

**CONCEJO  
DE MEDELLÍN**

**SESIÓN ORDINARIA**

**ACTA 613**

**Marzo 24 de 2011**

# ÍNDICE

## ACTA 613

|                                     |          |
|-------------------------------------|----------|
| <b>Asistencia</b>                   | <b>3</b> |
| <b>Orden del Día</b>                | <b>3</b> |
| <b>Verificación del Quórum</b>      | <b>5</b> |
| <b>Aprobación del Orden del Día</b> | <b>6</b> |
| <b>Lectura de Comunicaciones</b>    | <b>6</b> |
| <b>Citación</b>                     | <b>7</b> |

Al Secretario de Hacienda, Director del Área Metropolitana, Secretario de Obras Públicas, Ministro de Transporte, Gerente de ISA, al Gobernador de Antioquia, Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, al Director de Proantioquia, Gerente seccional de la ANDI Antioquia, al director ejecutivo de Fenalco Antioquia, al Presidente de la SAI, y al gerente del IDEA, para informar del avance del proyecto corporativo Autopistas de la Montaña.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

FECHA: Medellín, 24 de Marzo de 2011

HORA: De las 9:10 a. m. a las 1:00 p. m.

LUGAR: Recinto de Sesiones

ASISTENTES: José Nicolás Duque Ossa, presidente  
Aura Marleny Arcila Giraldo  
Rubén Darío Callejas Gómez  
Verónica de Vivero Acevedo, Secretaria General (E)  
Ramón Emilio Acevedo Cardona  
Óscar Hoyos Giraldo  
Federico Gutiérrez Zuluaga  
Santiago Manuel Martínez Mendoza  
Jesús Aníbal Echeverri Jiménez  
Juan David Arteaga Flórez  
Carlos Alberto Ballesteros Barón  
Fabio Humberto Rivera Rivera  
Bernardo Alejandro Guerra Hoyos  
John Jaime Moncada Ospina  
María Regina Zuluaga Henao  
Álvaro Múnera Builes  
Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán  
María Mercedes Mateos Larraona  
Santiago Londoño Uribe  
Esteban Escobar Vélez  
Luis Bernardo Vélez Montoya

INVITADOS: Ver orden del día anexo.

AUSENTES: Carlos Andrés Roldán Corrales (Sin justificación)

### ORDEN DEL DÍA

1. Verificación del Quórum

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

2. Aprobación del Orden del Día
3. Actas 591 A 612 se encuentran en elaboración y revisión
4. Citación

La plenaria del Concejo aprobó proposición presentada por las bancadas del partido de la U, conformada por los concejales Federico Gutiérrez Zuluaga Óscar Hoyos Giraldo, Ramón Acevedo Cardona, José Nicolas Duque Ossa, Santiago Martínez Mendoza y Jesús Aníbal Echeverri Jiménez. Partido Liberal, conformada por los concejales, Fabio Humberto Rivera Rivera, Aura Marleny Arcila Giraldo y Bernardo Alejandro Guerra Hoyos y partido Conservador, conformada por los concejales Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán, John Jaime Moncada Ospina, Carlos Andrés Roldán Corrales, Álvaro Múnera Builes, María Mercedes Mateos Larraona y María Regina Zuluaga Henao.

De acuerdo con las actas 429 de 2010 y 592 de 2011, de citar al secretario de Hacienda, doctor Iván Mauricio Pérez Salazar; al director del Área Metropolitana, doctor Mauricio Faciolince Prada; al secretario de Obras Públicas, doctor Sebastián Álvarez Díaz, para que en sesión plenaria den respuesta a las siguientes preguntas e informen a la Corporación sobre el avance del proyecto corporativo Autopistas de la Montaña.

Igualmente, se solicitó invitar al ministro de Transporte, al gerente de ISA, al señor Gobernador de Antioquia o su delegado, a la directora de la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, al director de Proantioquia, a la gerente seccional de la ANDI Antioquia, al director ejecutivo de Fenalco Antioquia, al Presidente de la SAI, y al gerente del IDEA.

