedemos entonces con el llamado a lista, de los honorables Senadores de la Comisión Tercera de Senado:

Bitar Castilla Liliana Esther

Castellanos Serrano Jairo Alberto

Espinosa Oliver Karina

Espitia Jerez Ana Carolina

Estrada Cordero Julio César

Gallo Maya Juan Pablo

Garcés Rojas Juan Carlos

Gómez Amín Mauricio

González Villa Carlos Julio

Uribe Turbay Miguel

Zabaraín Guevara Antonio Luis

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

Bernal Sánchez Sonia Shirley

Cepeda Sarabia Efraín José

Echavarría Sánchez Juan Diego

Gnecco Zuleta José Alfredo

No asistió la honorable Senadora:

Daza Cotes Imelda

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Honorable Presidente, realizado el llamado a lista, contestaron 11 honorables Senadores, en consecuencia, tenemos quórum decisorio.

**Honorable Senadora Ana Carolina Espitia Jerez:**

Secretario Espitia Jerez, presente, creo que no me llamo sumerce.

**Honorable Senadora Liliana Esther Bitar Castilla Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Señor Secretario, quiero saber si hay alguna Proposición para modificar el orden del día.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señora Senadora, hay una Proposición modificatoria presentada por el Senador Mauricio Gómez Amin, en el sentido, procedemos a leerla.

**Proposición Modificatoria**

Modifíquese el Orden del Día de la Sesión de la Comisión citada para hoy 21 de mayo de 2024 por el honorable Senado de la República, de forma que el **Proyecto de Ley**

número 257 de 2024 Senado-383 de 2023 Cámara, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de "hambre cero" en Colombia y se dictan otras disposiciones, se cambie al primer lugar.

Cordialmente,

Mauricio Gómez Amín,  
Senador de la República.

Esa es la modificación en el sentido de cambiarla, someta a consideración la Proposición.

**Honorable Senadora Liliana Esther Bitar Castilla  
Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Sometemos a consideración la Proposición, de modificar el Orden del Día.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Si lo aprueba la Comisión, la modificación del Orden del Día, señora Presidenta.

**Honorable Senadora Liliana Esther Bitar Castilla  
Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Senador tiene la palabra para la presentación del proyecto.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Bueno, yo venía, después de haber estudiado varios días, trasnoché varias noches, este importante proyecto de ley, tengo aquí a la autora a una mujer, que le aportado mucho al país, una mujer con un corazón enorme, con un sentido social también muy amplio y voy a, cumpliendo el compromiso con el Senador Miguel Uribe, voy a obviar mi presentación, y le voy a pedir a esta Comisión, darle trámite a este importante proyecto, el **Proyecto de Ley número 257-2024 Senado – 383-2023-Cámara**, que ya cuenta con aval del Ministerio de Hacienda, que ya todas las Proposiciones están también avaladas y pedirles que le demos trámite para que pueda convertirse en ley, no tenemos tiempo, porque el 20 de junio necesitamos tener la conciliación también lista y es un proyecto muy importante para la seguridad alimentaria de Colombia.

Es un proyecto muy social, muy importante para los niños de nuestro país, y por supuesto yo les pido entonces que le demos trámite lo más rápido posible, para poder avanzar con el Debate de Control Político del Senador Miguel Uribe.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Hay un impedimento.

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

Es que hay un impedimento también aquí radicado, donde está el impedimento, lo lees.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Sí señor.

Bogotá D.C., 21 de mayo de 2.024

Honorable Senador

**Efraín Cepeda Sarabia**

Presidente

Comisión Tercera

Senado de la República

**Impedimento**

**Ref.: Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado y  
383 de 2023 Cámara, por la cual se promueve la donación  
de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al**

*objetivo de hambre cero en Colombia y se dictan otras  
disposiciones.*

En atención a lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1.992, presento los posibles motivos que podrían constituir causal de impedimentos para participar del debate del proyecto de ley de la referencia.

Por una parte, personas naturales, jurídicas y entidades sin ánimo de lucro que aportaron a mi campaña se podrían ver beneficiados o afectados con lo previsto en la iniciativa. Por otra parte, personas naturales, jurídicas y entidades sin ánimo de lucro que aportaron al Partido Centro Democrático se podrían ver beneficiados o afectados por el contenido del proyecto.

De esta manera dejo plasmado los hechos que podrían ser objeto de una causal de impedimento, a fin de que se surta el trámite correspondiente.

Cordialmente,

Miguel Uribe Turbay,  
Senador de la República.

Esta leído el impedimento señor Presidente, sométalo a consideración por favor.

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

Bueno sometemos a consideración de la Comisión, el impedimento interpuesto por el Senador Miguel Uribe Turbay, sigue en consideración, lo aprueba la Comisión Tercera o lo niega.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Lo aprueba señor Presidente.

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

Queda aprobado el impedimento, en referencia del Senador Miguel Uribe Turbay, seguimos con el Orden del Día, bienvenido nuestro amigo Gnecco.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Hay unas proposiciones que estamos organizando, vamos a continuar con el Debate de Control Político.

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

El Orden del Día ya quedo aprobado, ya quedo aprobado el impedimento, vamos a proceder a la votación, Miguel, bueno compañeros vamos a pasar a aprobar entonces el Orden del Día con las modificaciones propuestas, tiene la palabra el Senador Garcés.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

Moción de orden, venga Presidente, es que, es un proyecto muy importante, y no quiero que, que por algún error ese proyecto se nos pueda. Primero que todo aprobamos un impedimento, sin aprobar el Orden del Día, segundo aprobamos un impedimento y lo aprobamos, entonces dejamos a nuestro compañero por fuera, yo si pido por favor, que organicemos, reabramos el impedimento, porque yo lo aprobé sin saber, como vamos a aprobar el impedimento de un compañero, segundo no me di cuenta de que era el impedimento, entonces yo si pido que primero se apruebe, el Orden del Día y hagamos las cosas, bien hechas, porque es un proyecto muy importante, y no queremos que quede con vicio.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Señor Presidente reabramos el Orden del Día y sometamos de nuevo a consideración el Orden del Día para quede formalmente aprobado y se subsane cualquier posible...

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

Con las modificaciones propuestas, vale.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Con las modificaciones, sí señor, entonces póngala en consideración el Orden del Día, con las modificaciones propuestas.

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

Ponemos en consideración el Orden del Día, con las modificaciones propuestas, aprobamos el Orden del Día.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Se aprueba, señor Presidente, sometamos también a la aprobación el Acta número 20 que está en el Orden del Día, a la Sesión del día 14 de mayo de 2024, sometamos entonces esa acta.

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

En consideración de la Comisión, tiene la palabra el Senador Garcés.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

Sobre el acta, señor Presidente, y Secretario, les pido que se corrija esa acta, porque ahí, ese día, yo estaba en el aeropuerto de Cali, mi vuelo salía a las 8:00 a. m. y el vuelo salió, lo atrasaron, cerraron el aeropuerto, yo mande las pruebas, salí a las 12:00 del mediodía, yo mande la excusa, la excusa no aparece, yo llame a Presidencia, llame al Secretario, pero ahí aparece como si yo no hubiera asistido, y no tuviera excusa, entonces le pido por favor que corrija eso, muchas gracias.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Se hará como usted lo solicite Senador.

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

Tiene la palabra el Senador Zabarain.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Si tiene la constancia radicada, si señor, Senador eso sí es cierto.

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

En consideración el acta leída con las dos modificaciones y consideraciones de los Senadores Garcés y Antonio Zabarain, sigue en consideración y el Senador Miguel Uribe, aprueba la Comisión Tercera, el acta.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

La aprueba señor Presidente.

**Anexo:** Excusa del Senador Juan Carlos Garcés Rojas, de la Sesión del 14 de mayo, por lo tanto, se registra su excusa, teniendo en cuenta que se extravió al recibo en el correo.

Bogotá, D. C., 14 de mayo de 2024

Doctor

EFRAÍN JOSÉ CEPEDA

Presidente Comisión Tercera – Senado de la República

Por medio de la presente, me permito informarle a la Mesa Directiva que, por situaciones ajenas a mi voluntad, el vuelo AV 8471, en el cual me dirigiría hoy a la ciudad de Bogotá se encuentra fuertemente retrasado, razón por la cual, no me será presente asistir a la Sesión de la Comisión

Tercera que se desarrollará el día de hoy 14 de mayo de 2024. Dada la situación de fuerza mayor, cordialmente solicito se excuse, justificadamente, mi ausencia a esta Sesión.

Como archivo adjunto se encuentra el respectivo comprobante.

Cordialmente,

*Juan Carlos Garcés Rojas,*

Senador de la República.

Bogotá, D. C., 21 de mayo de 2024

Honorable Senador

EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA

Presidente Comisión Tercera Constitucional Permanente  
Senado de la República

**Constancia**

Referencia: Aprobación Acta número 20 del 14 de mayo de 2024

En atención a que no asistí a la Sesión de la Comisión Tercera llevada a cabo el día 14 de mayo de 2024, dejo constancia que me abstengo de votar la aprobación del Acta número 20 del 14 de mayo de 2024.

Cordialmente,

*Miguel Uribe Turbay,*

Senador de la República.

**Constancia**

Mediante la presente constancia le informo a la honorable Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente del Senado de la República, que me abstengo de participar en la votación del acta - dispuesta en el presente Orden del Día – número 20 correspondiente a la Sesión del 14 de mayo del 2024, toda vez que, por excusa debidamente certificada, no pude asistir a la Sesión celebrada el mencionado día. Agradezco la presente Constancia sea tenida en cuenta en los registros de la Secretaria General de la honorable Comisión Tercera.

*Antonio Luis Zabarain Guevara,*

Senador de la República.

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

De acuerdo a la consideración del señor Garcés, reabrimos la votación del impedimento presentada por el Senador y colega Miguel Uribe Turbay, sigue en consideración, aprueba la Comisión Tercera.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

Voto nominal, por favor señor Presidente.

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

Entonces llamamos a lista señor Secretario para el voto nominal, para el impedimento del Senador Miguel Uribe Turbay.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Sí señor Presidente, llamamos a lista, se niega el impedimento, si correcto sí señor.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta:**

Se de lectura por favor al impedimento, del Senador Uribe.

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

Vamos a dar lectura al impedimento del Senador.

**Impedimento**

**Referencia.: Proyecto de Ley número 257 de 2024  
Senado y 383 de 2023 Cámara, por la cual se promueve la**

*donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de hambre cero en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

En atención a lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1.992, presento los posibles motivos que podrían constituir causal de impedimentos para participar del debate del proyecto de ley de la referencia.

Por una parte, personas naturales, jurídicas y entidades sin ánimo de lucro que aportaron a mi campaña se podrían ver beneficiados o afectados con lo previsto en la iniciativa. Por otra parte, personas naturales, jurídicas y entidades sin ánimo de lucro que aportaron al Partido Centro Democrático se podrían ver beneficiados o afectados por el contenido del proyecto.

De esta manera dejo plasmado los hechos que podrían ser objeto de una causal de impedimento, a fin de que se surta el trámite correspondiente.

Cordialmente,

*Miguel Uribe Turbay,*  
Senador de la República.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Entonces a consideración el impedimento.

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

Sometemos a consideración el impedimento leído con anterioridad, sigue en consideración, si se vota **Sí**, aprobamos el impedimento, si se vota **No**, realmente se niega, llame a lista señor Secretario, para poner en consideración el impedimento, y votación nominal.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Bernal Sánchez Sonia Shirley	No
Bitar Castilla Liliana Esther	
Castellanos Serrano Jairo Alberto	Sí
Cepeda Sarabia Efraín José	
Daza Cotes Imelda	
Echavarría Sánchez Juan Diego	No
Espinosa Oliver Karina	No
Espitia Jerez Ana Carolina	No
Estrada Cordero Julio César	No
Gallo Maya Juan Pablo	No
Garcés Rojas Juan Carlos	No
Gnecco Zuleta José Alfredo	No
Gómez Amín Mauricio	Sí
González Villa Carlos Julio	No
Uribe Turbay Miguel	Impedido
Zabaraín Guevara Antonio Luis	No

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

Anunciar el resultado señor Secretario.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Por el **No** (10) diez votos, por el **Sí** (2) votos, ha sido negado el impedimento.

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

Ha sido negado el impedimento, puede ingresar el Senador Miguel Uribe, continuemos con el Orden del Día, entonces reabrimos el debate, teniendo en cuenta la

modificación en el Orden del Día y le damos la palabra al Senador Mauricio Gómez.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidente gracias, con los buenos días para todos y para todas, saludo a los Ministros que están aquí, al Presidente de la ANI, y a la autora del proyecto del cual soy ponente, a la Representante Saray Roa.

Le voy a dar tres cifras rápidamente, de porque esta Comisión debe aprobar este proyecto en la mañana de hoy, en lo que va corrido de este año, se han diagnosticado en Colombia 8.696 niños menores de cinco años con desnutrición aguda, este año, solamente este año, señora Ministra han muerto en Colombia 76 niños, menores de 5 años, por causas asociadas a la desnutrición.

En Colombia se votan cada año 9.7 millones de toneladas de alimentos, suficientes alimentos como para llenar 485.000 tractomulas de gran tamaño, con los alimentos que se votan en nuestro país, podemos darle de comer a toda la población de la guajira, las tres comidas del día, durante 15 años.

El objeto de este proyecto rápidamente, es promover la donación de alimentos adecuada en Colombia, este proyecto ya cuenta con aval del Ministerio de Hacienda, aquí está el señor Viceministro, que puede dar fe, de lo que estoy diciendo, y estamos seguros que este proyecto aprobado por la Comisión Tercera de Senado, va a luchar frontalmente contra el hambre en Colombia, estamos seguros Senadores y Senadoras, que ustedes van aportarle mucho al país para que nuestros niños, puedan tener seguridad alimentaria y puedan vivir mejor, por eso les pido darle trámite, lo más rápido posible, para que, antes del 20 de junio sea ley de la República y el Presidente de la República, lo pueda sancionar, mil y mil gracias.

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

Señor Secretario sírvase leer, el informe con el que termina la ponencia.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

#### Proposición

En atención a las consideraciones anteriormente expuestas y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y en consecuencia proponemos, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado – 383 de 2023 Cámara, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “Hambre Cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones.**

Esta leído el informe de ponencia, señor Presidente.

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

En consideración el informe leído, sigue en consideración, aprueba la Comisión Tercera, el informe anteriormente leído.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera Senado:**

Lo aprueba señor Presidente, el proyecto consta de 11 artículos, tiene 8 Proposiciones avaladas, que me voy a permitir leer: el artículo 8º tiene una Proposición de eliminación y está firmada por la Senadora Karina Espinosa, Jairo Castellanos, el artículo 3º, del proyecto, se modifica cambiando la palabra primera necesidad que aparece por higiene, la firman también la Senadora Karina y el Senador Jairo Castellanos, el artículo 7º tiene una Proposición de eliminación la firman la Senadora Karina, el Senador Jairo Castellanos y la doctora Liliana Bitar, el artículo 10 cambia la fecha de vencimiento cercana a la donación y elimina la campaña publicitaria por parte del Gobierno, lo firma la Senadora Karina Espinosa, el artículo 2º reduce el descuento del 40 al 37% e incluye los gastos de transporte para el donatario, así mismo se elimina el parágrafo 2º que aumenta

el 50% de descuento en casos de emergencia, lo firma la Senadora Espinosa y el Senador Castellanos y la doctora Liliana Bitar, la siguiente Proposición elimina el artículo 4° del proyecto de ley y lo firma la Senadora Espinosa y la Senadora Bitar, así mismo en la Proposición siguiente se elimina el artículo 6°, y firma el doctor Castellanos, Espinosa y Bitar, artículo 5° tiene Proposición eliminatoria, la Senadora Karina lo suscribe y la Senadora Bitar, las 8 Proposiciones radicadas en Secretaría señor Presidente, se dignen someterlas a consideración y aprobación y votación dentro de la Sesión.

#### Proposición Modificatoria

Modifíquese el artículo 2° del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 2°.** Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 257 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

**Parágrafo 1°.** Las donaciones de alimentos aptos para el consumo humano así como bienes de higiene y aseo primera necesidad, a los bancos de alimentos que se encuentren constituidos como entidades sin ánimo de lucro del Régimen Tributario Especial, los bancos de alimentos que bajo la misma personería jurídica posea la iglesia o confesión religiosa reconocida por el Ministerio del Interior o por la ley y las asociaciones de bancos de alimentos podrán aplicar un descuento de máximo un 37% 40% del valor donado en el año o período gravable. El valor del descuento incluye los costos y gastos de transporte incurridos para poner los alimentos en disposición del donatario, los cuales serán incluidos y desagregados por el donatario en el certificado de donación.

Si el beneficio no se aplica durante el año o período gravable en el que se generó, el contribuyente podrá imputarlo dentro de su liquidación privada del mismo impuesto en período gravables siguientes, hasta un máximo de cuatro (4) periodos, siempre y cuando realice el reporte de manera permanente en el formulario de impuestos sobre la renta, según lo habilite la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

**Parágrafo 2°.** En caso de que la donación de alimentos aptos para el consumo humano a que se refiere el parágrafo anterior, se realice en estado de emergencia declarada o calamidad, el descuento máximo que podrá aplicar será del 50% del valor reportado. El valor del descuento incluye los costos y gastos incurridos para poner los alimentos en disposición del donatario.

#### Proposición Modificatoria

Modifíquese el artículo 3° del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 3°.** Modifíquese el numeral 9 del artículo 424 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

9. Los alimentos aptos para el consumo humano, así como bienes de **higiene y aseo** primera necesidad, a favor de los bancos de alimentos que se encuentren constituidos como entidades sin ánimo de lucro del Régimen Tributario Especial, los bancos de alimentos que bajo la misma personería jurídica posea la iglesia o confesión religiosa reconocida por el Ministerio del Interior o por la ley y las asociaciones de bancos de alimentos.

De acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno nacional dentro de los próximos seis (6) meses) a la entrada en vigencia de la presente ley

#### Proposición Eliminatoria

Elimínese el artículo 4° del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se

promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 4°.** Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 512-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

**Parágrafo Nuevo.** No constituye hecho generador del Impuesto Nacional al Consumo la donación de alimentos aptos para el consumo humano, así como bienes de primera necesidad, por parte del productor o importador cuando se realice a los bancos de alimentos que se encuentren constituidos como entidades sin ánimo de lucro del Régimen Tributario Especial, o los bancos de alimentos que bajo la misma personería jurídica posea la iglesia o confesión religiosa reconocida por el Ministerio del Interior o por la ley.

El tratamiento previsto en este párrafo también será aplicable a las asociaciones de bancos de alimentos

#### Proposición Eliminatoria

Elimínese el artículo 5° del **Proyecto de Ley número 257 DE 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 5°.** Adiciónese un numeral al artículo 512-16 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

5. Aquellas que están destinadas a empacar, embalar, transportar donaciones de alimentos aptos para el consumo humano, así como bienes de primera necesidad, a entidades sin ánimo de lucro del Régimen Tributario Especial, o los bancos de alimentos que bajo la misma personería jurídica posea la iglesia o confesión religiosa reconocida por el Ministerio del Interior o por la ley y las asociaciones de bancos de alimentos.

#### Proposición Eliminatoria

Elimínese el artículo 6° del **Proyecto de Ley número 257 DE 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 6°.** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) presentará un informe anual a las Comisiones Terceras y Cuartas de Cámara de Representantes y de Senado, en el cual se expondrán y se darán a conocer los resultados y datos sobre las donaciones de alimentos aptos para el consumo así como bienes de primera necesidad, a los bancos de alimentos que se encuentren constituidos como entidades sin ánimo de lucro del Régimen Tributario Especial, los bancos de alimentos que bajo la misma personería jurídica posea la iglesia o confesión religiosa reconocida por el Ministerio del Interior o por la ley y las asociaciones de bancos de alimentos realizadas durante la vigencia fiscal anterior.

#### Proposición Eliminatoria

Elimínese el artículo 7° del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 7°.** El beneficio establecido en el artículo 2 de la presente norma, se excluye de la aplicación del parágrafo 6° del artículo 240 del Estatuto Tributario y de la limitación dispuesta en el inciso 1° del artículo 258 del Estatuto Tributario.

#### Proposición Eliminatoria

Elimínese el artículo 8° del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 8º.** Los bancos de Alimentos de los que trata la presente ley discriminarán en el informe anual referido en el numeral 11 del artículo 364-5 del Estatuto Tributario la información de las donaciones de alimentos y alimentos de primera necesidad recibidas, indicando el donante, el valor certificado de la donación. Asimismo, incluirá la relación de las organizaciones y personas beneficiarias. En el caso de estas últimas, se definirá la ubicación geográfica, sexo y edad.

#### **Proposición Modificatoria**

Modifíquese el artículo 10 del **Proyecto de Ley número 257 de 2024 Senado, 383 de 2023 Cámara**, por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “hambre cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones, el cual quedará así:

**Artículo 10.** Para que sean aplicables los beneficios dispuestos en la presente ley, los alimentos donados deben ~~no tener fechas de vencimiento cercanas a la fecha de donación, y en general,~~ estar a satisfacción de los criterios para su recepción por parte de los bancos de alimentos. Deben seguir los lineamientos establecidos en el artículo 8º de la Ley 1990 de 2019.

**Parágrafo.** ~~El Gobierno nacional realizará campañas de publicidad para incentivar la donación de alimentos, señalando que estas generarán beneficios tributarios.~~

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia  
Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bien se acaban de leer 8 Proposiciones, avaladas, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿lo aprueba la Comisión?

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Aprueba la Comisión, las 8 Proposiciones leídas y avaladas señor Presidente.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia  
Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Título del proyecto y si la Comisión quiere, que continúe su trámite a la Plenaria del Senado.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Título “por la cual se promueve la donación de alimentos, la seguridad alimentaria y se aporta al objetivo de “Hambre Cero” en Colombia y se dictan otras disposiciones”.

Esta leído el título señor Presidente.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia  
Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bien, sobre el título del proyecto, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿la aprueba la Comisión?