El cuestionario aprobado fue el siguiente:

1. ¿En qué etapa se encuentra el proyecto Corporativo Autopistas de la Montaña?
2. ¿Ya se definieron los diseños de las vías y si es así, por donde irán los trazados?
3. Si ya se han realizado los estudios de ingeniería, ambientales de tráfico,

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

legales y financieros ¿Qué resultados arrojaron estos y si no se han realizado, en qué etapa se encuentran?

4. Cronograma del proyecto Autopistas de la Montaña.
  5. ¿Cuánto apropia Medellín para Autopistas de la Montaña?
  6. ¿Cuánto apropia el Departamento de Antioquia?
  7. ¿Cuánto pone y cuándo el Gobierno Nacional?
  8. ¿Cuánto pone ISA?
  9. ¿Cómo está estructurado financieramente el proyecto Autopistas de la Montaña?
  10. ¿Qué peajes recibe, desde qué fecha los recibe?
  11. ¿Cuántos kilómetros se harán en doble calzada, qué corredor se iniciará primero, cuál el segundo? y así sucesivamente.
  12. ¿Cuál es el costo aproximado de los mil kilómetros de Autopistas de la Montaña?
5. Lectura de Comunicaciones
  6. Propositiones
  7. Asuntos Varios

DESARROLLO:

### **1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Llamados a lista los señores Concejales por la Secretaría, ésta anuncia que hay asistencia reglamentaria para deliberar y decidir.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

### **2. APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

La Presidencia somete a consideración el Orden del Día.

Interviene el señor concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“Para solicitar que se lea en primer lugar las comunicaciones que tengan que ver con el desarrollo del debate”.

No se presentan intervenciones. **Es aprobado.**

### **3. ACTAS 591 A 612**

Se aplaza su discusión.

### **4. LECTURA DE COMUNICACIONES**

#### **4.1.**

Suscrita por la señora Silvia Urbina Restrepo, subgerente de Gestión Contractual del Ministerio de Transporte. Anexo: 2 folios).

#### **4.2.**

Suscrita por el señor Francisco Javier Beltrán Montoya, gerente general IDEA. (Anexo: 1 folio).

#### **4.3.**

Suscrita por el señor Gobernador de Antioquia, doctor Luis Alfredo Ramos Botero (Anexo: 1 folio).

#### **4.4.**

Suscrita por el doctor Álvaro Villegas Moreno, presidente SAI (Anexo: 1 folio)

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

### 5. CITACIÓN

La Presidencia:

Damos la bienvenida al doctor Luis Fernando Alarcón Mantilla, gerente general de ISA; a Jorge Iván López Betancur, director de Concesiones Viales de ISA; al doctor Sebastián Álvarez Díaz, secretario de Obras Públicas; al doctor Mauricio Valencia Correa, director de Planeación; a la doctora Magdalena Restrepo, secretaria de Hacienda; al doctor Hernán Ramiro Moreno, gerente de Desarrollo Vial Aburrá Norte; al doctor Alejandro Granda, subdirector organizacional del Área Metropolitana; a la doctora Luz Helena Sanclemente Quiroz, asesora del Instituto Nacional de Concesiones; al doctor Sergio Ignacio Soto, director de Fenalco - Antioquia; a la doctora Martha Cecilia Lasso, subsecretaria.

A todos los demás funcionarios que hacen acompañamiento y presencia hoy en el recinto. Igualmente al grupo de jóvenes que se encuentran en las barras en representación del INEM José Félix de Restrepo”.

Interviene el señor concejal Federico Gutiérrez Zuluaga:

“El objetivo de la invitación es para que la ciudad, el Concejo y todos estemos pendientes de qué es lo que está pasando, en qué está el proyecto de Autopistas de la Montaña, porque hay que recordar que es un proyecto por el cual se la jugó la ciudad entera, el departamento, hay una entidad de por medio como es ISA.

Y porque ya con un proyecto como el que fue aprobado en este Concejo, logramos que se comprometieran \$400 mil millones para los próximos diez años para la construcción y el cual fue radicado por la Administración Municipal, con la cual el alcalde estuvo jugado desde el primer momento y no es un misterio para nadie la gran discusión que tuvo.