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera Senado:**

Ha sido leído el título.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia  
Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Ponentes, los mismos ponentes, felicitaciones autores y ponentes, un solo ponente, corrijo un solo ponente Mauricio Gómez Amin, entonces lo felicito y las autoras, son varias felicitaciones, siguiente punto del Orden del Día, debate, señor Secretario segundo punto, tiene el uso de la palabra el Senador Miguel Uribe.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Gracias Presidente, bueno en primer lugar un reconocimiento a la ponente, al director de los bancos de alimentos a Juan Carlos, al ponente a Mauricio Gómez y por supuesto a todos quienes apoyamos este proyecto, a propósito, recordando que en la Reforma Tributaria,

Gustavo Petro, Saray recordara eso, persiguió a los bancos de alimentos con la Reforma Tributaria este Gobierno. En buena parte este proyecto, supongo yo, es el resultado de buscar estimular esas donaciones hoy mucho más, cuando más lo necesita el país, bueno.

Presidente gracias por haber agendado este debate, un saludo especial a hoy, a la directora de Invías y hoy Ministra encargada, al Presidente de la ANI, al Secretario de Infraestructura de la gobernación de Antioquia, el doctor Horacio Gallón que nos acompaña y por supuesto a todos los colegas y presentes.

Este es un debate, absolutamente importante en el que Presidente, voy hacer una exposición inicial y le quiero pedir, que una vez intervenga, le dé en calidad de citante como copartidario y miembro de mi partido, al Senador Carlos Meissen la oportunidad también de intervenir.

Este es un debate para enmarcarlo, sobre la infraestructura en el país, y lo hemos denominado prácticamente atascados en el camino, la parálisis de la infraestructura vial, bajo la incapacidad de Petro, el solo título da cuenta del estado en el que estamos y lo vamos a ver a lo largo de este debate, dicho eso arrancho.

Lo primero, es que hay que resaltar que Gustavo Petro tiene el sector de infraestructura en una crisis y es evidente frente al estancamiento económico, al desplome económico que estamos viviendo, a las mismas cifras que reporta el DANE y lo que aquí vamos a insistir, es que la infraestructura no solo es necesaria para generar bienestar social, generando conectividad, transporte, de bienes de servicios, incluso transporte público, sino que además crea empleos y reduce la pobreza.

Dicho lo anterior, en la siguiente diapositiva, aquí vemos que Colombia en la anterior perdón, aquí vemos que Colombia de acuerdo a este ranking, hecho por el foro económico mundial, estamos prácticamente en el puesto 104 de 141 países evaluados, eso me permite decir, que este no es el resultado únicamente de este Gobierno ni mucho menos, aprovecho para decirle a usted Ministra, yo reconozco que hay problemas históricos, problemas fundamentales, problemas que ustedes heredan, pero lo que aquí vamos a demostrar con creces, es que no lo resuelven sino que los agravan y el punto entonces es reconocer, porque lo hemos hecho siempre, es que hay problemas que hay que solucionar, lo que queremos son soluciones, pues afortunadamente la incompetencia del Presidente, lo que está haciendo es creando nuevos problemas o agravando los que ya existen y esta medición de la propia entidad Invías en el 2023, lo que nos deja claro, es que frente al Estado de la malla Vial, lo que encontramos es solo un 29% en estado bueno, 12% muy bueno, pero más del 50% exactamente, 25% en malo, 32% en regular.

Ahora en la siguiente gráfica, este es un tema central, vemos una correlación entre la calidad de infraestructura vial y el PIB per cápita de diferentes países, lo que se nota en esa gráfica, es que, a mejor calidad de infraestructura vial, tenemos la posibilidad de tener más PIB per cápita es decir, hay una asociación directa entre calidad de infraestructura y crecimiento económico, eso es determinante, porque eso finalmente es lo que termina, generando oportunidades de empleo y aliviando la pobreza.

Pero además en la siguiente gráfica, vemos un tema central y es el multiplicador económico del sector de construcción, siguiente por favor, porque aquí lo que vemos, es que por cada billón de pesos, atención, por cada billón de pesos invertidos en infraestructura, el beneficio es 2.2 billones de pesos para la economía colombiana, aquí ustedes lo ven, ahí está la lista de los multiplicadores económicos, es decir, por cada billón de pesos, la industria, produce en beneficios 2.3 billones, la construcción donde está incluida obras civiles e infraestructura 2.2 billones, comercio dos y así sucesivamente, es decir la construcción está en el top tres de los sectores que más irrigan, si se quiere esos beneficios en la economía colombiana, pero además Fedesarrollo hizo

una, evaluación propia, en donde además deja claro que por cada 8 billones de pesos invertidos en infraestructura, el beneficio es evidente, se generan alrededor de 159.000 empleos y se sacan de la pobreza 246.000 personas es decir, es una correlación directa, entre inversión en infraestructura y bienestar social, punto.

Entonces, ahora siguiente, lo que empieza a ser una paradoja, es por qué este Gobierno, desprecia esta inversión, como lo hemos visto y lo vamos a ver más adelante, porque entonces si nos reducimos, si vemos solo el paquete 4G y yo quiero aquí, recordar que tenemos el paquete 4G, que es el modelo de estructuración que genera el Gobierno de Juan Manuel Santos de 2014 a 2018 y después tenemos el paquete de 5G, que es el que estructura el Gobierno de Iván Duque, aquí vamos a hablar solo de 4G y lo que vemos, es que de acuerdo al propio Conpes, al DNP, a la ANI y a Fedesarrollo, este conjunto de obras que son 29 proyectos que valen 47 billones de pesos, generan casi 1 millón de empleos 934.000 y sacan de la pobreza a 1.500.000 personas, es decir, vuelvo y repito, es evidente el bienestar, eso sin contar pues el desarrollo que generan por las regiones que pasan.

Pero entonces, qué paradoja Presidente, siguiente, vemos a un Presidente, que desde el primer momento lo que ha hecho es atacar, la infraestructura vial, pero no solo desde la Presidencia, sino incluso desde antes, aquí tengo unos trinos y pronunciamientos desde el 2016, donde el Presidente prácticamente, está en contra de la infraestructura, pero además, públicamente lo dijo en su Gobierno, la empresa, dice que las 4G solo benefician a los ricos, les acabo de demostrar, exponer, el beneficio que generan esas infraestructuras, pero además no hay que ser científico, Senador Zabaraín, basta recorrer cualquiera de estas obras, ir a cualquier comunidad y se entiende y se encuentra, se encuentra el beneficio, es decir, aquí no hay que recorrer muchas Universidades para entender el beneficio que generan estas vías 4G, pero además, dice el Presidente que las 4G solo sirven para importar productos, digamos afectando la producción nacional, perdóneme, evidentemente permiten el transporte de bienes y servicios, pero si algo favorecen, es por el contrario, es la producción nacional que puede comercializar sus productos e incluso exportarlos, como lo vamos a demostrar ahora.

Y entonces en la siguiente volvemos a ver, Petro últimamente, estos son pronunciamientos recientes de este año mayo 9 y mayo 3, cada vez que puede dice cosas como estas, abro comilla, de estos diarios, Petro cuestionó a la oligarquía por priorizar vías 4G por encima de proyectos de alcantarillado, es decir no hay alcantarillado porque hay infraestructura y dice además, Petro también le echa la culpa de la inversión de las 4G, de condenar al país a tener altas tarifas de generación eléctrica, hágame el favor Senador Gómez Amín, dice Petro que porque hay infraestructura, hay altas tarifas de energía, por favor ese tipo de dilemas, falsos dilemas, son absolutamente inaceptables, porque el problema, es decir la responsabilidad de priorizar las inversiones del Gobierno, pero lo que es evidente, es que la infraestructura termina y vuelvo repito por general el bienestar que ya planteé y el siguiente.

En la siguiente gráfica colegas, van a ver ustedes, este es un estudio que hizo el DANE, el propio DANE y nosotros hicimos esta tabla, resumimos esta tabla, prácticamente lo que aquí se dice es que, comparando con el año 2019 es decir antes de pandemia, por cada 100 pesos que producía cada uno de estos sectores cuánto producen hoy, es decir eso muestra el crecimiento o decrecimiento del sector, el sector que más ha decrecido y que menos produce frente a lo que producía en el 2019, es la infraestructura es decir, si antes producía 100 pesos, hoy produce 59, es decir, dicho de otra manera, la infraestructura ha decrecido prácticamente 41% desde el 2019, en este momento primer trimestre, porque no fue así en el Gobierno anterior, es decir, este es un cálculo frente a la foto de este Gobierno, como voy a demostrar ahora el Gobierno anterior y el Gobierno que lo antecedió,

el de Santos y entonces el de Duque, tuvieron continuidad en este programa.

Ahora, ojo qué ha pasado en el Gobierno Petro, en la siguiente gráfica vamos a ver el PIB, en el sector de obras de civiles y qué vemos, un decrecimiento, es decir un desplome, lo que vemos en septiembre del 22, ya llega casi pues prácticamente a cero y de ahí en adelante es negativo el crecimiento, eso lo que demuestra, es que viene encogiéndose el sector de infraestructura y en la siguiente gráfica, hay una proyección estadística que hicimos con el equipo, en donde con base además en los datos del DANE, lo que se ve, es qué hubiera pasado, si nosotros, si el Gobierno en vez de frenar al sector lo hubiera mantenido a los mismos ritmos que venía, no más, sino a los mismos ritmos, hubiéramos visto el desempeño de los próximos meses.

Conclusión, lo que vemos aquí es el escenario actual, con lo que es el contrafactual, es decir qué hubiera pasado si Petro no hubiera destruido la infraestructura es lo que se ve en la segunda gráfica, y aquí entonces un tema central en el siguiente, en la siguiente gráfica se ve, cuánto aportan las obras civiles, como porcentaje del PIB, desde el 2005 al 2014, las obras de infraestructura aportaron 1.5 del PIB, en el 2015 - 2019 - 2% y desde el 2022 al 2024 solo 1.1% y en la siguiente gráfica, también lo que vemos, es que ya viendo frente a la inversión, frente al aporte o a la inversión de lo que vale las obras civiles en el PIB, vemos cuánto aporta la infraestructura en el PIB, es decir a mayor inversión en infraestructura, mayor PIB en Colombia, quiere decir, la economía se alimenta, se estimula, crece cuando hay inversión en infraestructura, que a propósito es paradójico, yo no me voy a referir a eso para no, para no profundizar y no quitarle tiempo a este tema, pero lo que es evidente es que ante el desplome económico, ante el crecimiento casi paupérrimo, prácticamente cero de la economía colombiana, el estancamiento absoluto, lo que debería estar haciendo el Gobierno, es estimulando la economía con este sector e incluso con vivienda, que son los dos sectores que pueden estimular, en mayor medida y en menor tiempo la economía.

Ahora entonces cómo reactivar el sector, aquí en la próxima gráfica, lo que vemos primero, es que la inversión privada ha sido fundamental y no hay que tenerle miedo a la inversión privada, en la primera gráfica ustedes ven la línea azul cómo va disparar hacia arriba más o menos desde el 2008, que se crea una condición de certeza de seguridad jurídica, de confianza en el país y se empieza a invertir y prácticamente ven cómo cae la inversión pública, esto es un mensaje fundamental, cuando hay inversión privada, la inversión pública se puede destinar a otra cosa, importantísimo, es que, lo que uno no entiende es como este Gobierno, rechaza la inversión privada, parece torpe, cuando es todo lo contrario, la inversión privada complementa el esfuerzo público, genera beneficio social y al mismo tiempo le permite que la inversión pública la desarrolle en programas probablemente prioritarios para el Gobierno de turno, especialmente sociales, diría yo.

Y en la segunda gráfica, lo que se ve es un crecimiento absoluto del estado de la infraestructura en kilómetros, y eso por cada 1.000 habitantes, y eso lo que demuestra es que, cuando hay inversión privada, hay mayor infraestructura y aquí entonces también, si se necesita reactivar el sector con inversión privada, pues evidentemente también hay que activar el sector destrabando las obras que hay, la siguiente por favor.

Aquí hay tres proyectos que identificamos, donde hemos visto prácticamente, ninguna capacidad de la ANI para destrabar estos tres proyectos, son Mulaló-Lobo Guerrero, por ejemplo, en donde no se ha iniciado la etapa de construcción porque no se cuenta con la licencia ambiental, el corredor perimetral de oriente, donde entiendo hay unas fallas de planeación y no se ha resuelto el problema, y Bucaramanga-Pamplona, que va a pegar con Pamplona-Cúcuta, si no estoy mal, que la acaban de inaugurar en estos días, porque hay



problemas de permisos de ingreso de máquinas, en la zona de influencia, es decir, son gestiones que debe hacer la ANI.

Pero además en la siguiente gráfica, primero aquí hice una gráfica de ejecución, donde se, perdón devuelvo, en esta gráfica a mano derecha, donde muestra el Gobierno Santos en 4G se ejecutó en 2 años, 10.8 billones, Duque terminó de ejecutar esos programas, esos proyectos 24.7 billones, Petro lleva en 2 años prácticamente 4.9, pero lo que es interesante es cuántos proyectos ha adjudicado, adjudicó cada uno, de 4G Santos adjudicó 25, Duque 4, pero de 5G, Duque adjudicó siete, Petro cero, es decir llevamos 2 años y Petro no ha adjudicado un solo proyecto nuevo, es importante que los colombianos, ese colombiano que está sufriendo, está sufriendo hoy, porque no tiene conectividad, sepa que es por este Gobierno también, por la negligencia del Gobierno, pero el colombiano que sepa o que necesite hoy empleo, que vea estas gráficas y vea como este Gobierno destruyendo este sector, le está quitando una oportunidad real de tener empleo, ahora este Gobierno tenía a la mano un portafolio de proyectos que podía empujar, mire tenemos estructurados prácticamente 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 proyectos estructurados de 5G, por 30 billones de pesos, que suman 437 km y entre esos están aeropuertos, está incluso el canal del dique y otros, que este Gobierno podría haber priorizado, nada, es decir no puede decir que tuvo que llegar a estructurar, tenía de alguna manera unos estructurados que hubiera podido aprovechar.

Dicho eso, tengo que obviamente resaltar, Petro genera incertidumbre y prácticamente lo que ha hecho, es desacelerar la inversión, en un sector que aquí he dicho, es fundamental para el bienestar social y prácticamente lo hizo de dos maneras, uno, con la torpeza absoluta de decir que no sube los peajes y ya voy a explicar por qué, y con la no asignación de las vigencias futuras, que después tuvo que salir a corregir, pero generó incertidumbre, lo de los peajes, siguiente, o antes de los peajes, voy a hacer esta aclaración, a nivel mundial Senadores, a nivel mundial, el modelo de concesiones de Colombia está reconocido como uno de los mejores, a mano derecha, ustedes ven en el índice de desarrollo de proyectos de APP que es el Banco Mundial, somos los terceros, después de Eslovaquia e Italia, viene Colombia, por encima de países desarrollados, donde se resalta que el modelo de concesión de Colombia es uno de los mejores, y en mano izquierda, en ese polígono que ustedes ven, lo que ven es la puntuación de Colombia en el modelo de APP, alto en regulaciones, instituciones, madurez, clima de inversión y negocios y financiación, esto está hecho a 2020 no, probablemente 2 años más tarde puede ser, esto fue lo que recibió Petro mejor dicho, Petro recibió uno de los mejores modelos de concesiones y hoy pues desafortunadamente, lo está destruyendo.

Siguiente, aquí es donde se ve entonces, lo que digo yo, la torpeza de haber hecho populismo con los peajes, porque genera un desincentivo, desincentiva la inversión en este sector, pero además al final lo paga el estado, por ley para que sepan los colombianos, no es que si no se pagan los peajes o no suben los peajes, el concesionario gana menos, no, el concesionario gana por ley, cada vez se indexa, es decir se adiciona el costo del IPC, de la inflación, entonces si no lo pagamos, quienes pasamos por la vía, lo paga el estado, que somos al final todos nosotros con nuestros impuestos, qué hizo Petro, llegó el 22 y por hacer populismo dijo no subiré los peajes, llega el 23 y no lo sube, claro, llega al 24 y tiene que hacer el incremento del año anterior, pero ese hueco que dejó, nos costó 600.000 millones de pesos y ahora está haciendo lo mismo en el 2024, no subió los peajes y cuando los termine por subir, va a generar un hueco de alrededor de otros 700.000 millones de pesos, conclusión los va pagando el Gobierno, que al final somos los contribuyentes, que al final, son recursos que deberían estar destinados o para la misma infraestructura o para bienestar social, entonces lo que estamos estimando es que, si uno siguiera, para que ustedes vean la magnitud, con la dinámica de Petro, esto podría costar 14 billones en los próximos 16 años, pues eso

es para proyectar, que es absolutamente insostenible lo que está haciendo el Presidente, es populismo, porque al final termina por cubrir, termina por cubrir el hueco, es más, ahora que veo a la, hoy directora de Invías, que fue secretaria de movilidad cuando Petro fue alcalde, yo les quiero contar una anécdota, Petro por hacer populismo, algo parecido dijo voy a bajar la tarifa de Transmilenio y creó la hora valle, un subsidio para hora valle, los que aquí están, saben que los subsidios se focalizan, no se pueden hacer generales, pero ese es otro tema, el punto es que creó una hora valle, que le costó a Bogotá más de 2 billones de pesos y él mismo, antes de terminar el Gobierno, tuvo que quitar el subsidio, porque estaba prácticamente estallando Transmilenio, es decir, al final, votó a la caneca 2 billones de pesos, porque no, terminó no siendo sostenible, pero además, no terminó focalizando las personas que más necesitaba, es algo por el estilo, aquí estamos subsidiando, cuando se baja el peaje o no se incrementa al peaje, están subsidiando, a los carros de alto cilindraje, a los carros de alta gama, es decir, no está finalmente beneficiando a la persona más humilde, que en principio es el populismo que está tratando de generar Petro.

En lo siguiente simplemente un comentario, se corrigió, pero nos tocó poner el grito en el cielo, para que se pusiera, para que en el decreto de liquidación del presupuesto, se corrigiera el tema de proyecto-proyecto, de las vigencias futuras, porque el sector estaba prácticamente paralizado y así fue, incluso si no estoy mal, se perdieron, se perdió un mes prácticamente, con esa gestión y si a uno eso le suma, además, los bloqueos, en la siguiente gráfica, uno le suma, bloqueos e inseguridad en las vías apague y vámonos, esta es una gráfica de Fedetranscarga, o un dato de Fedetranscarga, en donde prácticamente en el 2023, se calcula, que estuvo bloqueado las vías nacionales en 9.240 horas, más de 700 bloqueos, que a propósito, ese es un dato también, de todos los gremios de transportadores, en donde prácticamente, además deja unas cifras dolorosas, que recuerdan ustedes si no estoy mal, el mismo Presidente hizo una, prácticamente una apreciación de total indiferencia con esto, pero dejó 16 conductores de camiones asesinados, esos paros, unas pérdidas económicas de 3.6 billones de pesos, es decir y el Gobierno prácticamente se pone del lado de quien bloquea y no del respeto institucional y del estado de derecho, es decir el Gobierno no hace nada.

Y además, aquí tengo que hablar, si hablo de 4G, tengo que hablar de 4G en Antioquia y aquí está el secretario de infraestructura de la gobernación, esto sí es la tapa, colegas y aquí debería haber unidad, porque el problema de Antioquia no es un problema regional, es un problema nacional, es que cuando nosotros abordamos los problemas regionales, exclusivamente regionalmente, estamos perdiendo de vista, que lo importante no es la política, es el ciudadano, el problema de la electricidad en el Caribe, no es un problema del Atlántico o Bolívar, es del país, eso hay que resolverlo, yo los invito a ustedes colegas, a que cuando es tan importante el problema que tiene Antioquia, como el problema que tiene Norte de Santander, usted aquí hizo un debate doctor Jairo Castellanos, en donde lo acompañamos, porque el problema no puede ser regional, el tema tiene que ser absolutamente de carácter nacional y el revanchismo de Petro abierto .

Yo quiero rápido mostrarles, que, de las obras que se están hablando en Antioquia, que Petro pues abiertamente ha dicho que no quiere hacer, porque prácticamente le caen mal los paisas, es, uno, la concesión mar 1, mar 2, que es absolutamente necesaria para conectar, el puerto Antioquia, el día de mañana Puerto Pisisi, en el Urabá, con Medellín y por otro lado mar uno, perdón Pacífico 1, que es la que conecta con Pacífico 2, hacia Caldas y esto de acuerdo también, a Fedesarrollo y a la misma ANI, ojo, las 4G de Antioquia no solo benefician a Antioquia, benefician al país, van a ser fundamentales para todo lo que aquí he dicho, pero además, directamente, generan este beneficio.

Primero empleos directos e indirectos 284.000, personas que salen de la pobreza con estas obras 440.000, son ocho

proyectos, que son 1.500 km y una inversión de 14 billones, y los departamentos que se comunican son ocho, es decir el problema no solo es de Antioquia y yo aquí resalto la valentía y berraquera del gobernador de Antioquia, que no se deja, que busca alternativas, pero también le pido al Gobierno que, se ponga las pilas, tengo entendido que la Contraloría Ministra lo citó a un plan de acción y están haciendo un plan de trabajo, entiendo que el día de mañana, deben firmar el otro, sí espero que sea así, espero que sea así, no sé si está en cabeza suya o supongo que está en cabeza de la ANI y del Ministerio, pero del Invías, a bueno, entonces muy importante, ahora nos contará usted y el compromiso que usted haga será fundamental para seguirlo, pero para poner en contexto a los colombianos, en la siguiente gráfica vemos, lo que pasa Pacífico uno y ustedes me dirán si no es, lo absurdo, más absurdo que este Gobierno prácticamente desconozca esa inversión, este es un tema que Senadores, como Esteban Quintero, Paola Holguín, Andrés Guerra, han tratado permanentemente, porque somos conscientes en nuestro partido, que estas obras son determinantes para Antioquia.

Primero, aquí ustedes están viendo Pacífico 1, Pacífico 1, tiene varios problemas, el primero, hacia el Sinifaná, en el 2020, hubo un derrumbe, resulta que está pago, ojo la construcción está pago por el seguro, pero la interventoría no le ha dado permiso al concesionario de hacerlo, eso es una gestión que hay que hacer ya.

Segundo, el intercambiador vial de primavera, que además incluye 3.2 km, eso tiene un costo alrededor de 800.000 millones, que la misma gobernación le ha dicho al Gobierno, hombre si no lo va a hacer, déjeme hacerlo, pero lo necesito hacer que es fundamental para Pacífico 1, pero además sobre el río Cauca, el puente que hoy está, no tiene la capacidad para soportar Pacífico 1 y conectarlo con Pacífico 2, perdón con mar 1 y entonces lo que se necesita son 200.000 millones para ese puente.

En el siguiente, lo que vemos prácticamente es, son los beneficios, yo no me voy a demorar, pues pero, lo que ahorraría en tiempo es gigantesco, pero aquí en la siguiente yo quiero mostrarles mar 1 y mar 2, pues está mar 1 y mar 2 y túnel del Toyo, que el túnel del Toyo tan famoso, pues está, hace parte de mar 1 y mar 2, entonces, aquí está prácticamente lo que representa, lo que lo que proyectaría en reducción o sea pasaríamos de más o menos 10 horas, a algo como 6 horas, es decir es una reducción en promedio de 37% del tiempo, perdón, es, llegamos a una reducción aproximada del 37% del tiempo, no es una reducción del 37%.

Siguiente, yo quiero mostrarles aquí lo del túnel del Toyo, el túnel del Toyo, es un segmento que la mitad la hizo la gobernación y la mitad lo debe hacer el Gobierno nacional, la gobernación terminó prácticamente lo suyo y eso cuando uno lo sobrevuela, encuentra que, eso además es un conjunto de viaductos y túneles espectaculares, que cuando uno llega, al último viaducto se encuentra con una pared, con una montaña, dicho de otra manera, si el Gobierno no invierte los 550.000 millones de pesos que faltan, va ser el elefante más grande de la historia del país, lo que se ha invertido en esa vía es fundamental, que insisto va a conectarlo con el Puerto Antioquia, el día de mañana con el Puerto Pisisi que ya está concesionado, y está esperando, que arranque la construcción, entonces esto es de la mayor trascendencia.

Entonces Ministra, como sé que están han avanzado en la Mesa de Trabajo, yo lo que quisiera aquí es que usted, públicamente nos diga, si van a hacer el acuerdo el día de mañana, va a haber ese acuerdo y cuál es el compromiso real del Gobierno.

Pero ojo aquí entramos a la pepa del debate colegas, porque es que el Gobierno nos dijo que no hace 4G es que eso me beneficia a los ricos, que eso no, que para qué las vías cierto, pero entonces dijo, que lo que él va a hacer es que, Toño que si no es 4G grande infraestructura, entonces qué es, caminos vecinales, a que entonces lo que hay que hacer

es, irnos allá al municipio de Castellanos y hacer placa huella ventada y que tenemos que contratar a las juntas de acción comunal, eso fue lo que nos dijo cierto, bueno, pues les tengo que dejar claro, que no hizo una y tampoco la otra, carreta es lo que ha hecho, lo dijeron los jóvenes hace una semana, no más populismo, no más carreta, queremos soluciones.

Ojo a esto, el Presidente entonces, dice en el siguiente, dice que las vías terciarias y abro comillas, de Colombia, las que llevan a la vereda campesina, serán contratadas por las juntas de acción campesina y se ponen la siguiente una meta ambiciosa, y por qué digo que ambiciosa, porque el Gobierno anterior, ojo, el Gobierno anterior recibió más o menos 24.000 km de vía terciaria, hizo 21.000 prácticamente lo dobló, sin mucha alaraca, pero este Gobierno dice no, no, no voy a hacer 21.000, voy a hacer 33.000 y las distribuye de esta manera, en el 23, 4.000 km, en el 24, 10.300, en el 25, 10.300 y en el 26, 8.200, uno dice bueno, este Gobierno va a frenar la infraestructura en el país, pero, le va a apostar a los caminos veredales y entonces aquí arranca.

En el plan de desarrollo, que a propósito estamos ratificando en la Plenaria de Senado, porque este Gobierno no cumple la ley y quiso atropellar a la Plenaria del Senado, sin cumplir la mecánica de la ley quinta, pues resulta que, en ese plan de desarrollo, había, estaba este artículo, que de alguna manera es un quiebre a la Ley 80, no, a la ley de contratación pública, porque básicamente está haciendo unas contrataciones directas, que de otro modo, deberían tener un procedimiento de selección objetiva, pero dicho de esta manera y bienvenidos aquí estos mis amigos Senadores, para que ustedes vean, este este desastre, porque no le han hecho, en Antioquia, en la Estrella, en Risaralda o en el Valle, vamos a ver qué es lo que ha pasado aquí, por supuesto en el Huila, no, sufre lo mismo, en Atlántico, en Norte de Santander, en Sucre, bueno aquí está, primero, dice la Cámara Colombiana de Infraestructura en aquel entonces dijo atención, lo que ustedes están aprobando, por ejemplo en Boyacá también, Senadora Ana Carolina, esto pasa allá también, dice atención, lo que ustedes están haciendo, va a conducir a obras fallidas, porque hay falta idoneidad y puede haber más riesgos de corrupción, pues claro contratando cientos y miles de convenios por todo el país, sin capacidad de seguimiento, de planeación, eso es lo que va a terminar pasando y bueno miren ustedes lo que ha venido pasando.

En la siguiente gráfica, vamos a ver, en el segundo semestre del 2023, este es el número de convenios solidarios firmados, el convenio solidario, es el convenio que se firma con la junta de acción comunal, esto es fuente de Invías, lo primero, es que es evidente que mire, se aprobó el plan de desarrollo, si mal no recuerdo en mayo junio, arrancan en julio con 9, en agosto con 34, y o sorpresa, en septiembre, octubre y noviembre, arranca el firmatón, qué pasó en octubre del 19 Senador, elecciones, a claro para las elecciones, el Gobierno sí se puso las pilas y empezó a disparar convenios, pum, pum, pum por todas partes, y entonces aquí ustedes ven la dinámica, atención eso, correspondería a 209.000 millones de pesos, que a propósito es solo 2.5% del planeado, es decir, esos convenios, terminan siendo prácticamente nada alrededor de lo que se había propuesto, pero bueno lo hicieron Senador Zabaraín, hubo ese esfuerzo, perdón del 23, me quedé en las elecciones en las que participé hace años, tiene razón.

Qué pasó en octubre del 23, Senador elecciones y ahí fue donde se disparó, se disparó la contratación de, perdón contratación no, la firma de estos convenios y entonces, mire lo que pasa, después nos ponemos a preguntar bueno, se firman en esas fechas, pero cuándo se inician y se inician 152 en noviembre y en diciembre 857, es decir los tiran al final obviamente, vienen en ese proceso de firma, se nota la incapacidad porque, usted debería ir iniciando de acuerdo a la manera en la que los va firmando, pero esto es la tapa, y aquí arranca este desastre, resulta que de esos firmados, de esos convenios firmados y supuestamente iniciados, suspendieron el mismo mes que los iniciaron 552, es decir,

prácticamente dos terceras partes fueron suspendidos el mismo mes que inician, entonces uno se pregunta por qué los inician si los van a suspender en menos de 10, 15 días y entonces nos fuimos a ver, cada una, de las 552 cartas de suspensión y cuáles eran las razones.

Primera razón, a que estaban en épocas decembrinas, que estaban de fiesta y que como estaban de fiesta, no se podría ejecutar, el segundo por falta de desembolso de Inviás en la siguiente, es decir, usted me lo firma, usted me lo inicia, pero no me da la plata, suspendamos, siguiente, por falta de interventoría Senador Carlos Julio, usted fue gobernador, uno puede hacer contratos de obra pública sin interventoría, no cierto y la última razón, porque, por el fenómeno del niño, por los efectos del fenómeno de la niña, perdón, de la niña, alguien aquí experto en el fenómeno de la niña, me dice cuándo se acabó el fenómeno de la niña, junio, junio acabó el fenómeno de la niña y estos señores dicen que en diciembre suspenden por el efecto de la niña, pero me pregunto una cosa, lo firmaron, en agosto, septiembre octubre, noviembre es decir se supondría que ya podrían haber previsto, lo que iba a pasar, porque, lo firmaron después de que acabó el fenómeno de la niña.

Entonces, eso es un montón de carreta, con el que suspenden, pero además que nos encontramos, todas las cartas de suspensión son muy parecidas y son prácticamente un *copy page*, conclusión, pusieron de acuerdo desde el Inviás, a 552 juntas de acción comunal para que les mandaran las mismas cartas, esto es, muy grave, porque les dijeron, señores, mándenme las cartas de suspensión, aquí tengo por ejemplo, tengo una carta desde Montería Córdoba por ejemplo, que le está diciendo exactamente, que de acuerdo a lo anterior, no se puede, resulta difícil de cumplir, por parte del organismo de acción comunal, porque hay que, atendiendo la época de decembrina y dice exactamente lo mismo una junta de Fusagasugá, exactamente el mismo párrafo, igual.

Pero además desde Santander de Quilichao, dicen lo mismo, en Ibagué dicen lo mismo, es decir, este Gobierno es absolutamente incapaz para solucionar los problemas, pero para este tipo de triquiñuelas son unos berracos, o sea ya fueron capaces de poner 552 juntas de acción comunal de todo el país, de acuerdo, para suspenderse los contratos, pero además tengo lo mismo, sucede lo mismo, no esto es por decembrina y esto es por falta de interventoría no, y desde el comienzo les dijimos, pero oiga, vean esta esta cereza, nos fuimos a ver sinergia, sinergia es el aplicativo que todos nuestros equipos y nosotros revisamos para ver el avance de las metas, sabe cuántos kilómetros, voy a volver a decir, sabe cuántos kilómetros reporta Inviás, haber construido, en diciembre 3.226, resulta que nos dicen, que los firmaron los convenios, entre julio y diciembre, el 90% entre septiembre y noviembre, nos dicen que los iniciaron en diciembre, pero además nos dicen, que dos terceras partes lo suspenden en diciembre, y nos dicen que tienen 3.226 kilómetros hechos, no, eso es una falta de respeto, por no decir una sinvergüencería, pero además agrego, dirá no, no son los contratados, no, imposible porque los 200 convenios que quedan, no suman, lejos de sumar los 3.226 km, es decir, este Gobierno miente con los avances del plan de desarrollo y con su gestión.

Ahora desde el comienzo dijimos que iban a fracasar primero, en la siguiente gráfica, uno, porque primero contratan y luego ajustan diseños, me excusa Senador Carlo Julio vuelvo a remitirme a usted, usted fue gobernador, uno puede contratar obra pública y luego ajusta diseños, o será que, que uno ajusta diseños, o perdón uno hace diseños, o será que uno hace primero hace diseños y contrata, primero se planea y después se ejecuta, bueno, aquí mostrare como lo hacen al revés.

Segundo, contratan sin interventoría y tercero, impusieron una meta imposible, imposible de cumplir, en lo siguiente, voy a dar solo ejemplos muy rápidos, aquí está, por ejemplo, dicho, dicho por Inviás, nos dice que de los 993 contratos

contratados es importante destacar, que para la ejecución de la obra física, existe una etapa previa de 45 días, para el ajuste de estudios y diseños, es decir, estamos hablando de caminos vecinales, placas huellas, yo quiero cualquier gobernación váyase usted, a cualquier gobernación a ver cómo les va haciendo placas huellas, son absolutamente eficientes, es que la placa huella se hace, es precisamente, es una forma de intervención rápida, ese es un instrumento que tienen los gobernadores para solucionar necesidades de la comunidad, de manera eficiente, a este Gobierno le quedó grande hacer una placa huella, una placa huella Senador, usted que fue gobernador y aquí entonces se ve, simplemente esto es para mostrar, cómo primero contratan y después la interventoría, no me voy a demorar en eso, pero estos son todos los ejemplos con creses, que demuestran lo que estoy diciendo, si todo documentos públicos.

Entonces lo siguiente que contratan sin interventoría, ya dije primero diseños, primero, perdón primero contratan, después diseños y después contratan sin interventoría y esto, yo ya no sé cuál es cuál es la tapa, pues, pero miren esto ustedes, en la siguiente, estamos en mayo no, mayo qué, 21 cuántos convenios lleva Inviás firmados hoy, de estos, cero, en mayo cero convenios firmados, cero, dicen que van a ser 700 este año y van cero, pues no van a cumplir la meta tampoco, no cumplieron la del primer año, no van a cumplir los 10.350 km de placa huella o de caminos vecinales de este año.

Siguiente y entonces aquí, para allá voy, y aquí muestro lo siguiente, la meta el 23 era 4.142 km, se supone que llevan 3.300, ya demostramos que eso es falso, pero además dicen, que este año contrataron o hicieron perdón, han hecho 456, no han contratado, no han contratado uno y llevan 456, qué estamos, qué anticipamos, que el Ministerio lo que está haciendo, es cogiendo de algún tipo de intervención en caminos vecinales, producto de otros proyectos y lo acumulan, pero eso no, así no funciona, aquí lo que estamos viendo es, cuántos en el proyecto de caminos vecinales, cuántos han hecho, cuántos contrataron, cuántos iniciaron y cuántos terminaron, la respuesta cero, cero, pero aun así, sumándole los 456 que dicen haber hecho este año, que a propósito se suman a los 3.300 que no hicieron el año pasado, tampoco llegan a la meta anterior, es muy grave.

Pero además en un documento propio de Inviás, yo no sé si la directora lo conoce, dice lo siguiente: abro comillas “no será posible dar cumplimiento a la meta, del indicador de vías regionales y caminos ancestrales, intervenidos, es decir ya nos dijeron que no, que ni para qué hacemos estos debates, que ya sabemos que no lo vamos a cumplir, es decir que ya nos resignemos no, le están diciendo a la comunidad, a esa Colombia profunda a la que iban a llegar, pero además dicen que faltó plata y entonces empiezan a hablar de la plata, bueno, yo les quiero mostrar en la siguiente, me lo decía aquí el Senador Castellanos.

El Congreso miren ustedes, el presupuesto del Gobierno, para este proyecto, o para para recursos de Inviás, vino con 2.1 billones de pesos y en el Congreso se aprobaron 2.78 es decir, un 32 % más, es decir el Congreso no le quitó plata, le dio plata y para el 2024 sucedió lo mismo, de 3 billones que trajo Inviás, 3.26 se le dio en el Congreso, es decir se le aumentó el presupuesto, el problema no es de plata, el problema es de incapacidad, absoluta incompetencia y entonces, ya para ir terminando me dice a mí el Gobierno, que no, que es que han terminado, que ya han terminado en 2 años, de que lleva este Gobierno, 120 caminos que ese solo el 12% de los convenios que supuestamente han firmado, pues no tenemos ninguna prueba de que se hayan terminado, quisiéramos verlos, pero lo que es interesante es que si para ellos contratados y terminados, es la firma del convenio, imagínese lo que debe ser terminados, no, eso no sé si es un render o qué viene siendo, pero lo que es evidente es que, supongamos por un minuto que son 120, fracaso total, fracaso total de este Gobierno, ni vidas 4G, ni 5G ni caminos

vecinales y yo quiero hablar aquí además de un tema puntual, que me tiene preocupado, vámonos a la siguiente.

Mire directora, este es un tema, absolutamente preocupante, en su Supía-Caldas, en el 2022 hubo unas lluvias, que tumbaron unos puentes y hubo más de 1.500 familias afectadas, yo estuve allá y, al alcalde anterior, le hicieron la promesa a este Gobierno, de que le iban a hacer los puentes, allá fue, sé que fue, a propósito fue Olmedo López de la unidad y no recuerdo quién más fue, menos mal no lo contrató el Olmedo, porque no hubiera habido puente y quién sabe dónde estaba esa plata pero, lo que es evidente, es que, no han hecho nada y que la respuesta, esto sí es lo más triste, la indiferencia total, la respuesta del Gobierno a la comunidad que todavía dos años más tarde está afectada, es que tranquilos, que ellos tienen plazo contractual hasta el 8 de julio de hacerlo, pregunta, si cualquiera de nosotros viviéramos en medio del agua y del barro, si no tuviéramos, cómo pasar al otro lado del río, nos van a decir que es que cuánto tiempo hay que esperar, no, no, perdónenme, ustedes que dicen ser los del Gobierno del pueblo, del constituyente, de las personas vulnerables, aplíquenlo, aplíquenlo, el corazón, la mano en el corazón y atiendan realmente lo que aquí sucedió.

Pero además, les podría hablar de problemas, que aquí, ahora el Senador me dice le hablará entiendo de Atlántico y otros seguramente, otros Congresistas de otras regiones, pero yo lo que les quiero terminar de decir, es lo siguiente, y es una denuncia, que quiero hacer hoy aquí pública, me parece absolutamente preocupante y a diferencia, aunque tienen responsabilidad, a diferencia de lo que aquí he planteado hasta el momento, por ahora esto no es responsabilidad suya, o del Gobierno actual, y esta denuncia es absolutamente preocupante, porque está en riesgo, la segunda línea del metro de Bogotá.

Se ha identificado, un posible conflicto de interés entre dos de los concesionarios, usted sabe, usted tenía eso en el radar o no, ah bueno, entonces, ah no pues entonces usted es la que va a resolver eso hoy, entonces aquí hay un posible conflicto de interés, ¿por qué? Senadores, les pido que me acompañen en esto, porque, yo entiendo que ojalá, esta inversión también estuviera para otras regiones no claro, pero lo que es evidente es que si se va a hacer en Bogotá, tiene que hacerse bien, la misma empresa, atención, la misma empresa, China Communications Construction Company, es dueña del 100% de un consorcio, que es el consorcio, que ven donde dice 100%, China Harbour Engineering Company Ltd., esa es 100%, pero al mismo tiempo, esa misma compañía es dueña del 37% del otro del otro consorcio, es decir, está jugando con dos consorcios, uno del 100% donde es dueña y otra del 37, ese conflicto de interés, en la siguiente diapositiva, lo identifica el BID Banco Interamericano de Desarrollo, dice a mano derecha, abajo en el recuadro que ustedes ven, dice, que se ha identificado, que le pide a la empresa metro, que se identifiquen alternativas que permitan la resolución del conflicto de interés, ojo esto, es decir el BID le está diciendo ya a la alcaldía, oiga resuélvelo esto, alguien me dirá, porque es conflicto de interés bueno, si ustedes se van al recuadro izquierdo, está el pliego de condiciones, en el pliego de condiciones dice esto, el conflicto de interés, existe cuando, en el literal d, abro comillas, “posee una relación con otro solicitante, directamente o a través de terceros en común, que le permite influir en la oferta de otro solicitante o en las decisiones del contratante en relación con esta precalificación”, punto está, es decir si uno es dueño del 37% en un lado, es capaz de, y en el otro del 100, de articular ofertas, es decir, es evidente el conflicto.

Pero saben qué es interesante, esto se lo dijeron a Claudia López y adivinen qué hizo Claudia López, nada, nada le respondió al BID, le respondió al BID, no, no que se van a sentar con los dos en cuestión, es decir, con los dos oferentes donde hay posible conflicto de interés, a ver qué hacen, hágame el favor o sea no lo a resolver ellos, sino que se van a sentar a trabajar con los dos oferentes en cuestión, pues

resulta que no hicieron ni, una ni la otra y entonces el alcalde Galán, lo que acaba de hacer, es ampliar el plazo del cierre de la licitación, pero por qué es grave esto y por qué me tomo el atrevimiento de plantearlo aquí.

Primero porque esta es una de las obras o probablemente la obra más costosa de infraestructura del país, pero lo segundo, es porque, si esto no se resuelve en tiempo corto y ahí entonces su presencia en la junta directiva, pero además su rol como Ministra y como Viceministra es fundamental, porque, de no resolverse rápidamente, se crea un clima de incertidumbre, donde no aparecen oferentes y si queda, podría eventualmente quedar un solo oferente, porque hay, tres oferentes chinos y un posible oferente español, entiendo que es así.

Conclusión si este conflicto permanece hasta el final, pues por ejemplo, el otro oferente dice, yo para qué participo, cuánto vale hacer una oferta para participar en esta licitación, me dicen que puede costar entre 8 y 10 millones de dólares, es decir una empresa tiene que invertir entre 8 y 10 millones dólares, para siquiera participar, quién se gasta 8 o 10 millones dólares, cuando tiene este nivel de incertidumbre, ahora alguien me dirá bueno y cuál es el problema entonces, digamos que no se resuelve y no participa, el problema es grandísimo, estas licitaciones cómo se licitan, a mejor precio, es decir, habría un costo de ineficiencia total, podría costarnos mucho más caro esta obra de lo que nos costaría, si hubiera competencia, pero además tendríamos la posibilidad de escoger no solo eso, sino la mejor calidad.

Y dicho finalmente, aquí podría, haber un escándalo de corrupción, porque lo que no se entiende es, cómo no se resuelve, es que tengo entendido, yo he venido hablando con diferentes personas en el gremio, contratistas de los últimos 30, 40 años en este país, me dicen que ni en Colombia, ni en el mundo, un conflicto de interés se maneja como lo está manejando aquí la empresa metro, que además la junta directiva tendrá pues una responsabilidad solidaria, en caso de que no se decida de manera correcta, entonces yo aquí lo que quiero es salvar la línea metro, la línea dos, la línea uno primero, la hemos, nos ha tocado salvarla en contra de este Gobierno y ahí va, con retrasos con dificultades, pero ahí va, pero lo otro es que esta es fundamental para concluir este primer tramo y lo que es evidente, es que este conflicto de interés puede poner en riesgo esta licitación, así que Ministra, le llamo la atención insistiendo que no, que aunque no es una responsabilidad suya, si evidentemente tiene la capacidad de ayudar a resolver esto lo más rápido posible.

Termino entonces, agradeciéndole a usted Presidente nuevamente, Presidenta y a la Mesa Directiva, habiendo agendado este debate, a los colegas, por haber atendido también, esta presentación, a los funcionarios del Gobierno, nuevamente al secretario de infraestructura de Antioquia y termino diciendo, la incompetencia de Gustavo Petro, le está haciendo daño a Colombia, la incapacidad de este Gobierno es una amenaza para los colombianos, queremos soluciones, no discursos.

El Gobierno le apostó a destruir por completo el sector de infraestructura de grandes vías a través del país, con el argumento de favorecer los caminos vecinales, pero ha demostrado con creces, que no solamente, acabó con la gran infraestructura, que a propósito es fundamental para generar empleo y para sacar literalmente a las personas de la pobreza, sino que también con los caminos vecinales, que es un anhelo de miles de colombianos y de comunidades, que necesitan sin duda, esa inversión, así que, bueno fracasó en otro campo más el Gobierno y este es parte de las causas, de la crisis económica y el desplome económico, en el que estamos viviendo, gracias Presidente y le quisiera pedir simplemente que, me complemente el Senador Meissel como citante, gracias.

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

Gracias Senador, tenemos 3 Congresistas acá anotados, el Viceministro de Hacienda nos pide la palabra antes, de

los Congresistas porque tiene que retirarse, lo sometemos a consideración de ustedes, esta Mauricio Gómez anotado, Carlos Meisel y Antonio Zabarain, entonces continuamos con el Senador Carlos Meisel.