El doctor Alarcón, recuerda a cuántos foros alcanzamos a ir, fue una oportunidad muy importante para aprovechar y socializarlo en universidades, en espacios privados, públicos, medios de comunicación y que tuvo además muchos elementos dentro del debate, a favor y en contra.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Y fue un proyecto que no dejó de ser polémico en algunos sectores, fue aprobado 20 a 1 en el Concejo de la ciudad, recuerdo los debates con el doctor Ballesteros, ojalá en diez años cuando las vías estén construidas, podamos recordar esos debates y la importancia del proyecto. Pero lo que queremos es que se avance y sea realidad.

Cuando uno ve la decisión de una Administración Municipal y de este Concejo, de jugarle a un proyecto que realmente no era su obligación, pero que sí lo entendemos como una de nuestras grandes responsabilidades, como uno de los grandes retos que tiene Medellín de salir de ese atraso vial, conectarse con la región y con el mundo.

Cuando veíamos el informe que nos presentaba la doctora Lina Vélez de Nicholls, donde mostraba los resultados del estudio y de las metas del Plan Exportador diseñado hace nueve años, donde ninguno de los indicadores se cumplen básicamente por falta de conectividad.

Y Medellín se la jugó, \$400 mil millones, de los cuales en este año ya hay \$40 mil millones reservados para este proyecto.

Vimos el compromiso del departamento con los \$600 mil millones, recuerden que inicialmente los \$400 mil iban a ser a 15 años y desde acá y desde diferentes sectores el mismo municipio se comprometió y dijo “los ponemos en diez para que las obras se hagan más rápido a partir de este año”.

Teniendo en cuenta que este no es un tema que se define de la noche a la mañana, que básicamente también tiene que pasar por planes de desarrollo nacional; donde hace más o menos unos 15 días varios concejales alcanzamos a estar en ese espacio, el doctor Santiago Londoño estuvo ese día en la discusión del plan de desarrollo, algunos otros concejales, el director del Área Metropolitana y el llamado de todos los líderes locales, donde en representación del alcalde habló el doctor Mauricio Valencia y del gobernador habló la directora de Planeación, era lo mismo, que la región ya cumplió, a la nación le corresponde apropiarse el billón de pesos en vigencias futuras para que se desarrolle el proyecto.

Para mí este es un proyecto que se tiene que realizar, que sigue vivo y que la gran confianza que tenemos en este proyecto, es en cabeza de quién está y es

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

que ISA es el concesionario, esa es nuestra gran tranquilidad, es la gran fortaleza de este proyecto, así fue vendido y concebido y confiamos en eso.

Personas que han estado al tanto del proyecto como el doctor Luis Fernando Alarcón, Jorge Iván López y todo su equipo de trabajo, entendiendo que es una responsabilidad empresarial, pero que también es una responsabilidad grande que se tiene con la región y sabemos que esto va a ir a feliz término.

La idea del debate es que sepamos en qué estado nos encontramos, en qué van los estudios. Se habla mucho que inicialmente lo presupuestado de un proyecto de 5.6 billones, no sería suficiente para desarrollar los 900 nuevos kilómetros de nueva calzada, más la administración de otros tantos kilómetros de carretera ya existentes.

Quisiéramos saber eso, cuál va a ser el compromiso de la Nación, de ISA, en qué van los estudios, hay una respuesta desde el Gobierno Nacional, desde el INCO, donde se dice que todavía estamos en primera fase. La pregunta es, cuándo se entregarán los estudios y trazados definitivos.

Porque aunque había un proyecto radicado, en el cual los trazados iban a un estudio técnico, definitivamente cómo van dando esos modelos financieros, de acuerdo al flujo vehicular proyectado en las diferentes zonas del Departamento.

Pero lo único claro que uno podría decir en esta sesión, aparte de en qué van los estudios, es que el proyecto hay que hacerlo.