**Honorable Senador Carlos Manuel Meisel Guevara:**

No mire, gracias Presidente y la generosidad de todos ustedes, compañeros de la Comisión Tercera, al Senador citante Miguel Uribe, gracias por el espacio.

Señora Viceministra mire, nosotros no queremos, de ninguna manera, quitarle valor a su presencia aquí, pero yo si invito a ustedes compañeros, de la Comisión Tercera, yo tengo este debate mañana en Comisión Cuarta y tampoco el Ministro va a poder ir, yo si los invito a ustedes, todos, aprovechando la situación de Miguel Uribe, a que elevemos esto a la Plenaria, en una fecha que el Ministro pueda estar, porque el sector infraestructura en el país, para no repetir lo que dijo Miguel Uribe está además de abandonado, está golpeado y eso no solamente afecta, el transporte del país, sino todos los otros indicadores macroeconómicos, que aquí ya se dijeron por parte del citante.

Yo simplemente quiero, resaltarle a ustedes, un problema que hay no solo en el Atlántico, en el Caribe, con todos los proyectos que hoy, tenemos en el limbo, desde el Gobierno nacional, se sigue aumentando este centralismo dañino Viceministra, se sigue abandonando ahora peor que nunca nuestra región, no hay certeza jurídica, de la financiación de los proyectos y eso está originando problemas, como los que hoy vemos en Turbaco, y que mañana o pasado, va a pasar en Papiros, necesitamos que el Gobierno nacional le hable con claridad a la comunidad sobre qué va a pasar con nuestros proyectos, y también tiene el mismo problema Antioquia y también tiene el mismo problema el sur del país, también tiene el mismo problema los santanderes, por eso les digo, elevemos esto a Plenaria.

En el Caribe hoy, hay cuatro proyectos, que están entrando en un cuarto oscuro, primero, el corredor de carga Atlántico-Bolívar, esto es un corredor de carga, doctor Gómez, que en abril pasaron 64.000 vehículos de carga, no ferraris, vehículos de carga, que impactan lógicamente la competitividad, que impacta lógicamente, la seguridad alimentaria, de todas esas poblaciones, que impacta la economía, que impacta todos los aspectos que hoy nos duelen, además las proyecciones de la construcción de la doble calzada, estamos hablando que la vía generaría 7.000 empleos directos, 4.3 billones de pesos en inversión, 253 km, que hoy están en el limbo.

Proyecto dos, Canal del Dique, Viceministra, adjudicado, con mucho esfuerzo, llegó este Gobierno yo no sé qué daño le hemos hecho nosotros en el Caribe, pum, necesitan una licencia ambiental, nos dicen y ni siquiera dicen ellos mismos, en qué va a consistir.

Tres, aquí no se habló más nunca, de la vía Barranquilla-Ciénaga, eso si bien es cierto, es una promesa que viene siendo recurrente, en anteriores Gobiernos, si se habían hecho avances, como lo es el puente, como lo es el tramo Ciénaga-Santa Marta, pero en lo que tiene que ver Barranquilla-Ciénaga, más nunca se tocó el tema, Senador Zabarain su tierra.

Y cuarto, las cerezas del postre y eso sí yo lo voy a tocar mañana y lo voy a tocar pasado, y lo voy a tocar, hasta que sea necesario, pero eso no, no lo vamos a dejar clavar nosotros en el Caribe, el cuentecito que se inventaron de la valorización, para que empiece por el Atlántico y por el Bolívar, y además que lo va a manejar la Fiduprevisora, con esas garantías que está ofreciendo la Fiduprevisora hoy, en esa vía yo no sé de dónde sacó Petro, que ahí hay, multimillonarios, en esa vía hay Universidades, en esa vía hay colegios, en esa vía, según las proyecciones de la valorización solo la Universidad del Norte, donde yo me gradué, va a tener que pagar 2.500 millones de pesos en la valorización, donde usted también se graduó, y de dónde sacan ustedes que esa Universidad está como para botar plata o para no invertir, en ciencia, tecnología, sino, pagarle una valorización a Petro, para que

venga la plata a la Fiduprevisora y se la traigan para acá para Bogotá.

Yo sí quisiera hacerle un llamado ustedes, compañeros de la tercera, para que no nos dejen que aquí nos cometan este disparate, con nosotros, además de dónde saca Petro que el campesino de piojo, que siembra 8 hectáreas de yuquita o de maíz o de lo que sea, tiene para estarle pagando valorizaciones, de dónde saca Petro que nuestro PIB per cápita está por encima de la media nacional y por qué no tenemos que aguantar la respuesta que me dio su Ministro ahí sí, en un evento en la gobernación del Atlántico, cuando le reclamé esto y nos dice, no es que los hermanos mayores, ayudan a los hermanos menores, ese fue el ejemplo que yo vi en mi casa y nosotros somos hermanos mayores de quién, en el Caribe, de quién, entonces adoptados, abandonados más que, más que adoptados.

Entonces quería ya voy a terminar, simplemente quería decirle y elevarle a esta Comisión, nuestras problemáticas, el debate sigue, le digo con franqueza, yo creo que tenemos que elevar esto a Plenaria, tenemos que elevar nuestros dolores y el riesgo país, que era lo que decía Miguel Uribe, le está generando el Gobierno, abandonando este sector, el decrecimiento económico, del PIB y de todas estas cosas, se debe a abandonos como esto...

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver presidio la Comisión Tercera del Senado:** Muchas gracias Senador, tiene el uso de la palabra el Senador Mauricio Gómez.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidenta gracias, rápidamente, eso es de discrecionalidad de la Presidenta, doctor Zabarain, pero si quiere yo con mucho gusto le doy el uso de la palabra, por favor, la edad y la jerarquía me obligan a cederle el uso de la palabra Antonio Zabarain.

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

Gracias Senador tiene el uso de la palabra el Senador Antonio Zabarain.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabarain Guevara:**

Muchas gracias, mi querido y apreciado Senador Gómez y voy a ser muy breve, no voy a ser tan extenso como el Senador Uribe, ni tan extenso como el Senador Meisel.

Yo solo quiero Ministra, referirme al tema, de los viaductos de la vía Ciénaga-Barranquilla, esa fue una batalla que lideramos aquí, en el cuatrienio anterior, en compañía del Senador Gómez Amín, del Senador Cepeda, del Senador Meisel y de otros Senadores de la bancada del Caribe, conseguimos, después de más de tres, cuatro debates de control político en Comisiones, tanto Terceras, como Sexta, después de más de tres o cuatro Debates de Control Político en la Plenaria, que el Presidente Duque, nos escuchara, entendiera, la magnitud de la problemática y asignara 700.00 millones de pesos, a través de un Conpes, para poder ejecutar esos viaductos.

Se apareció la virgen, abrieron la licitación, adjudicaron la licitación de los viaductos hace más de 2 años, por una suma cercana a esos 700.000 millones de pesos y hoy, 2 años después, no se han podido arrancar esos viaductos, por x, y, o, z, problemas que se presentan como siempre, con la famosa licencia ambiental, que de pronto construir los viaductos, de pronto le puedan hacer daño, a dos o tres mojarras o a dos o tres lisas y entonces, es un tema de verdad absurdo, que hoy, esos viaductos no estén en construcción y absurdo, porque esa vía los que transitamos por ahí, sabemos que en cualquier momento colapsa, en esa vía Ciénaga-Barranquilla transitan diariamente, si mal no recuerdo y por eso me pongo las gafas, diariamente 13.000 vehículos, usted lo debe saber, entonces esa vía está a punto de colapsar, la han sostenido a través de unos pedraplenes, pero si usted pasa por allá a las 6 de la mañana, ve que ya el agua traspasa esos pedraplenes, y en cualquier momento el mar, se va a llevar esa banca, y va a quedar incomunicado el país, no es Ciénaga y Barranquilla,

no es Riohacha y Barranquilla, es el país, porque perdón, a través de esa vía, llegan productos a los tres puertos, tanto a Barranquilla como a Cartagena, como a Santa Marta.

Entonces yo le pido a usted, en nombre de la bancada del Caribe, señora Ministra, que interceda ante la ANLA, que se sienten con la ANLA, que se sienten con el contratista, que le encuentren una solución, a esa licencia ambiental y que arranquen con la construcción de esos viaductos, porque es que, mientras no, se construyan esos viaductos, no se puede iniciar la construcción de la segunda calzada de la vía Ciénaga-Barranquilla, que hoy es un embudo, porque venimos de un puente, que le costó al Estado, un mundo de plata y ese puente desemboca en una vía de dos carriles, o sea como si fuera un embudo.

Entonces si no se construyen esos viaductos, no se puede poner en práctica, la ejecución de la doble calzada de la vía Ciénaga-Barranquilla, por Dios, eso no necesita sino algo de voluntad política, sentar a la Ministra del medio ambiente, con el director de la ANLA, usted como directora de Invías, el Ministro de Transporte y que tomen una decisión, que beneficie aquí, a todos los habitantes del país, no es de, es que no eso no es para la costa, eso es para el país, eso es una vía, que le presta beneficios al país.

Voy a terminar con lo siguiente, aquí siempre, se habla, con ese tema del populismo de los peajes, que los peajes son costosos, que los peajes le hacen daño a la población vulnerable, mentira, eso no está justificado, ni lo pueden justificar, mire vea en la década del 80, un camión 600, porque hoy son tractomulas, se demoraba 17...

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

30 segundos para que termine Senador.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabarain Guevara:**

17 horas para movilizarse entre Cartagena y Santa Marta, o sea podía ser un trayecto, hoy todavía sin la segunda calzada, Ciénaga-Barranquilla, Cartagena-Santa Marta, se demora 4 horas, quiere decir, que en vez de hacer un trayecto ese carro, puede hacer tres trayectos, luego se beneficia, la empresa transportadora, se genera más empleo, se gasta menos plata en mantenimiento, porque las vías son menor, menos frenos, menos mantenimiento del vehículo, o sea por dios, acabemos con ese populismo, de que los peajes, van en contravía de la economía, los peajes le brindan la posibilidad a la gente, de que como...

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

Muchas gracias Senador, un minuto por favor.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabarain Guevara:**

Esos peajes le brindan la oportunidad, no se metan ustedes el cuchillo, le brinda la oportunidad, a que, a través de esas vías, le lleguen todos esos insumos que necesitan, para desarrollar esas redes terciarias, porque cómo le va a llegar, cómo les va a llegar los insumos a esas redes terciarias, si no tienen por dónde, canalizar esos materiales y esos insumos que se necesitan.

Yo finalmente, lo último es que, ese tema de la junta de acción comunal me parece un despropósito, una junta de acción comunal, cómo hace, para expedir una garantía, del manejo del anticipo o una garantía de estabilidad de una obra, si a una empresa, legalmente constituida con todo el soporte financiero y con todo el músculo financiero, tiene dificultades para sacar una garantía, entonces eso es todo señora Ministra, espero que hayan tomado atenta nota y que esto no sea otra vez un saludo a la bandera.

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

Muchas gracias Senador tiene el uso de la palabra.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidenta gracias rápidamente.

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

Senador Mauricio por cinco minutos.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

No conocía al Presidente de la ANI, al Presidente incapaz de la ANI, levantó la mesa papiros, ¿Por qué?, le toma del pelo a la gente en el Atlántico, porque prometen y no cumplen señor Presidente de la ANI, no es Atlántico, es Turbaco hoy, está paralizado Turbaco, pero qué pasa con el aeropuerto, se le fueron dos años y no pasa nada, pero qué pasa con el dragado, Presidente, se le fueron 2 años y no pasa nada, qué incompetencia, qué incompetencia, qué incapacidad, Mesas Técnicas para qué, para crear una expectativa en la comunidad y engañar a la gente, para qué, resuelvan, es que son Gobierno, es que no tenemos plata, sí tienen plata, aquí lo demostramos, el año pasado, se dejaron de ejecutar 50 billones de pesos señora Ministra encargada, pero no tenían plata para los Panamericanos, no entiendo, hay plata o no hay plata.

Usted sabe cuánto tiempo lleva construyéndose la doble calzada Barranquilla-Cartagena, usted sabe señora Ministra, tiene los años, lo sabe, es una pregunta señora Ministra, usted sabe cuántos años lleva el estado de Colombia, construyendo la doble calzada Barranquilla-Cartagena, señora Presidenta, dígame a la Ministra que me conteste, no, pero dígame si sabe o no, ah no sabe 14 años, a la orden señora Ministra, 14 años, 5 años para hacer 8 km y dos peajes, los más cercanos en Colombia, los más cercanos Papiros y Puerto Colombia Senador Meisel, no Senador Zabarain, los peajes son necesarios, pero es que Papiros y Puerto Colombia, tienen una distancia muy pequeña, entre ellos, para hacer el mismo recorrido los últimos 14 años, con los mismos conos rojos, no los cambian, además están viejos, no, no son los mismos, el concesionario es tan descarado y tan cínico, que no cambia los conos, están desteñidos, ya a mí me salieron canas, a los 42 años y todavía los mismos conos y la señora Ministra, se pone brava conmigo, no, no se ponga brava conmigo señora Ministra, ahora sí, ahora sí, y usted tampoco, no tienen derecho a ponerse bravos conmigo, los bravos somos nosotros, que tenemos que hacer control político y no al Gobierno de Petro, al Gobierno de Duque también se lo hicimos y al Gobierno de Santos también, llevo 12 años aquí, luchando, porque los caribeños somos hijos de menos madre, le contesto ahí, no somos ni adoptados, no somos ni no, ni mayores, somos hijos de menos madre, pero cuando van a buscar los votos y a Petro le fue bien allá, ahí sí el carnaval, el mapalé, el sombrero volteado y se lo ponen y lo desfilan señor Viceministro de Hacienda, pero cuando se tienen que meter la mano al bolsillo, hay plata para el metro de Bogotá, para el metro de Medellín, para todo, menos para el Caribe.

Ya estamos como un disco rayado, cuándo lo van a hacer, les quedan dos años cuál Constituyente señora Ministra encargada Gobiernen, cuál Constituyente señor Presidente de ANI Gobiernen, tampoco, no Gobiernen, no se meta en mi intervención, no señora no se lo permito, aquí cada Senador puede hablar y puede decir lo que quiera, todavía somos un país libre...

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

Le pido respeto por favor.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Entonces déjenme terminar, aquí lo mínimo que tenemos que hacer es alzar la voz, por la gente de la costa atlántica, no por mi gente de la costa atlántica está sufriendo, con tarifas con peajes injustos y no pasa nada, y la gente no tiene más cómo pagar, cómo no vamos a gritar, por ellos, cómo no vamos a alzar la voz por ellos, si es que nosotros estamos elegidos para eso, y así lo hizo Petro en la oposición, cuando hacía los debates que hacía y se le respetaban, en esos debates y hacían muy buenos debates, ahora nosotros los hacemos, pero no, para nosotros, porque no se rajan con la Comisión

Tercera, se rajan con el pueblo de Colombia, gracias señora Presidenta.

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

Gracias señor Senador, continuamos con el Senador Carlos Julio González por 5 minutos, Senador porfa continuemos, la Senadora Sonia Bernal, nos pedirá la palabra después, del Senador Carlos Julio, gracias.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Señora Presidenta, honorables colegas, si el Senador Zabarain, si el Caribe se queja hoy aquí, si el Caribe se queja hoy aquí, qué podríamos decir del sur olvidado este país, si el Caribe hoy reclama, qué podemos decir desde el sur del país, pero para no desviar la atención, del debate que hoy se hace sobre las vías 4G y todo lo que significa, las concesiones en el país, señora Ministra encargada, Presidente de la ANI, si usted me permite.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Mientras tanto una moción de orden, mientras esperamos.

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

Esperemos un minutico, moción de orden Senador Uribe.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Presidenta y colegas, les quiero pedir un favor, hemos tenido en esta Comisión, una dinámica donde, cierto tipo de invitados hablan antes de los funcionarios públicos, por ejemplo cuando el Senador Jorge Castellanos, perdón Jairo Castellanos, hizo su debate ambiental y de infraestructura, permitió que hablaran varias personas, lo permitimos, los escuchamos, yo quisiera pedir el favor, está invitado el secretario de infraestructuras de Antioquia, con un tema muy puntual, me gustaría que cuando terminen los Senadores, antes de que hable el Gobierno, él pueda presentar, evidentemente su intervención, que usted le dará el tiempo que corresponda, pero lo que me parece apropiado, es que antes de los funcionarios, él pueda hablar, para que en su intervención los funcionarios puedan contestar.

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

Senador eso sometámoslo a consideración de ustedes, porque me han pedido el Viceministro y la Ministra, que como que tienen que irse.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

No ya una sí, pero mire con todo respeto,

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

No por eso, en consideración de ustedes.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

No de acuerdo, no esto no es para usted, es un comentario para ellos, con todo respeto, aquí no pueden venir a decir que tienen afán, yo le pido el favor y Viceministro, es más, si el Viceministro se tiene que retirar, yo, podemos ver, no hay problema, pero la Ministra no puede decir que tiene afán, perdóneme, ah bueno me acaba de decir la Presidenta.

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

Bueno, miren entonces.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Señora Presidenta, como ya está, la Ministra si me permite, señora Presidenta, como ya está la Ministra termino mi intervención.

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

Bueno terminemos la intervención y lo sometemos a consideración, gracias.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Señora Ministra encargada, señor Presidente de la ANI, hoy obviamente hay un reclamo nacional, que no está relacionado solamente con el Gobierno, sino que es un asunto de estado y tiene que ver con la forma como hemos estructurado este país.

En la Plenaria de esta tarde nos vamos a referir, sobre lo que está sucediendo en el Cauca, en el Huila y en el sur del país, en materia de orden público, en materia de conflicto armado, en materia de dolor y en materia de sufrimiento, y una parte de las razones estructurales de esto que sucede, en este sur del país, está profundamente relacionada con la infraestructura, con el desarrollo y con los determinantes sociales, y económicos que tiene nuestra región, nosotros valoramos, el esfuerzo que se hace hoy por ejemplo Ministra, con la ruta 45 que trata a través de 456 km de llegar desde el Huila, hasta el hermano en el departamento de Putumayo y llegar al Ecuador y entendemos la enorme responsabilidad, que tenemos en esta materia y hemos visto el compromiso de su Gobierno, Viceministra, el compromiso de su cartera y hemos acompañado el proceso, para que esto se termine satisfactoriamente.

Sin embargo anticipándonos a un debate, que se viene en la Comisión Tercera, quisiéramos recordar, la audiencia que se realizó apenas hace tres semanas en el Huila, sobre la conexión Orinoquía-Pacífico y como estamos hablando de la conectividad del país, estamos hablando de esa otra Colombia olvidada, que tiene que ver con la conexión, Colombia-Huila-La Uribe-Meta, pero es la conexión completa Pacífico-Orinoquía, en donde estamos buscando el Puerto de Buenaventura y el mercado hacia Pacífico, nos parece muy importante, que el Gobierno le ponga el radar, a la solución final, en la conexión sobre todo entre Colombia-Huila y la Uribe-Meta, una vía que está en el plan de desarrollo, desde el año 1906 y que aún hoy en el año 2024, no hemos podido materializar.

En segundo lugar, destrabar lo que es la conexión Pacífico-Centro a través de Isnos- Paletará-Popayán y las posibilidades es determinar este corredor, como nos lo sugiere la historia comercial y económica del territorio y en tercer lugar, contemplar la tercera fase, que con Invías se ha venido ejecutando, entre otras cosas Viceministra, es el ejemplo más importante de compromiso territorial, de compromiso regional, en un país con el centralismo que tenemos, como los recursos de la región, aportan a vías nacionales, como lo hicimos, para construir la primera fase, la Plaza Belén-Puracé-Popayán, la segunda fase, que está en ejecución y la tercera fase, que esperamos, sea tenida en cuenta por el Gobierno.

El departamento del Huila y en el sur, tenemos una propuesta Ministra, Viceministra y es colocar recursos públicos del departamento, para ejecutar la placa huella, para lograr avanzar en materia de conexión de red terciaria, puesto que nosotros en el caso específico, somos una potencia cafetera, frutícola, panelera, cacao, piscícola y tenemos enormes dificultades, con la exportación de nuestros productos, que pierden el rango de exportabilidad, vía las dificultades en el transporte de las mismas.

Por eso el gobernador del Huila, ha venido ofreciendo, recursos públicos del departamento, para hacer una bolsa común y que podamos ejecutar un plan piloto de placa huella, aquí lo mencionó el Senador Miguel Uribe, si tuve la posibilidad de ser gobernador y conocemos la complejidad de la misma, en mi Gobierno, terminamos ejecutando 150 km de placa huella, para entender la dimensión de ese, habría que decir, que todo Gobierno anterior, el máximo nivel que se había aplicado de índice de ejecución, había sido de 22 km, nosotros hicimos 150 km y demostramos que con voluntad política, sí se puede hacer, pero también acudimos obviamente a la solidaridad del presupuesto nacional.

Y finalmente, Tenemos un gran desafío relacionado con el tema ferroviario y ahí sí queremos solicitarle Ministra, tener

en cuenta la rehabilitación de la vía Neiva- Dorada, pero concretamente Neiva-Girardot, ese fue el trazado ancestral, ese fue el trazado histórico que tuvo nuestro departamento, por decisiones totalmente equivocadas en algún Gobierno, no solamente se levantó, se liquidó, ferrocarriles y además levantaron parte de la red, entre otras cosas, privatizaron las mismas estaciones ferroviarias, que hay a lo largo de este camino y generar un enorme problema de desconexión del sur del país, con la red ferroviaria.

Ustedes hoy, pueden acudir a nosotros ayudando con el presupuesto que dejamos en el plan de desarrollo aprobado, de cofinanciación, de los estudios de prefactibilidad y factibilidad, porque lo nuestro es una rehabilitación o sea ni siquiera necesitamos hacer estudios de trazado, podemos revisarlos, porque tenemos la posibilidad de hacer una rehabilitación, sobre todo de Neiva-Girardot, y ver cómo nos conectamos finalmente hacia la dorada, hoy ustedes están contemplando obviamente la Dorada-Espinal, para nosotros es muy fácil, conectar.

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

30 segundos Senador.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Conectarnos con el Espinal y por eso queremos acudir a esto, que va a ser un debate próximo y futuro, muchas gracias señora Presidenta.

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

Gracias Senador tiene el uso de la palabra la Senadora Sonia Bernal.

**Honorable Senadora Sonia Shirley Bernal Sánchez:**

Sí con un cordial y fraterno saludo a todas y todos, bueno yo soy de las que también manejo mucho la emoción, pero hay que gestionar las emociones, debo gestionar las emociones en que, en verdad, Colombia tiene un atraso en todas las vías, y ese es un tema, que lo hemos tenido milenario, centenario.

Yo lo mencionaba la otra vez acá, apreciados colegas, cuando nombramos como por ejemplo, el puente de los Grillos en Boyacá, se cae y queda incomunicado el Casanare-Arauca y Vichada, y se cayó iniciando el Gobierno de Gustavo Petro, y es un puente que venía construido de hace tres Gobiernos anteriores, definitivamente la ingeniería para apostarle a la infraestructura vial en el país, debe revisarse y definitivamente deben revisarse los recursos, pero deben revisarse los modelos económicos que se han establecido, las alianzas público-privadas, que se, es que el doctor Uribe, yo le pongo tanta atención a él, y se la sigo poniendo y por eso me distrae, no a sumercé.

Entonces le puse cuidado a todo el debate que hizo, estaba diciendo entonces, que los modelos económicos definitivamente hay que revisarlos y lo que en su momento parecía interesante que eran las alianzas público-privadas, donde se llamaban, a quienes tenían los recursos, para que hicieran las inversiones, que el estado *per se* no daba y no da para poder resolver todas las dificultades de 1.103 municipios, un país de fronteras, un país en el que no, le combinan los periodos de las entidades territoriales con el del Gobierno departamental, un país que pareciera que viene construido en su Constitución y en su esencia, para que esto funcione con mucha dificultades, pero así, las cosas entonces, las alianzas público-privadas, como la que se hiciera hace 10 años, 10 años, no ahorita, ni uno, ni dos, señor Presidente de la ANI, como usted lo conoce, doctor Francisco, para la construcción de un poco más de 200 km entre Villavicencio y Yopal, pues un modelo económico, que usted recibió, que seguramente ya debe saber y nos podría informar, cómo es que Corficolombiana, del grupo aval, dueño de Covioriente, quiebra a tres contratistas que son los tres operadores que cogen de Villao hasta Yopal hay para

abajo, quebrados, tres honorables y empresas prestantes de la Orinoquía colombiana.

Definitivamente hace 10 años, cuando se hizo ese contrato y hace 8 y hace 7 años, pues quedó mal concebido, ya usted debe saber, cómo Corficolombiana debe responder, para que los operadores, los prestadores y los trabajadores, la mano de obra, pero sobre todo hoy, las dificultades que está registrando esta vía, en el diseño, que hace Corficolombiana, dueña de Covioriente, pues no lleve a que más casanareño, dejen su vida a la entrada de Yopal, ustedes todos que conocen Yopal, porque allá los he visto, a propósito de ustedes, los que hablaban de contiendas y de la necesidad ira a buscar votos, pues claro, porque somos Senadores de la república y podemos ir a cualquier lugar a visitar los amigos que no respaldan, entonces ustedes colegas que conocen la entrada de Yopal saben, que allí se está poniendo un riesgo Presidente la ANI gigante, pero que es de un diseño, que definitivamente viene desde hace 10 años, cuando se estableció este modelo económico con esta alianza público privada, muy bien.

Pero yo si quisiera destacar algo importante de lo que nunca se había hecho y sé que todos ustedes acá, mis apreciados colegas, con buenos ojos ven que las organizaciones comunales, es decir el ciudadano constituyente primario, el de base, el campesino, a quien le duele la construcción de vías pues haya sido hoy optimizado para esa iniciativa que tiene Invías señora Ministra de transporte usted hoy también encargada, para que las organizaciones comunales reflejen con la posibilidad grande de tener algo más de 1000 hoy, organizaciones comunales constructoras de estas vías y de estas placas huellas, vale la pena entonces no pensar solamente en los grandes, porque uno pensaría que la construcción de su casa no se la da al maestro de la esquina, que lo conoce toda la vida el maestro con sus cinco de la cuadrilla, claro se lo doy al arquitecto, pero mire lo que ha hecho el arquitecto para nombrar al grupo aval, que es el dueño de la vía entre Villao hasta Yopal.

Y ese modelo económico establecido, era cuando teníamos el oleoducto rodante gigante, que no había construido Cisin o que no había construido otras compañías petroleras, claramente yo me apresto a pensar que ahí ya hay posible desequilibrio, porque no está rodando lo mismo hoy que lo que rodaba del Casanare al centro del país hace 10 años, que la carga mayoritaria nuestra del departamento del Casanare, vaya en un 19% a Cundinamarca y que vayan en un 16% al meta, un 8% a Bogotá y el mismo porcentaje al Valle del Cauca, no quiere decir definitivamente entonces que seguro doctor Francisco, le vaya a salir a usted este lío jurídico, porque usted encontró, usted recibió, no sé hace cuánto se posesionó, pero sí quiero reconocer, que no llevaba yo sino 8 días de posesionada porque soy la Senadora la nueva y así a veces lo tratan a uno.

No digo acá porque mis colegas no hay sino solo colegaje, pero lo miran de soslayo y usted sin ningún problema dijo venga señora a la cita, qué le está doliendo en el Casanare, porque claro a Mauricio le duele el Caribe, pero a mí me duele la Amazorinoquia y es valioso saber que hay funcionarios que están dispuestos a atender, el reto es gigante, son más de 50 años de atraso en vías, trabajar con las organizaciones comunales es un camino que no lo debe dudar señora Ministra de Transporte y de Invías, serán ellos los que hagan valer y hacer valiosas posibles todas esas construcciones y estas vías, yo pienso que los debates hay que darlos siempre en línea constructiva y estando yo en la decisión de respaldar, el sin número de apuestas valiosas del Gobierno de Gustavo Petro, pues también hacer las observaciones como las que acabo de hacer, porque usted encontró una papa caliente doctor Francisco, frente a esos modelos de las Apps, que no vengán hoy entonces el arquitecto o el ingeniero rico, a pedir que el Estado le tiene que subsidiar pues no, porque en esta sociedad se democratiza las riquezas como se democratizan las responsabilidades y esas responsabilidades también tienen que ser las vidas



que están perdiéndose a las vías por diseños que no están del todo bien hechos, o porque las obras como lo decían nuestros colegas también se vienen demorando de más.

La responsabilidad es de todos y el que tiene más que ponga más, porque este país no puede seguir en inequidades o las brechas cada día más altas, hay que hablar por realmente el pueblo, muy bien gracias.

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

Tiene el uso de la palabra en el Orden del Día, la Senadora Karina Espinosa, el Senador Jairo Castellanos, después vamos a Sesión informal y vamos a darle el uso de la palabra al Secretario de Infraestructura de Antioquia Horacio Gallón, Exrepresentante a la Cámara y por último el Presidente de la ANI doctor Francisco y la señora Ministra encargada; voy a dar el uso de la palabra por 5 minutos las reglas del juego son nuevas, las pongo yo y espero que las cumplan.

**Honorable Senadora Karina Espinosa Oliver:**

Gracias señor Presidente, un saludo muy especial a la Viceministra, al Presidente de la ANI, Ministra, Ministra encargada, agradecerle la visita que hizo en Sucre, eh agradecerle por escuchar a las comunidades, estamos pendientes de la mesa, el próximo 30 y esperamos que en esa Mesa de Trabajo se llegue a las soluciones, recalcar que es el deterioro del puente ubicado entre la vía Coveñas-Tolú, la de mayor necesidad, nosotros necesitamos arreglar ese puente, que no vaya a cobrar más vidas y el mantenimiento de la vía que conduce de San Onofre a Tolviejo que son 27 km.

Quiero hacer una alerta preventiva, por las inundaciones que se vienen presentando en la Mojana, por el rompimiento de Caregato, para que se prevenga la socavación de la vía por aguas, en el trayecto San Marcos- Majagual y quiero también poner en conocimiento que la concesión de la autopista de la sabana, vence el año que viene y necesitamos saber quién va a asumir esa concesión, o que va a pasar del año en adelante, para que lo vayamos anotando ahí, la concesión autopista la sabana, por otro lado eh Ministra, como sabemos que es posible que presenten una nueva Reforma Tributaria y nosotros no podemos como parlamentarios presentar algunas iniciativas, nosotros estamos muy preocupados porque los municipios tienen que seguir mendigando al Gobierno nacional, recursos y los impuestos que llegan son muy pocos, tenemos el caso de los recursos que se recaudan por concepto de monto de contraprestación, por zona de expansión portuaria y por uso de infraestructura.

De esos recursos que se recaudan el 80% se queda la Nación con ellos y el 20% de los municipios, pongo el caso de Tolú específicamente, de 5.361.833 que se recaudaron el año pasado, a Tolú le entran 892 millones de pesos, nosotros no podemos seguir en esta situación, nosotros no podemos seguir eh tocando siempre las puertas acá y lo peor de esto, es que a los alcaldes no los atienden, tienen que acudir a nosotros para que seamos a veces de enlace para llegar a la, a la digamos a los ministerios, nosotros necesitamos municipios y regiones autónomas, mayor descentralización por eso nosotros proponemos que en esa Reforma Tributaria, eh cambie este porcentaje y se haga un porcentaje 50/ 50 o 60/40, pero que le entren más recursos a los municipios.

Porque la Nación obviamente estos recursos en qué los invierte, en mantenimiento, protecciones costeras, hidragados y profundizaciones y los municipios pueden invertirlos en inversión social, pero son muy pocos recursos, entonces queremos que se lleve también ese mensaje para la Reforma Tributaria, muchas gracias Ministra.

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

Tiene el uso de la palabra, entonces el Senador Jairo Castellano y se prepara el Secretario Horacio Gallón.

**Honorable Senador Jairo Alberto Castellanos Serrano:**

Muchas gracias señor Presidente, Ministra ya con las buenas tardes hay unos temas de Norte de Santander y el Oriente, que nos siguen preocupando, parte de lo que ya insistentemente hemos venido tocando, de la incomunicación de Arauca por la falta de la vía de los Libertadores y de la vía de la Soberanía, hay unos contratos que supuestamente la semana pasada fueron a Norte de Santander a inaugurar, la obra de doble calzada entre Cúcuta y Pamplona e iniciaron a cobrar los peajes, pero hay un tramo muy grande, entre el corregimiento de la Mojana y Pamplona que todavía no está habilitado, pero el cobro sí, el cobro sí está completo, yo sí quisiera que nos explicara, por qué el cobro sí está completo y la obra no está completa.

Hay unos contratos del Gobierno anterior, entre la Y de Astilleros Tibú y Tibú la Gabarra, que en uno en el primer tramo, La Y de Astilleros y Tibú, va en ejecución el 17% y ya han cobrado más del 50% de la obra, que nos expliquen de verdad qué está pasando y yo sí quiero aprovechar esta oportunidad Ministra y es que uno de los grandes problemas del Norte de Santander es la lejanía con los puertos, con el mundo, la conexión, el Presidente Petro en campaña, habló del tema del ferrocarril o de la vía de Cúcuta al sur del lago de Maracaibo, como una de sus banderas en el Oriente, nuestros tatarabuelos la hicieron hace muchos años, hace más de 100 años y nosotros la dejamos, no solo la dejamos acabar, sino que no hemos sido capaces aún ni siquiera de hacer el puente, en el municipio de Puerto Santander que comunica con la Fría en Venezuela.

Y quisiera saber también y que me explicaran hoy Presidente de la ANI, ¿qué pasó? con el trayecto Pamplona-Bucaramanga, que hacía parte de este corredor vial de Oriente y que según nos dicen quedó desfinanciado y por fuera de la estrategia vial de este Gobierno, es eso señor Presidente; muchísimas gracias.

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

Gracias Senador Jairo, tiene el uso de la palabra, pero antes voy a pedirle a la Comisión que se declare en Sesión Informal, para para escuchar por 3 minutos al Secretario Gallón. Se declara la Sesión Informal por parte de la Comisión ¿así lo quiere la Comisión?

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula, Subsecretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo quiere señor Presidente.

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

Tiene 3 minutos con posibilidad de dos más para cinco, el Secretario de Infraestructura, Horacio Gallón.

**Doctor Luis Horacio Gallón Arango Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia:**

Muchas gracias señor Presidente, un saludo muy especial al Presidente de la ANI, a la Ministra encargada, a la directora de la Invías, al Senador citante doctor Miguel Uribe, nosotros desde Antioquia lo que queremos desde, empezamos desde el primero de enero era con una preocupación, porque el año anterior en la aprobación del presupuesto se solicitaron 350,000 millones de pesos, que se requerían para este año de las vigencias futuras, ya de los temas de las vigencias futuras, de manera adicional para que no se frenara el Túnel del Toyo, que es una obra fundamental, porque las vías de conexión nacional que son las 4G que pasan por Antioquia, no se podían quedar paralizadas simplemente por no tener esos 350,000 millones de pesos y que ya hoy lo estamos viendo, debido a la, a lo que nos conminó la Contraloría de la República hace 20 días, de que nos llamó tanto al Invías como al Gobierno departamental, para que miráramos cómo íbamos a culminar una obra fundamental, que no solamente está uniendo o se está construyendo el túnel del toyo, sino

que une a mar dos, mar 1, Pacífico 1, Pacífico 2, Pacífico 3, con los magdalenas y la autopista conexión Norte.

Y esa preocupación empezó el señor gobernador a decir, hombre busquemos la forma de solucionar eso, venga entréguenos las vías, nosotros le buscamos una fuente de financiación, venga construyamos y busquemos una vaca para que entre todos, le pongamos financiación a todas estas obras, el único fin, el único interés de la gobernación de Antioquia, encabezada por Andrés Julián Rendón, es que las obras de conexión nacional que pasan por Antioquia, se terminen y yo quiero decirles este porcentaje que es muy importante mar 1, mar 2, las vías del Nus, Pacífico 2, Pacífico 3, ya están al 100% o sea, ya están terminadas todas estas obras; Pacífico 1, tiene un avance del 97% y tiene tres, cuatro dificultades, pero ya en el alcance, ya llevamos un 97% construido.

Magdalena 2, tiene un avance del 79% y la conexión Norte un 99%, estas últimas dos, ya terminamos una en diciembre y la otra se termina en marzo del próximo año, lo que nos falta es un 3%, 4% de todas las vías de conexión nacional, que pasan por Antioquia y esto no fue diseñado para ir a favorecer al departamento de Antioquia, esto fue diseñado con un Plan Vial Nacional, de hace más de 15 años y que nos va a comunicar al departamento del Chocó, al Pacífico, al Valle, de la manera más corta con la Costa Norte colombiana, por el Urabá, que nos va a llevar a la ciudad de Bogotá, si queremos ir a la Costa Norte colombiana de un tramo más corto, por este sector.

Eso es lo que nosotros estamos luchando, peleando, buscando desde hace mucho tiempo, simplemente porque estas vías que favorecen a más de 8 departamentos de manera directa, como lo dijo el Senador Miguel Uribe de manera clara, lo podemos terminar, nosotros qué hemos venido haciendo, simplemente que no entendemos cómo unos diseños, que están desde el año 2020, la Interventoría no ha autorizado al concesionario, para que....

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

Un minuto para terminar señor Secretario.

**Doctor Luis Horacio Gallón Arango Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia:**

Que se termine el Botín de la Sinifaná, ¿cómo hoy todavía no está a cargo de nadie el puente del río Cauca que se requiere, para poder pasar la carga, tenemos un puente que no tiene esa capacidad sobre el río Cauca y una los Pacíficos, con el mar 1, mar 2; lo tercero esa vía de Camilo C, para nosotros el intercambio, para que no nos embotellando y no estemos llegando al área metropolitana en una sola calzada, como hoy tenemos solo 3.2 km y no tiene la financiación; estamos buscando, nosotros queremos ayudar, mire Gobierno nacional, entréguenos los que no sea prioritario, las vías que no sean prioritarias, que nosotros le buscamos la fuente de financiación, como ya la hemos venido haciendo, con la doble calzada Oriente, con el...

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

30 segundos para terminar.

**Doctor Luis Horacio Gallón Arango Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia:**

Los empresarios antioqueños en App, han colocado más de 7.5 billones para que nosotros las construyamos, a nosotros nos gusta trabajar de la mano del sector privado, del sector público y lo último doctor Mauricio, hemos construido los últimos tres periodos de Gobierno departamental, más de 1.500 km de placa huella, porque allá además de construir las vías nacionales, las vías importantes para las exportaciones e importaciones, construimos vías para los campesinos.

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

Me dice la señora Ministra volviendo a Sesión Informal, que mañana está citada una Mesa de Trabajo con ustedes para todos estos temas, esperamos que termine en buen puerto; tiene el uso de la palabra ilimitadamente la señora Ministra encargada de Transporte.

**Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

Listo muchas gracias Senador por su generosidad, listo bueno nosotros preparamos unas diapositivas, les pido por favor que me ayuden con la presentación y yo quisiera eh solicitarles Senador Miguel Uribe, Senadora Karina, Senadora Sonia, bueno todos los que aún están presentes, usted Senador Mauricio, eh que me pongan bastante atención en las cifras, en la situación eh Senador Miguel Uribe, porque lo que pretendemos con esto desde el sector transporte y ya hemos tenido otros espacios, nosotros tuvimos en Plenaria de Cámara, también un debate muy parecido a este.

Estuvimos en días pasados también en Comisión Cuarta, con un debate muy parecido a este, estuvimos en días pasados también en Comisión Cuarta con un debate muy parecido a este y en esos debates, eh nos hemos referido frente a la situación y es y yo quiero decirles acá Senadores, porque tengo que partir de eso aquí no hay mezquindad, aquí no hay ideología, aquí desde de este sector transporte, pues cuando se nos asignan los recursos que le decía yo en una Sesión pasada Senador en esta misma Comisión, al Senador Miguel Uribe, que es muy paradójico Senador que todo lo que usted ahorita acaba de mencionar, frente bueno no recuerdo aquí podría listar todas los, los verbos y adjetivos que nos asignó, de incompetentes para abajo, eh no bueno, listo bueno, sí varios.

Pero además, se les agradece el cariño Senador, se les agradece, eh pero resulta que no senador, resulta que esto no es de incompetencias, esto no es eh de mezquindad, esto no es de discurso ideológico, de por uno sí o porque otros no, esto es de administrar las realidades Senador y yo quiero que usted a este debate tan juicioso que usted hace, a esas presentaciones que eh y sé que es así, que usted las estudia para y con su equipo y demás investigan, le añadan por favor Senador varias cifras que me parecen importantes que usted las conozca en el contexto, pero no solamente que las conozca, que las analice y que las pueda también eh incorporar a todo este contexto.

Siguiente; (se fueron a la última diapositiva), entonces aquí simplemente Senadores, esto es importante y nos lo preguntaba tal vez en la Proposición número 20, el Senador Miguel Uribe y es cómo se administra la infraestructura, yo no me voy a detener mucho en esto 205,000 km donde hay competencias de las gobernaciones, donde hay competencias eh del Gobierno nacional y donde hay competencias de los alcaldes y pues finalmente, esas competencias son importantes porque aquí lo acaban eh de mencionar frente a múltiples inversiones, que tiene el Gobierno nacional hoy en Red Vial Secundaria, que es 100% competencia de los Gobiernos departamentales.

Hoy a través del programa de legalidad y reactivación, el Gobierno nacional invierte 1000 km de red vial secundaria y también estamos haciendo inversión en red vial terciaria, que es competencia de las alcaldías y aquí quiero referir, porque quiero que se queden con este número de los 18,000 km que hoy administra el Gobierno nacional de lo que está categorizado, nos preguntaba el Senador también ¿Cómo se define una vía troncal, ¿cómo se define una vía transversal? Y de esa categorización hoy 10,200 km los administra el Invías y nos preguntaba el Senador en la Proposición, con qué los administra Senador Mauricio, con 31 peajes que hoy administra el Invías, para poder atender el mantenimiento vial de 10.200 km, vías donde tenemos 1.870 puentes a cargo del Instituto Nacional, que deben ser objeto de mantenimiento, vías donde hemos tenido lamentablemente los efectos del fenómeno de la niña, en este momento aún

tenemos sectores de nuestra infraestructura vial con cierres parciales, porque hemos tenido pérdidas de banca y demás.

Y esto es muy importante Senador, porque antes de cualquier inversión, lo mínimo es que uno debe mantener la lo que administra, entonces no es solamente el recurso que se asigna año a año, para poder atender nuevos proyectos, nuevos kilómetros, nuevos túneles, nuevos viaductos, sino que es muy importante, cómo garantizamos el mantenimiento de esa infraestructura vial y 7.700 km que administra la ANI, a través de 43 contratos de concesión de primera, segunda y tercera y primera, tercera, cuarta y quinta generación; siguiendo por favor y aquí me quiero detener porque esto me parece muy importante Senador Uribe y es aquí usted ve el presupuesto de las dos entidades más importantes de este sector, llámese el Invías y llámese la ANI, pero tenga un dato este sector hoy tiene en inversión 13.96 billones de pesos, esa es la inversión de este sector.

Sobre un presupuesto de inversión Senador de 98 billones de pesos, quiere decir que este es el sector paradójicamente Senador, este es el sector que más recursos de inversión tiene en el gobierno y recuerden ustedes Senadores, cómo se distribuye el presupuesto 502 billones, 106 billones para honrar la deuda, 98 billones de inversión y un poco más de 320 billones de funcionamiento; pero el sector transporte hoy, tiene el presupuesto más alto de todo el sector, si usted mira los diecinueve tal vez sectores, sobre los cuales uno puede identificar el Gobierno, este sector tiene el presupuesto más alto y lo concentran tres entidades, ANI, Invías y Aerocivil, en un 95%.

El presupuesto de este sector está en estas tres entidades y quiero Senador que mire esta diapositiva, porque aquí usted va a ver en la ANI, solo me voy a referir en este momento en la ANI, de esos 7.4 billones de pesos que tiene la ANI, en vigencia, en presupuesto, pues del orden de 6.12 billones son vigencias futuras, quiere decir que son compromisos, que se han realizado en momentos diferentes a este Gobierno principalmente, pero que igual el Gobierno nacional y la ANI en particular, está honrando entonces es el primer mensaje que yo quiero dejar acá Senadores y agradeciendo el debate al que nos convocan y es el Gobierno del Presidente, este sector, la ANI, el Ministerio, en ningún momento está deshonorando los compromisos, solo las 4G Senador en este año hay que ponerle 5.9 billones de pesos y ahí están los recursos, están matriculados, están garantizados y serán girados a las fiducias, conforme las reglas de juego del contrato.