Si Antioquia no hace este proyecto, seguirá condenada a la falta de competitividad; no tendrá cómo solucionar su problema de competitividad con respecto, no sólo, a las otras regiones del país sino hacia todas las regiones del mundo; es un mundo ya globalizado y Colombia tiene que avanzar en esto.

Los otros procesos de las otras vías, por ejemplo en el resto del país, entiendo que van avanzando y Antioquia no se puede quedar atrás, recuerden que la intención, además del trazado de estos proyectos, es conectar con las rutas del sol, con las autopistas, con las Américas y avanzar en esto.

La única intención de esta sesión es una invitación al presidente de ISA, a quien agradecemos que se haya tomado el tiempo para venir a este recinto, porque además es uno de los grandes gestores de este proyecto; a la Administración

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Municipal que ha defendido este proyecto y lo seguirá jalonando, porque creo que es una gran herencia y pensar en futuro hacia una región y una ciudad.

Que se nos resuelvan estas dudas y que las habrá de muchos concejales, pero la ciudad necesita saber en qué estamos y qué más se necesita para que este proyecto se haga realidad.

El proyecto fue aprobado hace más de un año largo, unos 15, 16 meses y también creo que va siendo momento en el que se vaya diciendo en qué van los estudios, cómo vamos a avanzar y cuándo comenzarán esas obras, por dónde comenzaremos y que nos cuenten en qué vamos.

Veo un compromiso claro del gobierno nacional en mantener esas vigencias futuras, pero se necesita avanzar en todo lo que tiene que ver con los estudios.

Y de una vez decir que no basta con hacer Autopistas de la Montaña, el departamento, el municipio y la nación tienen que pensar en qué otros proyectos grandes e importantes de región, entendiendo el gran atraso vial que tenemos”.

Interviene el señor concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Manifestar que quienes estuvimos a favor de que el Municipio de Medellín invirtiera para una obra tan grande, así los recursos aparezcan como pocos, \$400 mil frente a una obra que creo que no va a costar lo que inicialmente nos dijeron, es bueno que nos lo vayan aclarando.

Es una de las preguntas que tenemos, porque no es bueno que en los debates dentro de diez años sean “esa obra dijeron que costaba seis billones y cuesta 12”.

Es bueno que con los estudios que está haciendo ISA nos digan ahora unos precálculos, porque hacer 1.000 kilómetros de dobles calzadas en una topografía antioqueña por seis billones de pesos, me parece hasta lo más de barato, yo decía “esa ganga hay que cogerla”.

Lo digo porque en el Metroplús hay kilómetros que nos han costado \$21.000 millones, claro que en estas dobles calzadas no vamos a encontrar esa

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

quebrada El Ahorcado estorbando en la universidad de Antioquia, que es lo que hizo que nos costara tanto el kilómetro ahí.

Hay partes donde nos ha costado \$5.000 millones el kilómetro, \$4.000; Solla – Tricentenario, dos kilómetros nos salen a diez mil millones de pesos.

Todo esto para decir que no creo que La Llorona y toda esa ruta a Urabá nos vaya a costar seis mil millones de pesos el kilómetro.

Por lo tanto, creo que en ese escenario hipotético de cuando nos carearon para que aprobáramos \$400 mil millones, partimos de un escenario, muy de buena fe del doctor Andrés Uriel, pero con unos cálculos perversamente equivocados. En esas carreteras dobles calzadas, con absoluta seguridad, teniendo en cuenta taludes, viaductos y que no lo tengan los Nule, porque con eso sí nos sale mucho más caro.

Esa es una de las primeras preocupaciones que me asiste.

La segunda, es que el gobierno departamental pone \$600 mil, nosotros \$400 mil, la nación 1 billón, ¿dónde está ese papelito de la nación que diga que sí lo va a poner y rápido?. Que no se siente después el gobierno con ese famoso Conpes y que lo pone para el 2040, porque ya los tienen comprometidos hasta el 2018.

La tercera preocupación que me asiste son los portales de Medellín. Queremos conectarnos con el exterior y la nación no quiere poner un peso para el túnel de occidente – carrera 80, ahí nos están incumpliendo, con una agravante, que el municipio está invirtiendo ahí \$50 mil millones para compra de predios, compromiso que le tocaba y lo está cumpliendo.