Pero ahora váyanse al Invías, el Invías tiene este año 4.3 billones de pesos, de los cuales 1.7 billones son vigencias futuras de los famosos contratos de legalidad y reactivación, aquí nos citó el Senador Castellanos para hablar de uno de esos contratos, el de la Lejía, de la vía la Lejía, eh de la vía de la Soberanía- la Lejía- Saravena, donde estos contratos, esos 1.7 billones son vigencias futuras que van hasta el año 2.030, ahí está metido el contrato que nos decía ahorita el Senador Zabarain, de los viaductos de Ciénaga y la variante de Ciénaga, está metido en ese paquete de proyectos, quiere decir que mal contados el 40% del presupuesto que le asignan al Invías, hoy están honrando compromisos de contratos, ahí está el túnel del Toyo, Secretario, sabe usted 340,000 millones de pesos, el 8% del presupuesto del Invías, es para el túnel del Toyo.

El 8% de lo que hoy tiene el Invías de esos 4.3 billones, 340,000 millones son del túnel del toyo y el año pasado fueron 430,000 millones, si usted suma del espacio fiscal de este Gobierno, hoy del túnel del toyo son 1.1 billones de pesos que este Gobierno honra, conforme los contratos que están firmados, entonces y esto es muy importante Senadores, porque insisto, es que esto no es mezquindad, yo quiero mostrarles, adelante por favor, es que me parece importante, sigamos no me voy a, quiero irme a las gráficas, acá están Senador eh usted ve cuántos proyectos tenemos de cada generación, de primera generación cuatro proyectos, de tercera generación tres, las 4G usted lo mencionó muy

bien, no 29, 30 proyectos de 4G, de los cuales 20 fueron de iniciativa pública y 10 de iniciativa privada.

¿Qué quiere decir eso? que esos de iniciativa privada que son los que más problemas tienen hoy, se pagan solo con peajes y miren ustedes que en este mismo recinto, tuvimos dos posiciones frente a la fuente de financiación, unos Senadores defendiendo peaje Papiros, peaje Turbaco, en este momento tenemos allá en Turbaco, una, un conflicto con el peaje, que tenemos que resolver y estos proyectos, estas 4G, esto no es porque el Gobierno Santos era más eficiente, o porque el Gobierno Duque era más eficiente, o porque entonces el Gobierno Petro como lo como nos lo dicen acá, somos una, somos incompetentes, somos ineficientes y otros tantos calificativos, que se recibieron ahorita, esto tiene que ver mucho con la financiación; (regálenme la siguiente diapositiva, es la siguiente).

Aquí les dejo Gobierno, por Gobierno, que se ha hecho y esto tiene que ver con esto señores, resulta que este país tiene un mecanismo que se llama el cupo de App, resulta que para poder yo financiar contratos de 4G, o no digamos de 4G contratos de App Ley 1508, que aquí la gran mayoría somos expertos en este modelo, resulta que el país tiene que tener con que endeudarse y el país tiene que tener cómo financiarlo, esto no es girar cheques sin respaldo y mire usted Senador Uribe y usted que mencionó ahorita el metro, esa franja azul que usted ve ahí, lo azul oscuro, son las 4G y la 5G.

Esa franja gris, son los sistemas masivos de este país; en sistemas de transporte masivo y aquí le voy a dar un dato Senador, las 4G entre Capex y Opex a pesos de hoy, son 111 billones de pesos, 60% lo que cuesta la infraestructura, 40% lo que cuesta la operación, pero resulta que los masivos, esos masivos toda esa franja gris que usted lo dijo muy bien, lo que más pesa es lo férreo, el Gobierno nacional ha comprometido 62 billones de pesos para la línea 1 de Bogotá, para la línea 2, para Regiotran de Occidente, para el Tranvía de la 80, para una inversión total de los sistemas férreos de 88 billones, toda esa línea gris que usted ahí, son los compromisos del Gobierno nacional, miren hasta dónde vamos a ir, vamos hasta el 2050, para poder terminar de pagar los proyectos que hoy están financiados.

En total el Gobierno nacional ha invertido que consume ese cupo, lo consume 82 billones de pesos y entonces qué pasa respetados Senadores, porque también mencionó el Senador Miguel es que tienen una, un portafolio de proyectos listos para estructurar y se lo escuché también un día al Exministro Mauricio Cárdenas decía, en las bibliotecas de la ANI en los anaqueles de la ANI, están los proyectos listos, no señores, no es así, hoy es hoy y estamos ad portas de abrir Dorada- Chiriguaná, una app férrea por 3 billones de pesos, 521 km desde Dorada hasta Chiriguaná y estamos pendientes, de que se modifiquen estos cupos y esto no es simplemente Senador y usted que entiende muy bien todos estos números, no es una orden del Presidente, suban el cupo, esto tiene uno que mirar las reglas fiscales, tiene que mirar toda la filigrana financiera.

Para que el país diga, porque le cuento el Presidente ya dio una orden, el Presidente hace un año dijo, hay que motivar la inversión, suban el cupo de App de 0.6 del PIB a 0.8 del PIB y eso significa que toda esa franja naranja oscura que ustedes ven ahí, son los proyectos que queremos poder incorporar, es ese nuevo portafolio Senador, es el proyecto Villeta-Guaduas-Carretero, que todo el mundo lo pide, es el proyecto la Senadora Sonia mencionó ahorita, es el proyecto Sogamoso-Yopal que está estructurado, es el proyecto Pasto-Popayán en 101 km desde la, desde Timbío hasta Estanquillo, esos proyectos que, (regálenme la siguiente diapositiva), entonces ven ahí todas esas líneas que ustedes ven, la línea punteada naranja, es como está hoy el cupo de App, está consumido, consumido.

Necesitamos ampliar los cupos Senador para que entren nuevos proyectos, entonces esto no es Senador que eh

tenemos aquí un propósito de acabar la infraestructura, esto no es un propósito o que los otros fueron eh mucho más eficientes, no, es que los otros tuvieron el cupo solito para ellos y lo consumieron y por eso Duque, pues probablemente solo sacó seis proyectos carreteros, porque es que ya no había cómo financiarlos y eso es muy importante Senador, para que lo tengamos en cuenta y para que tratemos de ser un poco eh más precisos todos, al afrontar este tipo de temas, entonces esto no es insisto, que no queramos sacar proyectos, esto no es insisto que seamos mezquinos, esto no es insisto, que además lo debo decir que seamos ineptos del Presidente para abajo, porque pues finalmente los que respondemos por este sector, pues somos los que estamos hoy aquí citados.

Entonces pues así no queramos, es a nosotros a quienes nos están diciendo ineptos que somos los que tenemos hoy la responsabilidad, solo le dejo un dato a hoy el Invías ya tiene comprometido el 54% de su presupuesto, a hoy el Invías ha hecho giros de su presupuesto por el 16% y ahorita Senador eh al final, me voy a referir a caminos comunitarios y a todas las pues eh las eh situaciones que usted refirió en su debate; (regálenme la siguiente).

Y yo sigo porque ah bueno, este es nuestro gasto fiscal de mediano plazo Senador, mírelo usted mire cuáles son nuestros cupos, mire que estamos en este momento al borde de nuestros cupos, justo están ahorita tramitando una ampliación de nuestro marco fiscal de mediano plazo, pero insisto, esto no es suban y punto, esto tiene por detrás toda una formulación técnica, de cómo se llevan las finanzas de este país, que no es ajena a este sector, entonces es muy importante las Comisiones Terceras y Cuartas del Congreso, que son las que tienen que ver con estos temas presupuestales, pues yo sé que estos números son claros, que los estamos presentando, lo que significa no tener marco fiscal de mediano plazo, lo que significa tener hoy un cupo App que está consumido y que el sector necesita, que estas eh realidades, no voy a decir limitaciones.

Estas realidades fiscales, se puedan levantar para que podamos sacar adelante como usted bien lo menciona, los proyectos que recibimos en una fase de maduración, que hemos seguido madurando nosotros y que van a salir a licitación en los próximos meses, vuelvo y los listo; Villeta-Guaduas, Dorada-Chiriguaná y Pasto-Popayán, salen a licitación este año y salen Senador usando el esquema app, salen usando la alianza público-privada, salen con ese mismo esquema, porque le un proyecto como Pasto-Popayán, en inversión de infraestructura, es un poco más de 7 billones de pesos, ni porque quisiéramos los podemos tener en 3 años, 4 años para hacer una obra pública, entonces qué nos toca, hacerla usar el modelo, financiarlos y pagarlos a 30 años, porque pasé una diapositiva y usted nos preguntaba en su Proposición, ¿cuándo se usa uno u otro modelo?

La ley App o la vinculación de capital privado se usa principalmente para hacer obras de infraestructura, obras de infraestructura complejas y la gran característica del modelo App Senadores es, cómo se asignan los riesgos, en un contrato obra pública, el riesgo es compartido gran parte de los riesgos, entre ese contratista obra pública y el Estado, en un contrato App no, en un contrato App le traslado el riesgo ambiental, le traslado el riesgo de diseños, le traslado el riesgo constructivo y debo decir Senadores y ahorita voy a mostrarles unas cifras, que hoy esa filosofía, ese espíritu de asignación de riesgos, está también muy en entredicho, hoy tenemos cualquier cantidad de tribunales de arbitramento, hoy tenemos cualquier cantidad de eventos eximentes de responsabilidad, que nos está costando.

Quisiéramos y usted refirió también y reconoce este no es un problema que se haya generado, para los que no lo sepan, estos contratos se adjudicaron en el 2014 y en el 2015, no se adjudicaron hace 1 año, hace 2 años, estos contratos ya cumplieron 8 años de operación y ahí viene, como decían algunos Senadores, la cereza del pastel, resulta que estos contratos Senador tienen un mecanismo que se

llama el diferencial de recaudo, resulta que estos contratos, el Estado asumió el riesgo comercial, el Estado dijo si no pasan los carros por x, y, z, w causa, el Estado paga y saben Senadores cuánto se ha pagado entre el año pasado y este año diferencial de recaudo, 4 billones de pesos.

Esos mismos 4 billones de pesos lucirían buenísimo en muchos proyectos, en las obras que nos están mencionando de Pacífico 1, o en los 550,000 millones que le hacen falta al Invías para las obras del Toyo, fueron 4.1 billones de este Gobierno, que tuvimos que poner en el presupuesto de la ANI, para honrar el diferencial de recaudo, pero este Gobierno sigue honrando los contratos y sigue entonces sacrificando, inversiones que se tienen que hacer, porque este Gobierno es respetuoso, este equipo que está acá, es respetuoso de los contratos y sabe que debe honrarlos, entonces eso Senadores es muy importante tenerlo en todo este contexto, porque insisto y regale, por favor adelante, adelante, ya adelante, aquí regálenme esta diapositiva, miren Senadores, entonces les decía, este portafolio de proyectos tan importante para el país, porque es nadie lo va a discutir, aquí nadie va a discutir el factor el factor multiplicador que eso se evidencia, de 2.2 que tienen las obras civiles en la economía.

Nadie va a discutir que estas inversiones le han significado al país un ahorro, pero aquí también es realidad...

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

Señora Ministra, cuanto más o menos, yo sé que le dije ilimitado, pero denos el tiempo, para más o menos...

**Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

15 minutos.

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

¿15 minutos?

**Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

Sí señor, gracias listo, gracias, gracias Senador por su, por su, no, pero yo escuché, yo mire dije una, dos, tres...

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

No discuta las decisiones de la Presidencia, siga señora Ministra.

**Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

Gracias muchas gracias por su generosidad, sí son y es que eso yo creo que lo importante, esto es un tema en blanco y negro Senadores, estos son cifras, esta es la realidad que administramos y sobre esto se toman decisiones eh Senadores, que quisiéramos que fueran fáciles, pero resulta que aquí todas las decisiones valen billones, aquí cualquier decisión que se toma en la ANI, vale 100,000, 200.000, 300.000, 400,000 millones de pesos y en todas estas decisiones, el Gobierno, el Estado colombiano responde, entonces miren Senadores esto, hoy todos sin excepción, los contratos 4G deberían estar en operación y mantenimiento.

Todos miren ustedes ahí están los porcentajes, hay 8, 9 proyectos que están en 100%, quiere decir ya pasaron su fase de construcción, ahí están algunos de los mares, ahí está Pacífico 3, ahí hay varios proyectos que ya lograron, pasaron el umbral, hay una serie de proyectos que están entre 90 y 99 proyectos y me atrevería a decir Francisco, ahí está hoy en día con concentrada una parte importante de, de las decisiones que se están tomando en la ANI, frente a unidad de funcional, retribuciones parciales, eventos eximentes de responsabilidad, litigio en tribunales de arbitramento, pero miren ustedes que tenemos una serie de proyectos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 proyectos por debajo del 40%, dos proyectos decía creo que fue el Senador también Miguel Uribe, no

toman decisiones, Mulaló-Loboguerrero, Senador Mulaló-Loboguerrero está en 0% de ejecución.

El concesionario interpuso un tribunal de arbitramento pidiendo la terminación del proyecto, pero resulta que el concesionario ya tiene licencia ambiental, ya se la otorgaron por eso ese primer tribunal le dijo no señor, no accedo a que termines el contrato, tienes que ejecutarlo y qué hizo el concesionario en su derecho, poner otro tribunal de arbitramento y qué está diciendo el concesionario, que hacer el proyecto Senador Mauricio, le vale un billón de pesos más, o sea que todo el esquema de riesgos, (Ay Dios mío) riesgo de construcción, riesgo de diseños, riesgo ambiental, pues tranquilo ya no sería un riesgo del contratista, sino que la ANI entonces, debería asumir esos riesgos y aceptar que para que se haga la obra de Mulaló-Loboguerrero un proyecto de 33 km, tendríamos que adicionarle a ese contrato un billón de pesos.

Entonces esta realidad, esta realidad de la ejecución, pues es lo que nos pone también en el día a día, es lo que mantiene el quehacer y nosotros y esto lo dije en un debate anterior, nos hubiera encantado Senadores, nos hubiera encantado, llegar al Gobierno y que todo esto estuviera en fase de operación y mantenimiento, nos hubiera encantado (regálenos la siguiente diapositiva), que hoy no estuviéramos hablando de los DR8 Senadores, porque ya les dije que pagamos 4.1 billones, pero en total valen 7.4 billones de pesos, el año entrante tenemos que salir a pagar otros 3 billones de pesos de DR8 y ahí también hay una gran cantidad de recursos, que podrían destinarse de manera diferente, les doy otro dato, en el plan de desarrollo las obras que están en el plan de desarrollo, (ya tranquilos) gracias.

Las obras que están en el Plan de Desarrollo Senadores, a cargo de Inviás, que hay un ejercicio muy democrático en el Congreso, en el plan plurianual departamental, departamento por departamento, pueden costar del orden de 47 billones de pesos, eso valen los 99 proyectos de vías secundarias que están en el Plan Nacional de Desarrollo, que suman 7.700 km más la terminación de la vía que le va a corresponder al Inviás, en el corredor de Pasto-Popayán y solo una cifra, al Inviás le vienen asignando un recurso de 4 billones de pesos, no por mezquindad insisto, es porque pues después de que se hace un ejercicio, con todas las entidades que componen el Gobierno nacional, pues al Inviás se hace un esfuerzo muy grande, por asignarle un presupuesto importante; (adelante) esta presentación va a quedar acá, yo me quiero ir, (siguiente) quiero que quiero que vean esta diapositiva Senadores miren, los proyectos de iniciativa pública, pública, miren ustedes y esto es hoy para nosotros uno de los orígenes de los problemas, de lo que vale el proyecto, el 37% se invierte en infraestructura.

Recuerden que estos proyectos que nosotros llamamos iniciativa privada, se pagan solo con peajes, pero no solamente eso, el Estado tiene prohibido por ley, adicionarles plata, entonces proyectos como el, los, varios de los proyectos que nos mencionaba el Representante, el Senador Meisel, como autopistas del Caribe, como la IP Antioquia Bolívar, como Jica, como bueno de los 10 proyectos que están en el listado, no les podemos poner plata del Gobierno nacional y cuando no se pueden cobrar los peajes, que venían en la estructuración Senador y creo que aquí no tengo una diapositiva, pero le cuento, en estas estructuraciones que se hicieron en el año 2.014, 2.013, 2.014 se hicieron incrementos a los peajes del 200% Senador Mauricio.

Se incorporaron nuevos peajes, solo un dato ese peaje de Turbaco que hoy está, que tenemos un tema social gravísimo, es el 39% de la IP de autopistas del Caribe, o sea ese contrato depende en un 39% solo de ese peaje, entonces esta es la realidad frente a estos proyectos, esto nadie ha salido aquí a querer minar el modelo y esto es importante, por eso son generaciones de contratos, por eso es que hay primera generación, tercera generación, cuarta generación, quinta generación, porque cada generación, ha hecho cambios en el modelo por ejemplo les cuento, las

concesiones de quinta generación, aquí en Bogotá, Alo Sur, accesos Norte 2, malla Vial del Valle, troncal de Magdalena 1, troncal de Magdalena 2 y Buga Buenaventura, ya no tienen DR8 por ejemplo, ese, ese paquete de concesiones ya no tiene DR8, tiene otros otros mecanismos.

Entonces cada concesión, ha generado cambios en su modelo, en pro de mejorar la simetría en la asignación de los riesgos, porque estos proyectos hoy, el Gobierno los está honrando, pero le está costando al Gobierno y está costando recursos; quiero (déjenme ver estas diapositivas) y se y de verdad le pido a los Senadores, que aquí va a quedar la presentación, que cuando tengan un tiempo las estudien un poco más a profundidad, ustedes ven aquí cómo se comporta el Capex y el Opex entre los proyectos cuando son iniciativas públicas, miren ustedes que hay más inversión en infraestructura que en operación, pero ahora déjenme ver la siguiente, miren cómo se comportan, regálenme la siguiente, cuando son.. (las pasaron tal ah no, la siguiente, la siguiente), miren cómo se comportan cuando son iniciativas privadas, es menos inversión en infraestructura, más inversión en operación y dependen 100% de los peajes, donde todos sabemos la dificultad que tenemos y quiero regálenme la anterior.

Esta me parece es muy importante Senador Miguel, Cuando llegamos al Gobierno habían 17 tribunales de arbitramento de las 4G, 17 por 9.8 billones de pesos, o sea los señores concesionarios en tribunales internacionales, en tribunales nacionales, reclamando lo que a juicio de ellos consideran el Gobierno debe entrar a respaldar hoy tenemos ha aumentado la litigiosidad, tenemos 25 tribunales de arbitramento, pero miren ustedes un fenómeno que yo creo que los que los que estructuraron esto, nunca se lo imaginaron, que íbamos a tener tantos eventos eximentes de responsabilidad, entonces 354 eventos revisados, donde por qué se dan, por temas de geotecnia, por temas prediales, por temas sociales, por temas técnicos, son los concesionarios diciendo, no es mi responsabilidad, no es mi responsabilidad y ante esto.

Y estos son mecanismos del contrato, así lo estableció la Ley de infraestructura, que le que permite que haya un espacio para atender de manera más expedita la conflictividad del contrato, no ir al juez natural a un al contencioso administrativo, sino resolver estas controversias en el marco de amigables componedores, tribunales de arbitramento, pero esto Senador eh Miguel y a usted como citante de este debate, créame que esto no es incompetencia yo insisto, eh esto cualquier decisión que uno tome y el y vaya en contra de los intereses del Estado, pues esto también después si usted que además también ha sido funcionario público, sabe que, pues las los funcionarios públicos debemos responder de las decisiones que tomamos y son decisiones de billones de pesos lo que está hoy aquí en cuestión.

Entonces quiero eh con esto también y voy a ir cerrando, porque quiero hacer una referencia hacia el tema de caminos comunitarios y la inversión en vías terciarias y demás, venimos en unas inversiones Presidente y Senadores, donde un sector que altamente ha tenido una inversión importante, no es solo en este Gobierno, en los Gobiernos anteriores donde el 90% de esa inversión Senadores, ha estado asignada principalmente al modo carretero, inversiones importantes que tenían que hacerse para mejorar los tiempos de viaje y demás y la conectividad con los puertos; hoy seguimos y seguiremos usando el modelo de App, haciendo unos ajustes en la asignación de los riesgos, haciendo unos ajustes eh en cómo se pueden sacar mejor los proyectos, creemos que de este gran paquete de contratos 4G hoy la experiencia 8 años de ejecución, de estos proyectos también nos dejan enseñanzas frente al tema de la conflictividad social, frente al tema de los manejos ambientales, frente a cómo yo quiero... (regáleme una presentación donde está el equity siguiente).

Que me acordé de esta diapositiva senador, quiero que la revisen, miren esta esta diapositiva es buenisima Senador

Miguel, miren Ustedes cómo se compone la inversión en las en las, en las concesiones, la franja azul es el equity, la franja amarilla es la deuda y la franja verde es lo que se paga con peajes y vigencias futuras, entonces miren ustedes acá, que el Gobierno nacional a través del mecanismo de vigencias futuras, que ustedes lo veían en las gráficas de cupo App, mantiene la posibilidad de que estos proyectos salgan adelante y esto es lo que vamos a seguir haciendo, con los nuevos proyectos de App que estamos eh sacando adelante, ahora frente al túnel del Toyo Senadores, lo dijo el Secretario.

El túnel del Toyo es un proyecto que costaba 3.4 billones de pesos, de los cuales el Gobierno nacional comprometió 1.4 billones de pesos Senador, de los cuales ya le dije 1.1 billones hicieron parte del presupuesto del año 2022, 2023, 2024, los recursos de esta vigencia 340,000 millones en dos contratos de obra y un y un contrato de electromecánicos están asegurados, efectivamente terminar las obras nos comparan con el proyecto de la gobernación, la gobernación empezó secretario creo que en el año 2014, 2015, a sacar adelante estas, estos estos proyectos, en el caso del Invías estos contratos son del año 2021, eh los recursos que fueron asignados al Invías y hoy pues se reporta también un porcentaje de avance del 79% de las obras a cargo del Invías.

¿A qué acuerdo llegamos Senador con la gobernación? a la luz del acompañamiento y de la solicitud que nos hizo la Contraloría y es que el Gobierno nacional le aprobó al departamento la instalación de un peaje y volvemos a hablar de los peajes y el Gobierno departamental, hizo una eh operación financiera para poder traer a valor presente, el recaudo de ese peaje y de ese recurso eh se van a usar 140,000 millones de pesos, para completar las obras del que están bajo la responsabilidad del Gobierno nacional, entonces ahí ya hay los primeros 140,000 millones, es una transferencia que deberá hacerse y estamos todavía en conversaciones de quién ejecuta y cómo se ejecutan, pero ahí aparecen los primeros 140,000 millones, que nos van a permitir avanzar, estamos haciendo una priorización de obras con nuestros contratistas, ahí tenemos a Hidalgo-Hidalgo y al Cóndor, dos contratistas eh que han venido cumpliendo la ejecución de sus contratos y adicionalmente en la vigencia del próximo año Senadores, tenemos la disponibilidad de casi 60,000 millones 59,000 millones de pesos, que también van a poderse usar para este proyecto.

Y lo que le hemos dicho a la Contraloría y así está escrito en esto, esto fue un documento Senadores que firmamos el gobernador, la directora General (e) del Invías, nuestros eh creo que el Secretario también eh firmó este documento que le presentamos de manera conjunta a la Contraloría General, a la a la oficina de infraestructura y hemos dicho que y esto lo hemos hablado, aquí el Senador Meisel ahorita se refirió al tema de valorización, creemos que estas inversiones que se han hecho del orden de billones de pesos en infraestructura, tienen el potencial de poder recuperar valorización y en la medida que esa valorización se nos asigne, nosotros ahorita saben ustedes, vamos a sacar el proyecto de Barranquilla-Cartagena por valorización.

Y en la medida que vayamos haciendo esas operaciones de valorización que eh van a entrar al PIB, para que a través de ese vehículo podamos también buscar créditos, vamos a poder apalancar las obras adicionales y poder completar estos 550,000 millones, este fue el acuerdo y queda en está diapositiva, está firmado eh insisto por nosotros desde el Invías, con el señor gobernador y con su equipo y fue lo que le presente... ¿cómo? Eh gestiones sí 250,000 el año entrante con fuente de valorización, sí señor gracias Secretario; ahora frente al tema de caminos comunitarios eh Senador, si bien me parece que no estaba en la Proposición, como tal el tema de caminos comunitarios, me voy a permitir hacerle pues algunas claridades frente al tema.

Entonces lo primero de decirle Senador y si ustedes revisan cómo se distribuye el presupuesto en el Invías,

ustedes encuentran que en el Invías hay un programa que se llama carreteras nacionales, código 2401 donde hay 2.5 billones de pesos y hay otro programa que se llama red vial regional por 1.5 billones de pesos, con esa red vial regional es que se atienden las vías terciarias y las vías secundarias, el Invías administra 27.000 km de vías terciarias en el país y tiene un proyecto que se llama vías terciarias Invías por 57.000 millones de pesos, el Invías tiene este año en caminos comunitarios, 514.000 millones de pesos, con los cuales vamos a firmar 1.140 convenios, que en este momento Senador estamos haciendo visitas, estamos haciendo diseños.

Y esperamos el primero de julio empezar a firmar los convenios, decirles Senadores esto no le estamos haciendo ninguna triquiñuela a la Ley 80, usando el mismo término esto está en la Ley 2166 del año 2021 en el artículo 95; la posibilidad de que el Estado, el Gobierno nacional suscriba convenios solidarios y Colombia Compra Eficiente, senador, diseñó la minuta, diseñó el Anexo Técnico y diseñó los documentos que usa el Invías para poder suscribir, los convenios solidarios y aprovecho Senadores, los invito Senador Miguel, lo invito a que vayamos a mirar las obras que hoy estamos terminando, efectivamente hoy vamos en un avance del 28%, 59,000 millones de esos 209,000 que usted mostraba.

Y adicionalmente vamos a suscribir también convenios, contratos, con comunidades negros, afros, raizales y palenqueras, honrando la consulta previa que se firmó en el Plan Nacional de Desarrollo, el 22.5% del recurso que se asigne al programa de caminos comunitarios tiene que ser priorizado y ejecutado con las comunidades negras afro raizales y palenqueras, usando Senador la facultad que le dio la Ley 1150, la Ley de Contratación, que le incorporó los literales, l, m y n, el artículo 2º, contratación directa, donde dice que las comunidades indígenas, los consejos comunitarios pueden hacer contratación directa con el Estado.

Entonces aquí dejo la claridad y la salvedad que no hemos hecho ninguna triquiñuela, que no le estamos haciendo ningún ninguna zancadilla a la Norma, que estamos honrando y usando los mecanismos que están en la, en las normas para poder hacer estos convenios solidarios, que insisto no los está haciendo por primera vez el Gobierno nacional, USAID por ejemplo Senadores, ha hecho cualquier cantidad de placa huellas en municipios PEDET, gobernaciones como la gobernación de Cundinamarca, como la gobernación del Meta, han sido también eh modelo, utilizando este mecanismo para hacer este tipo de obras.

Ahora no estamos haciendo obras de ingeniería eh Senadores, estamos hablando de placa huellas, estamos hablando de alcantarillas, estamos hablando de voz Culver, estamos hablando de unas obras menores, que en la mayoría de los casos se diseñan con las cartillas que tiene el Invías para poder hacer este tipo de obras, entonces ahí quiero trasladarles a ustedes un parte de tranquilidad frente a lo que está haciendo eh el Invías, con esto y le hago también una claridad al Senador, porque usted muestra sus gráficas donde muestra mes a mes cómo se firmaron los convenios, recordarle senador que es que al Invías le hicieron una adición por 367,000 millones de pesos.

Justo la Adición fue en septiembre del presupuesto, la Adición presupuestal 300 la puede encontrar 367,000 millones matriculados en específico, en caminos comunitarios, una vez el Invías recibió esa adición, se contaron con los recursos para poder salir a hacer los convenios solidarios, entonces esa la razón concejal, perdón Senador, no es ninguna otra razón, no son las campañas, no es nada de eso, nosotros firmamos 1.035 lo tenían en la respuesta, 1.035 convenios solidarios por cerca de 209.000 millones de pesos que efectivamente tienen interventorías, porque así está establecido, en los documentos de Colombia Compra, pero es opcional Senador, no es obligatorio si uno puede hacer la supervisión directa.

Muy diferente como tiene que ser en un contrato de obra pública, que se entregue por licitación pública, donde la interventoría no es opcional, es obligatoria, en el caso de los convenios solidarios es opcional, la entidad podría ser la vigilancia de estos convenios a través de la figura de supervisión, entonces Senadora son eh del orden de 100 km de transitabilidad y esto es muy importante porque en las vías terciarias, no se hace pavimento corrido y aquí el secretario de infraestructura me podrá eh apoyar y complementar, uno hace intervenciones entramos o en puntos críticos que garantice la transitabilidad, entonces estos 1.035 convenios nos van a permitir 1.500 km de transitabilidad, un poco más de 500 km de placa huella.

Y unas obras que ahorita no recuerdo los números exactos, eh de aquí me pasaron de alcantarillas y de Box CULVERT que también se van a hacer, con el recurso de este año y efectivamente Senador, esto ha sido les cuento además por ejemplo que el BID nos asesoró, nos asesoramos del BID tuvimos una consultoría, un apoyo técnico de ellos, para poder diseñar el programa, nos asesoró USAID y hoy estamos haciendo mejoras al programa, Senadores por ejemplo la póliza sí, hoy la póliza no la van a adquirir directamente las juntas de acción comunal, la adquiere a cargo del proyecto, pero la paga el Invías.

Por ejemplo, la suscripción de las cuentas como es una cuenta que tiene manejo tripartita tuvimos que diseñar un producto en específico, los diseños usted bien lo mostraba estos convenios firmados el año pasado, se les estableció una etapa de 45 días como una fase preliminar para cerrar ahí los diseños, hoy el Invías está haciendo los diseños y se le van a entregar a la junta de acción comunal, quiere decir que a partir del 1º de julio, cuando empecemos a firmar esta nueva generación de convenios solidarios, solo tienen 15 días de una fase de alistamiento y empiezan de una vez la ejecución, nosotros esperamos que estos 1.140 convenios que suman una inversión de 290,000 millones de pesos, se ejecuten 100% en esta vigencia, en el segundo semestre y esos recursos nos van a permitir cumplir una meta de 4.000 km este año y si Senador tiene usted razón cuando dice, nuestra meta fueron 33,000 km hicimos unas proyecciones de lo que requeríamos 1.5 billones en el primer año, 2.5 billones en los dos siguientes años y 1.5 billones en el año final, pero en la medida que se nos han asignado los recursos en esa misma medida venimos sacando adelante la proyección de estos convenios.

Pero adicionalmente Senador, para que lo tengan ustedes en cuenta y lo puedan contabilizar y verificar en sus análisis, a la meta no solo le suma el programa de caminos comunitarios, dentro de este proyecto 2402 que pueden ir a buscar en el decreto de liquidación, dentro de un paquete de programas, son cinco programas que suman 1.5 billones de pesos, también hay un proyecto que se llama Colombia avanza, donde hay identificados 23 proyectos de vías terciarias y vías secundarias, que también hacen parte de la meta de los 33,000 km y que esperamos una inversión completa durante los años 2024, 2025, 2026 de 2.8 billones de pesos.

Y adicionalmente estamos ejecutando proyectos de red vial terciaria con las alcaldías, el año pasado suscribimos convenios por 420,000 millones de pesos, con gobernaciones y alcaldías también para vías terciarias, entonces estos diferentes programas sumados al programa de caminos comunitarios para la paz total, pues es lo que suma dentro de la meta que estamos reportando, esos 3.700 km que usted mostró, efectivamente suma de lo que nos consume presupuesto en el Invías, para atender la red vial terciaria y la red vial secundaria de nuestro país, que en un gran porcentaje, pues no son competencia del Gobierno nacional.

Entonces es eh Presidente Castellanos, con esto voy a voy a cerrar mi intervención, unos mensajes claros, aquí no es que eh estemos eh tratando de acabar con el sector de infraestructura ni más faltaba, eh esta es la realidad que tenemos hoy frente a nuestras concesiones, esta es la realidad

que tenemos frente a la necesidad de honrar compromisos, no lo mencionaron hoy Senador, pero le cuento por ejemplo eh nosotros tenemos dos contratos en Santana eh la variante de San Francisco por 1.1 billones de pesos en el Sur del país, que también hacen parte de estos programas de legalidad y reactivación y hoy nadie lo mencionó, terminar esa variante se llama esa zona Senador al trampolín de la muerte, así lo han eh bautizado las personas de esta región del país.

Esos dos proyectos requieren 1.7 billones de pesos Senador, para poder terminar la meta física y así podría yo recorrer a mente el país, cada uno de los departamentos no solo Antioquia y decirles departamento por departamento, cuáles son las necesidades que tiene hoy nuestro país, un país que como ustedes saben, requiere también importantes inversiones eh en territorios que han sido sometidos a la violencia y que hoy lo que hacemos y tratamos de hacer desde este sector con el recurso que se nos asigna, es hacer inversiones en red vial terciaria, secundaria, muelles, aeródromos, eh pistas de aeródromos para que pues tengamos una mejor conectividad en nuestro país, yo dejo estas diapositivas con los datos, con las cifras, con la realidad, con lo que en estos proyectos 4G con el modelo que insisto, consideramos que tiene bondades, que lo vamos a seguir utilizando si no lo consideráramos simplemente no lo estábamos utilizando.

Que este Gobierno considera que inversiones del del volumen, como un Pasto-Popayán, requieren el modelo App, para poder estirar esa inversión en un modelo de financiación de 25 y 30 años, pero adicionalmente porque las obras que se van a hacer son obras de complejidad, donde resulta eh conveniente hacer el traslado de riesgo hacia esos privados, privados que no solamente tienen que ser expertos en financiación, que tienen que ser expertos técnicos, pues para poder sacar adelante y cumplir los cronogramas que se tienen; voy a dejar ahí Senador quisiera pedirle a Francisco, que se eh que haga referencia como a algunos temas puntuales que yo no me referí y agradecerle muchísimo Senador por el debate, a todos los Senadores eh que intervinieron y que mantienen un interés en este sector, en la infraestructura que requiere el país, el mismo interés que mantenemos nosotros Senador.

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

Muchas gracias señora Ministra, gracias por su explicación y por su presentación, tiene la palabra el doctor Francisco Ospina Presidente de la ANI.

**Doctor Francisco Ospina Ramírez Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI:**

Muchas gracias señor Presidente señor Senador Miguel Uribe, señores y señoras Senadoras de la Comisión, visitantes invitados y demás a esta Sesión de trabajo, muchas gracias por la oportunidad, yo quiero iniciar mencionando la el rol de la Agencia Nacional de Infraestructura, los proyectos de infraestructura estratégica deben trascender a los Gobiernos, un proyecto de App en un país maduro como Inglaterra, se estima se demora 3 años en su fase de estructuración y consume aproximadamente el 2.8% del total de los costos del proyecto.

Esto hace que, si se trata de extrapolar el modelo de asociaciones público-privadas, a la hora pública a una a un Gobierno o se piensa que los proyectos terminan o el gran impacto que genera un Gobierno sobre sus proyectos adjudicados y gestionados, eh acaba con el fin de su Gobierno pes estamos cometiendo todos un gran error como país, nosotros muy bien lo vemos con nuestros proyectos particularmente los carreteros, pues estamos gestionando proyectos que fueron adjudicados hace más de 30 años, proyectos que fueron pensados con la realidad de la época, con la ingeniería de la época, con los sistemas de financiación, los sistemas jurídicos de la época y que debemos gestionarlos en la actualidad y ahí tenemos una gran responsabilidad.

¿Qué ha sido el modelo de Apps? siendo yo el primer llamado a resaltar las bondades del modelo, el modelo Apps en Colombia encabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura casi que se ha limitado a las vías, nosotros tenemos excelentes referencias de nuestro pasado en vías, naturalmente con una gran cantidad de complejidades que me voy a referir un poco más adelante con las 4G, pero la Agencia Nacional de Infraestructura, casi en su totalidad en la gestión, ha desarrollado proyectos de vías, desarrolló un proyecto aeroportuario, que cuyo contrato se siniestros, El Aeropuerto de Barranquilla, que casualmente el Senador eh Amín nos, Gómez Amín nos comentaba hace un rato, siniestrado el proyecto, gestionado por la y adjudicado por la Agencia Nacional de Infraestructura del 2015.

Y una empezó un poco el cambio de llevar esto o diversificar el modelo de negocio, con el proyecto del Canal del Dique, que inició su estructuración hace ya algunos años y fue adjudicado en el 2022, pero de ahí hacia atrás básicamente la Agencia Nacional de Infraestructura ha sido una agencia dedicada a gestionar modelos carreteros, esto para comentar que muchos de los proyectos que han sido mencionados, han sido proyectos que quedaron algunos en ideas, otros en fase de inceptión del proyecto, otros en fase de prefactibilidad, como muy bien lo mencionaba la señora Ministra, eh nosotros sí hemos avanzado concretamente en varios de estos proyectos mencionados y son proyectos que se encuentran hoy algunos estructurados, algunos en fase final de estructuración y pues con mucho gusto los podemos referir.

Qué tenemos por mencionar de las 4G, vimos unas gráficas que nos presenta la señora Ministra, con avances en muchos proyectos cercanos al 95, 97, 92%, eso se refiere a kilómetros construidos, no se refiere a la dificultad que existe para terminar ese 4 o 5%, nos referimos a la situación de Sinafaná, el túnel de Bi túnel Sinafaná, solo por poner un ejemplo, el Bi túnel de Sinafaná de Pacífico 1, la unidad funcional 1, no es un tema de decisión de la interventoría o de gestión de la interventoría o de gestión de la ANI, acá se reconoció un evento eximente de responsabilidad, se tiene que hacer una obra diferente a la que se estaba construyendo, cuya intervención vale alrededor de 600,000 millones de pesos, o sea que esto va más allá de simplemente un tema de voluntad, es un tema de recursos y es un tema una realidad, vamos a la unidad funcional 2 de Pacífico 1, allá hubo un derrumbe aproximadamente 400 metros de la unidad funcional quedaron inhabilitados y el concesionario solicitó un evento eximente de responsabilidad.

La interventoría en esta unidad funcional dice, yo no estoy de acuerdo con que sea una, un evento eximente de responsabilidad, la Agencia Nacional de Infraestructura dice, no hay un evento eximente de responsabilidad y pues naturalmente ahí se genera una controversia con el concesionario que en este momento se está desarrollando; yo acá quiero dejar permítame leer tres líneas de la Ley 1508/ 2012 en su artículo 50, el derecho de retribución está condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de los niveles de servicio y a los estándares de calidad en las etapas del proyecto; ¿qué significa esto? nosotros no podemos recibir infraestructura que no esté terminada en los niveles de servicio en la cual fue contratada, esta controversia en Pacífico 1 y en varias unidades funcionales más es recurrente.

Nosotros nos encontramos iniciando el año 2024 con 8 proyectos 4G al 100% de su fase de construcción, con 10 proyectos en menos del 40% de avance y con 12 proyectos en ese en ese intervalo, en estos últimos 3 meses dos proyectos llegaron al 100% Cúcuta- Pamplona y Espinal-Girardot-Neiva, un proyecto se declaró de manera bilateral la terminación, aquí también Senador hay algo importante por comentar y es que proyectos que fueron estructurados en el 2012, 2013 y que no han tenido avance, son proyectos que ya son diferentes a lo que se pensó hace 10 o 12 años, Mulaló-Loboguerrero estaba o está con 0%

de avance, Bucaramanga- Pamplona tenía el 11.22% de ese contrato, tuvo el pasado viernes una terminación bilateral acordada entre el concesionario y la Agencia Nacional de Infraestructura.

Y el proyecto autopistas del Caribe que fue el último adjudicado, todos los demás a excepción de autopistas del Caribe hoy deberían estar al 100%, absolutamente todos, todos debieran haber sido entregados antes del 2022 en operación y mantenimiento, no han terminado y ese es uno de los grandes retos de gestión que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura, que tengo el honor de liderar y en el que estamos trabajando para que todos estos proyectos o la gran mayoría de ellos, alcancen su terminación al 100% antes de terminar el periodo de Gobierno, ¿con qué nos hemos encontrado? ha habido una percepción en torno a los proyectos estratégicos de infraestructura, de que pueden ser como una bolsa agotable de recursos, es decir vienen actores de diferentes sectores a tratar de que el proyecto se le ejecute una variante nueva, ya no haga una doble calzada, sino una calzada sencilla y todo esto sencillamente, pues lo extrapolan al nivel regional y todo esto dificultando la ejecución de los proyectos.

Y quiero hablarles muy específicamente porque este es el riesgo más grande que tienen hoy los proyectos de infraestructura estratégica, gestionado por la Agencia Nacional de Infraestructura; 119 peajes están hoy operando, la decisión de los peajes no se toma en la vía del proyecto, la decisión de los peajes es su ubicación y el cálculo del tráfico, se realiza desde la estructuración del proyecto, es decir ya sabemos que cuando se termine la unidad funcional x de un proyecto, en paralelo el concesionario se va a empezar a retribuir, hay una percepción pública de que ya la obra está construida por qué nos van a poner un peaje si ya la construyeron; no claro ya la construyeron pero no se ha financiado la obra, precisamente es a 30 años, a 25 años, a 35 años que se va a cobrar los costos de esta de esta obra y naturalmente tener la rentabilidad acordada en el mismo contrato.

Tenemos 119 peajes instalados, 26 peajes están pendientes por instalación, el 22% de los peajes de las 4G están pendientes por instalación y ustedes están observando lo que ocurre en Turbaco y esto se va a ir a muchos otros sectores seguramente del país, esta es una discusión estructural en torno a los modelos de financiación, que seguramente en otros lugares del mundo han funcionado en Colombia hoy, en torno a los peajes están teniendo serias dificultades, tomar la decisión de no poner en operación un peaje, es equivalente a incumplir un contrato la Agencia Nacional de Infraestructura, debe honrar los contratos suscritos por el Estado con un privado, el hecho de no activar un peaje significa el incumplimiento de un contrato, el concesionario de autopistas del Caribe, nos puso un tribunal de arbitramento por este y muchos otros motivos, unas pretensiones no con un número cerrado, pero abiertos a todos los daños que se le puedan generar detrás de esto, el pasado 7 de mayo.

Tenemos otro concesionario también en una situación particular de peajes cuyas pretensiones ascienden a cerca de 3.8 billones de pesos y entendamos un poco qué está detrás de una iniciativa privada y de la financiación de esta iniciativa privada, cuánto esperaba el concesionario de autopistas de Caribe recaudar de peajes, exclusivamente de peajes, para poder hacer la financiación de su Capex y de su Opex, un valor cercano a los 6 billones de pesos, 6 billones de pesos en 5 peajes que explotaría en esa zona del país y que naturalmente nos lleva a toda esta controversia en la que hoy estamos, muy bien decía la señora Viceministra solamente por una referencia, un concesionario en un tramo particular eh nos hace el requerimiento probado de 1.037 billones de diferencial de recaudo, aproximadamente el 65 de la estimación de recaudo que se creó en la estructuración se ha venido cumpliendo, el otro 35% lo está compensando el Estado con, recursos que no fueron planteados así.



Casualmente esto ocurre en el año 8 de la operación de los aeropuertos, de los eh concesionarios viales, tenemos que hacer una retribución en el año 8, en el año 13 y en el año 18, o sea que en 5 años, nuevamente el Estado estará teniendo que hacer reconocimiento a los diferenciales de recaudo que no tuvieron esos peajes y pues esto como comento, se vuelve hoy en un punto central de la litigiosidad de la ANI de la de los riesgos que tienen estos proyectos y de la pues posibilidad de que esta infraestructura estratégica sea una realidad para todos.

En asuntos férreos, quiero comentar que el compromiso del Gobierno nacional de sacar adelante los de estructurar, 1.817 km de Dorada-Chiriguana-Bogotá, red férrea central y Buenaventura-Dorada, está avanzando de manera real, de manera concreta, esperamos antes de terminar este año que esté adjudicado Dorada-Chiriguana, un esfuerzo administrativo y fiscal importante del Ministerio de Hacienda y el Ministerio y el Departamento Nacional de Planeación, para adjudicar los recursos, eran recursos que no estaban contemplados y con gestión conjunta eh se logró emitir el Confis y el Conpes respectivo y esperamos que se pueda adjudicar antes de acabar el año y esperamos iniciar ya la fase de factibilidad del tramo Buenaventura con la red férrea central dorada.

¿Con qué nos hemos encontrado en esos proyectos? la prefactibilidad de Bogotá con la red férrea central, de manera preliminar nos indica que el proyecto vale cerca de 19 billones de pesos, volvamos a las gráficas que nos mostraba la señora Viceministra y las múltiples dificultades que seguramente va a tener el Gobierno nacional, para tener cupo App, marco fiscal de mediano plazo y marco de gasto, esto va a ser un reto grande para que estos proyectos puedan ser adjudicados, no obstante nosotros en nuestra vocación técnica seguimos en la estructuración para materializar los proyectos.

Yo creo que acá hay mucho por comentar, yo creo que entrar a analizar cada proyecto es un reto grande, yo creo que tenemos que sincerarnos en muchas situaciones que desde todo punto de vista nos puede afectar la ejecución de los proyectos, acá hay realidades que no vamos a cambiar, en ningún canal diferente a los canales técnicos y a los canales jurídicos que acompañan esos proyectos, no es posible entregar los peajes como en varios departamentos se ha querido sugerir y no es posible porque eso ya hacen parte de un contrato, el hecho de que hayan terminado las obras, no quiere decir que el Estado ya haya compensado los costos de las obras, ni la rentabilidad esperada en la estructuración de los mismos.

Claramente pues si a mí me entregan un tramo vial y me entregan unos peajes para hacer una, un soporte económico de todas estas obras que están pendientes, pues yo estaría muy contento de hacerlo, pero una realidad en Colombia y eso también explica el por qué los proyectos viales en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, seguramente se han empezado a disminuir su, su ejecución, o su estructuración, dejando claro que tenemos en este momento, 5 proyectos de iniciativa pública y tres proyectos de iniciativa privada en evaluación, en aprobación de las entidades de Ministerio de Hacienda y DNP y demás, pero requerimos de fuentes adicionales, de fuentes complementarias, para poder hacer el soporte de estos proyectos.

Y nos estamos dando cuenta que los peajes están dejando de ser una fuente viable, teniendo en cuenta las complejidades sociales y demás que tenemos en Colombia; algunos puntos particulares que comentaron los respetados Senadores, eh me voy a enfocar específicamente en los que se encuentran en la sala, la respetada Senadora Karina, nosotros tenemos ya una, un plan de acción concreto con Antioquia-Bolívar con el puente de la Caimanera y esperamos, estamos a esperando la digamos el concurso de los de los gobernantes locales, para sentarnos con ellos a darles unas propuestas, que incluyen la intervención del puente Caimanera.

Senador Castellanos, como le comentaba el proyecto Bucaramanga- Pamplona, acá hay una curiosidad bien

importante y de nuevo volvemos a la necesidad de que haya una confluencia de intereses desde todos los sectores, para que los proyectos salgan adelante, el tramo Bucaramanga – Cúcuta, se dividió en dos proyectos en el pasado, uno iba de Bucaramanga a Pamplona y el otro iba de Pamplona a Cúcuta, hace un mes, mes y medio, hicimos la inauguración de las dos últimas unidades funcionales que se encontraban pendientes de terminar el tramo Pamplona Cúcuta y hace una semana firmamos la terminación bilateral del contrato Bucaramanga Pamplona, por ser no viable, por ser por ser un contrato que ya financiera y técnicamente había variado eh por encima de lo que podría eh reajustarse en unas modificaciones directas con el concesionario.

Yo les pido y les ofrezco de parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, toda la disposición para sentarnos esta semana Senadora Sonia, estamos visitando perdóname que me faltaste, estamos visitando alcaldía por alcaldía a firmar las actas de las obras complementarias, esos contratos contemplan algunas obras complementarias menores, son contratos que no son perfectos, que naturalmente requieren paso a nivel, requieren puentes peatonales, requieren variantes, requieren retornos y esta semana estamos visitando alcaldía por alcaldía, del tramo Villavicencio- Yopal, para pues con el alcalde local y con los las fuerzas locales cerrar esta fase de definición de horas complementarias y esperamos que a más tardar finalizando la semana ya tengamos una claridad de ello, para que el proyecto pueda seguir adelante.

¿Qué vendrá después seguramente? una puesta en operación de peajes, porque hace parte del plan de trabajo en torno a una concesión de estas características, qué comentamos de lo aeroportuario de pronto volviéndome un poco a lo que comentó el Senador Miguel, eh estamos hicimos la adjudicación de la iniciativa privada del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, estamos en los términos de ley para la adjudicación del aeropuerto Rojas Pinilla de San Andrés, sería eh una nueva concesión para este aeropuerto, esperamos que esto se adjudique en noviembre del 2024, esperamos que durante este Gobierno haya una nueva iniciativa privada, porque creemos que lo aeroportuario iba a tener un gran impulso del aeropuerto de Cali, la iniciativa Sur occidental, debe haber una nueva dos nuevas iniciativas privadas con el aeropuerto de Bogotá, para proyectarlo al 2050.

Y una serie de obras complementarias que se están ejecutando hoy específicamente en Bogotá, en Cali, en los esperamos llegar a acuerdos con los concesionarios, para intervenir Santa Marta, para intervenir Montería, intervenir Rionegro, intervenir Riohacha; muy abierta la Agencia Nacional de Infraestructura a recibirlos, a sentarnos a hablar de proyecto por proyecto, particularidad por particularidad, esos son proyectos estratégicos en los que necesitamos del cuerpo legislativo para que salgan adelante; muchas gracias.

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

Al Secretario para hacer un anuncio del proyecto y luego tiene la palabra el Senador Miguel Uribe, durante 5 minutos para cerrar el debate.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la  
Comisión Tercera del Senado:**

Con mucho gusto señor Presidente, entonces anunciamos para ser considerado en la próxima Sesión, el **Proyecto de Ley número 102 de 2023 Senado**, por medio del cual se modifica el artículo 522 del Decreto número 410 de 1971 y se dictan otras disposiciones; está leído el anunciado el proyecto señor Presidente.

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

Muchas gracias señor Secretario, ahora Miguel, el Senador Miguel Uribe, tiene la palabra por 5 minutos.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Gracias Presidente, bueno quisiera comenzar agradeciéndole a los funcionarios por su presentación, a los

Senadores que participaron, al Secretario de Infraestructura de Antioquia y a la Mesa Directiva por agendar este debate, pero tendría que decir que quedo absolutamente sorprendido porque la hoy Ministra encargada, que a propósito es Viceministra en propiedad y directora encargada del Invías, sin duda eh es muy hábil técnicamente y lanza una serie de cifras, pero no responde ni denuncias ni preguntas y prácticamente como lo demostraré en los próximos minutos Presidente, es bastante engañoso lo que aquí se plantea.

Pero, además comienzo con una preocupación evidente, llevan 2 años gobernando, Petro lleva 2 años gobernando y lo que hoy se siente en todas las regiones del país, es una ausencia total de Gobierno, de un Presidente que no controla, que no gobierna, que le quedó grande gobernar, que hizo chiquita la silla de Gobierno, hablan todo el tiempo estoy, estamos evaluando, estamos estudiando, vamos a hacer, vamos a firmar, pero llevan dos años gobernando, me recuerda su paso por la alcaldía la de Gustavo Petro, donde siempre anuncian, anuncian pero nunca concretan y me preocupa incluso más, que aquí se llenan siempre las manos, la boca diciendo, que es que las personas más pobres, los vulnerables, las comunidades étnicas, hay que trabajar con ellos, vamos a contratar, llevan dos años gobernando.

Ministra (e) encargada, usted me dice aquí, es que se puede contratar con ellos, bueno, pero es que llevan dos años y el y el tiempo pasa y claro que hay incompetencia del Gobierno, pero no lo reconozco solo yo, lo reconocemos los colombianos, los jóvenes hace una semana se los dijeron a ustedes al Gobierno y al Presidente en la cara, se quieren soluciones, no más discursos, queremos hechos, acciones, eso es lo que estamos aquí pidiendo; pero además también aprovecho para decir que, esa interinidad de Invías es vergonzosa, en prácticamente toda la historia de Invías hubo cinco directores; en este Gobierno en 22 meses ha habido cinco directores, es decir lo mismo que hubo en toda la historia del Invías ha habido en este Gobierno.

Y además usted, usted está encargada, por más estrella funcionaria que usted sea, ser Ministra encargada, Viceministra titular y además encargada en Invías, pues evidentemente no le da, ni el tiempo, ni la capacidad, necesitamos alguien que se dedique a cumplir esa responsabilidad, pero además quedo sorprendido porque usted en esta presentación desmiente y contradice a Gustavo Petro, dice usted que nadie está en contra de las 4G, que nadie dice, que nadie reconoce o más bien que no hace falta reconocer las bondades del modelo porque usted aquí lo hace, pues el Presidente Petro nos ha dicho en oportunidades, en muchas, que es que las 4G solo benefician a los ricos, que destruyen la producción nacional.

Es decir, yo le agradezco a usted su sinceridad, pero además su sensatez, porque es evidente que benefician, es que el modelo de infraestructura actual, lo acabo de plantear aquí, es reconocido internacionalmente, que es perfecto no, seguro que no es perfecto, pero que está reconocido en el mundo entero como uno de los mejores del planeta, así es, estaba en el 2020, estaba reconocido como uno de los mejores y ustedes se han encargado de que haya incertidumbre, de que no haya confianza y si a eso se le suma la inseguridad física que hay en los territorios, más el odio por y la persecución al sector privado del Gobierno, pues evidentemente ya la situación es diferente.

Ahora usted dice imprecisiones, bastantes, sobre App varias, primero yo quisiera que me pongan aquí la gráfica del cupo de App del, del marco fiscal de mediano plazo, mire esto, usted me dice es que se llenó y me trae una gráfica y dice se llenó, falso no se ha llenado el cupo de App según el propio marco fiscal de mediano plazo, no es cierto, pero además, pero además usted me dice aquí, que se está, que las va que lo va a contratar en un par de meses, si se si, si está lleno no lo puede contratar, pero además evidentemente hay un espacio para hacerlo, ustedes lo tienen que solicitar, tienen, tienen que solicitar el cupo, tienen que ir al Confis, tienen que hacer el proceso, está disponible.

Pero además me dice aquí, tratando de yo digo que pensaría yo, porque no lo dice concretamente pero genera la sospecha, de que lo que está tratando de hacer es atacar el modelo de Alianza público privada por iniciativa privada, dice es que miren que la operación en la inversión es más Opex que Capex, es decir es más operación que infraestructura, claro la diferencia primero, la primera diferencia es que en el modelo iniciativa de App con iniciativa pública, puede haber inversión pública, por lo tanto, lo que busca recaudar el operador pues es menor, porque evidentemente la inversión fue menor, entonces usted está comparando peras con manzanas, pero lo segundo es que precisamente lo interesante de este modelo, es que usted permite atraer una inversión privada a corto plazo, que finalmente evidentemente usted va a pagar en el tiempo, ya casi termino Presidente, pero permítame.

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

Dos minutos más.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Le pido, le pido con todo respeto, usted ha estado en mi posición, ya es lo más, yo no me voy a demorar, estoy tratando de ser concreto, pero, pero permítame terminar, para que esto no se vuelva una dinámica.

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

Dale, dale, dale Senador.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Gracias, entonces le decía es, es evidente que aquí lo que busca es atraer el App, un traer plata inversión privada a corto plazo, para poder hacer ese intercambio de prioridades, mientras traigo inversión para poder invertir en infraestructura, tengo la oportunidad de tener una disponibilidad para otro tipo de programas, además eh usted habla de la diferencia, el diferencial de recaudo, que conceptualmente yo coincido con usted, es decir ese es un uno de los riesgos que, que recoge el Gobierno digamos de alguna manera, pero usted mismo lo dijo el, la el App al final, lo que es, es una distribución de riesgos y bueno unos los tienen el privado otro el público y se asume en este caso, que el que el público lo asume.

Ustedes quieren plantear otra alternativa, háganlo pero háganlo, pero ya llevan 2 años, pero lo que es evidente, es que usted dijo y la Senadora Sonia dijo uy tiene razón es mucha plata, usted dijo cómo lucirían los 4 billones de pesos, que se han pagado en el tiempo, en esta en el tiempo o en este Gobierno, en este Gobierno por el por el diferencial de recaudo, yo le quiero decir que ustedes por no por el populismo del Presidente, han pagado 1.5 billones aproximadamente en no, por no aumentar el peaje; ¿cómo lucirían también ese 1.5 de billones en todo lo que usted aquí planteó? pero además me pregunto, si es ese diferencial de recaudo está en ese ese está ese está ese 1.5, me dice usted que no, bueno pues entonces súmele usted el 1.5 billones que le cuesta la, el no aumento de peajes por el populismo de Petro.

Ahora lo del túnel aquí, aquí a mí me sorprende Ministra encargada, que usted diga es que hemos honrado los compromisos, no pues es que es lo mínimo, nadie aquí la tiene que felicitar por eso, es que esa es su deber, el suyo o de cualquier funcionario que estuviera ahí, eso es como el funcionario que dice no es que yo no he robado, no perdónenme, si ahora aquí hay que felicitar por no robar o por cumplir la ley apague y vámonos, claro parece la excepción en este Gobierno, yo lo entiendo que en este Gobierno sea la excepción cumplir la ley o hacer las cosas bien pero no hay que felicitarla, es su responsabilidad, es que si no lo hace es usted la que termina en eso, como dice usted, asumiendo esos riesgos o disciplinarios o fiscales o incluso penales, entonces lo que yo sí quiero dejar aquí sobre la mesa, espero que no pase lo que aquí voy a pronosticar, es que pronto el Gobierno

Gustavo Petro con el señor del DNP, le dé por cambiar la estructuración de vigencias futuras y pueda comprometer el tema de la infraestructura.

Porque de pronto Petro nos dirá mañana, que hay que cambiar y modificar la estructura de vigencias para otro tipo de inversiones en detrimento, de lo que aquí está contemplado y frente al túnel del Toyo, nadie, nadie niega Ministra que usted esté, o usted no, el Gobierno esté cumpliendo con los compromisos, obvio, es que aquí lo que se le está pidiendo es que hay un mayor valor, por una serie de situaciones que han ocurrido en el tiempo que usted conoce bien y que conoce el país, que llevan a que haya una inversión necesaria de 550.000 millones de pesos, que el Presidente públicamente dijo, no lo voy a hacer, ahora con gusto recibo, que usted nos dice mañana tenemos una, una Mesa de Trabajo, que entiendo han venido trabajando y que además se suponía que mañana firmaban el otro sí.

Entonces estaremos atentos a si eso se cumple o no se cumple, pero lo que es evidente por las gráficas que usted nos trae, los compromisos de Antioquia, pues al final ustedes le van a trasladar buena parte de la responsabilidad del Gobierno a Antioquia igual, que Antioquia es berraca, resiliente y no se va a dejar apabullar de Petro, no se va a doblegar pues con las amenazas o chantajes de este Gobierno, pero, pero eso no funciona así, debería estar previsto los 550,000 además de todo lo que yo mencioné aquí que usted no hizo referencia de Pacifico 1, eh que hablé concretamente de dos cosas Cauca e intercambiador Vial y a mí sí me deja sin palabras, que usted no haya contestado prácticamente nada de lo que yo aquí dije los vecinos, de los de los de los eh caminos vecinales, lo habla con generalidades, pero el punto central, es que usted nos está diciendo aquí que se contrataron 1.500 km no es cierto, se suspendieron lo vimos, ustedes promovieron la suspensión de esos kilómetros.

Y usted dice que la interventoría no es necesaria, pero sus propias cartas de suspensión o uno de los motivos de suspensión, es la necesidad de la interventoría; conclusión ustedes vienen y dicen vamos a hacer y llevan 2 años en el Gobierno, dicen hicimos y cuando vamos a ver con claridad, solo firmaron, porque lo que iniciaron lo suspendieron prácticamente y hoy no han hecho nada, este año llevan 0, usted dice no, no desde junio, que porque estamos planeando, llevan 2 años en el Gobierno, deberían estar haciendo eso desde el primer día en el que llegaron, esa es la gran apuesta a infraestructura de Gustavo Petro y ahora yo no estoy en contra del instrumento al final, el convenio solidario tiene usted razón, es más se aplica en las ciudades, se aplica permanentemente con las juntas de acción comunal.

Lo que se incluyó en el Plan de Desarrollo, además fue la alianza público popular, que abría y esa a la que me refiero abre un boquete a la Ley de Contratación, donde permite contratar montos que tendrían que ser por selección objetiva, lo hace de contratación directa, pero el problema no es el instrumento, el problema es la falta de capacidad o la falta de ejecución, yo quisiera y es que además, cada vez lo digo, yo quisiera que le fuera bien al Gobierno, perdón, yo quisiera que al Gobierno le estuvieran yendo bien ya, la falta de almuerzo, bueno respire ahí Ministra mientras, no lo que necesita Colombia es eso energía, no el Gobierno, no el Presidente incapaz pero miren.

Ahora para terminar no me, no me respondió eso y eso tiene que tener consecuencias jurídicas, yo voy a presentar esto a la Procuraduría y a la Contraloría, creemos que hay detrimento patrimonial y creemos que hay faltas disciplinarias por falta de planeación, pero lo que es evidente es que ya no, ya no damos para excusas y aquí su primera gráfica fue las intervenciones en vías secundarias, el paquete de vías secundarias no fue contratado en este Gobierno, fue contratado en el Gobierno Duque, es decir como hace la Ministra de Vivienda, ustedes presentan logros, con proyectos que no son de este Gobierno, ahora qué bueno que lo hagan, no sobra decir, a mí me gusta que se construya sobre lo construido, buena parte de la queja de este Gobierno,

es todo lo contrario, es que no lo hacen es que destruyen en vez de construir.

Pero entonces terminaría uno, no, no respondió a nuestras denuncias, dos usted hábil, sabe del tema ni mucho menos, le agradezco su sensatez cuando habla de los Apps, pero confunde usted, con datos que lanza para evadir la respuesta, me preocupa que solo es vamos a hacer y no han hecho nada, dejan a las personas más vulnerables sin oportunidades y finalmente nos cansamos de las excusas de este Gobierno; gracias.

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

Vamos a cerrar con dos minuticos para para la Ministra, que quiere hacer una réplica, Migue.

#### **Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

Gracias Presidente, si me regalan la misma gráfica que le proyectaron al Senador Miguel por favor y mientras me regalan la gráfica, frente a caminos comunitarios eh Senador, pues yo le digo con las cifras, hace hoy vamos en un 28% de ejecución, hoy ha no pero cómo voy a decirle mentiras Senador, yo haber o sea usted cómo cree que yo me puedo venir aquí a un debate, hoy no señor, hoy el programa de caminos comunitarios para la paz, tiene en y me estoy refiriendo a los 1.035 convenios solidarios que es hoy todavía están suspendidos como usted lo mencionó, por el tema de interventoría, 152 convenios, que tuvimos que salir a contratar las interventorías.

A hacer no hoy no tenemos más suspendidos eh Senador y le puedo entregar ahorita mismo a sus asesores, la información hoy hemos ejecutado 59,000 millones, que nos ponen en un avance de ejecución del 28% y le hago llegar esa información, quiero hacerle también regálenme la gráfica, frente al modelo de IP Senador y yo creo que es que las cifras, miren ustedes en las 4G del Gobierno Santos, fueron 30 de las cuales la tercera parte fueron IPS, por qué cree que en el Gobierno Duque solo hubo una IP, sí ¿por qué? porque aquí hay una discusión y yo no estoy, yo muestro las cifras, la evidencia donde estamos hablando qué pasa con el modelo IP y usted lo explica muy bien, lo dice muy bien y es como no logra tener recursos de lo público, como no se pueden hacer vigencias futuras, es un modelo que le puedo decir, lo dijo Francisco funciona de manera excelente en los aeropuertos.

Todos los aeropuertos de Colombia que están concesionados, 16 aeropuertos en seis concesiones a excepción del aeropuerto de Barranquilla, el modelo de iniciativa privada funciona perfectamente, pero probablemente tenemos que revisar si el modelo funciona como funciona en el modelo aeroportuario cuando estamos hablando del tema carretero y las cifras hablan por sí solas, hoy Senador y le vamos también a entregar la información toda casi que todos los de las concesiones IP, todas están en tribunales de arbitramento, todas están acaba de decirnos un juez, un tribunal que terminemos eh la IP de Jica, estamos hoy en ad portas de quedar en default con la IP de autopistas del Caribe, estamos ad portas de quedar en default con la IP de Antioquia Bolívar y creo que sí efectivamente, no eh los riesgos y como se manejan las Apps de iniciativa pública, versus las IPS, le está dejando enseñanzas al Gobierno, frente al modelo, cuando solamente en el caso carretero, cuando el ingreso es solo peajes.

Y aquí quiero mire que ustedes miren una cosa señores, en esta gráfica, eh, Senador y mire que es que usted tiene la curva amarilla, que me imagino, son me imagino no, son las 4G más sus fondos de contingencias que también entran ahí, la curva azul que dice Hacienda, que son los masivos, pero eso que ustedes ven allá arriba es lo que hicimos nosotros de subir de 0.6 a 0.8, pero eso todavía no está en el marco fiscal de mediano plazo, que no Senador no está, o sea yo mire de todo yo créame que todo pero, pero listo, yo pues,

no nos vamos a poner aquí... perfecto listo, pero listo ya con esto cerramos.

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

Un minuto para concluir Ministra por favor.

**Doctora María Constanza García Ministra (e) de Transportes:**

No yo creo que ya con esto terminamos, el recurso no está disponible aún y estamos haciendo todos estos ajustes presupuestales, para poder sacar Dorada-Chiriguaná, Villeta-Guaduas y los 101 km de Timbío-El Estanquillo, que deben quedar adjudicados este año.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Presidente una moción de orden de verdad, perdóneme.

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

No Miguel, por favor llevamos.

**Honorable Senador Miguel Uribe Turbay:**

Perdóneme, pero solo decir una frase de 30 segundos, marco fiscal 2023, esa es la gráfica que está publicada Ministra, entonces por favor no me mientan en la cara y no nos diga mentiras en la Comisión.

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

Bueno levantamos la Sesión y convocamos por Secretaría.

**Doctor Luis Miguel Padilla Bula Subsecretario de la Comisión Tercera del Senado:**

Por Secretaría se convoca la próxima.

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

Muchas gracias a todos los amigos del Gobierno, a los Congresistas, un abrazo.

**EFRAIN JOSÉ CEPEDA SARABIA**  
*Presidente*

**IMELDA DAZA COTES**  
*Vicepresidenta*

**LUIS MIGUEL PADILLA BULA**  
*Sub-Secretario*