Otro agravante, al Área Metropolitana le tocaba hacer el intercambio vial, 24, 25 mil millones y lo está haciendo. Pero el departamento y la nación que les toca hacer la vía, los 4 kilómetros para conectarnos con el túnel de occidente con carrera 80, en doble calzada, nada, solo cartas de intención desde el 2006, muy bonitas que dicen “vamos a poner la plata”.

La tercera es, ISA cómo va a jugar, como estructurador del proyecto o también va a casar plata, va a arriesgar, dos, tres billones. Lógico, esa plata la tendrá que retornar ISA con los peajes.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Y me lleva al tema de los peajes, doctor Alarcón. El peaje túnel de occidente – carrera 80 está a pérdida por el Área Metropolitana, pero es del departamento de Antioquia. Ahí hay unas inversiones del Área Metropolitana, del Municipio de Medellín, del departamento de Antioquia y de Invías.

Sabemos que ese es un peaje a pérdida por el área del Área; pero el otro peaje que va Bello – Hatillo es de nosotros, en un momento dado hay que retornárselo a los dueños, cuando la estructuración del proyecto diga que ya se pagó, pero hoy es del concesionario hasta que retorne sus inversiones. Estaba calculado que esos peajes iban hasta el 2018, algunos dicen que el 2016, otros que el 2017, ese peaje no es del gobierno nacional hoy.

Por lo tanto tendrá que aclararse también si ISA, en la estructuración de los mil kilómetros de dobles calzadas, tiene en cuenta ese peaje desde ya o desde el 2018; y si es desde ya, cómo van a negociar con quienes son los dueños de ese peaje hasta el 2018 y con quienes somos dueños después del 2018, porque el Área algo tiene ahí a partir del 2018 porque ha invertido.

Me pongo ya, doctor Sergio Ignacio Soto, como doliente del municipio qué va a pasar con ese retorno.

Y lo otro son los diseños, se decía mucho que por Yarumal, tengo entendido que ya no va. Se decía que doble calzada hasta Apartadó, Turbo, hasta el puerto y ya en los medios hemos oído que solamente doble calzada hasta Santa Fe de Antioquia y de ahí en adelante una vía de altas especificaciones, pero no en doble calzada, que la doble calzada sería a futuro cuando la demanda vehicular así lo diga.

No queremos estorbar, al contrario, queremos que ese proyecto salga adelante; Medellín, doctor Sergio Ignacio Soto, para ustedes los comerciantes y para nosotros los habitantes, sólo es viable en el futuro si es competitiva y sólo es competitiva con la región y con el mundo. Si no nos conectamos, apague y vámonos. Esta ciudad, que no está en el puerto, está a cientos de kilómetros de los puertos, tiene que facilitársele precisamente esa conectividad; y no sólo va conectividad en vías sino también en aeropuertos, electrónica y todo, pero en este caso estamos hablando de las vías.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Por último, un mensaje al gobierno nacional, que entienda el desarrollo regional; no sé por qué Bogotá no entiende el desarrollo regional.

No hace parte del debate, está en otro cuestionario para otro debate, pero tengo que decirlo, nos están estorbando el tranvía de la calle Ayacucho; plata puesta por el Municipio de Medellín, la nación no avala absolutamente nada, no son fiadores de nada, no arriesgan un huevo, el préstamo se lo hace a Medellín la banca francesa, un interés por debajo del 3% anual, a 15 ó 20 años y el ministerio de Hacienda sigue estorbando ese visto bueno, un chulo.

Con un agravante, que Medellín cumple y honra sus deudas, le estamos pagando al gobierno nacional anualmente más de \$120.000 millones por el Metro que fue el fiador nuestro.

Entre otras cosas que en el Congreso de la República, no sigan diciendo que nos regalaron el Metro, cosa que no es cierta, falso de toda falsedad; Antioquia y Medellín están pignorados por 60 años, pagando el Metro y ya hemos pagado desde el 2004 para acá cerca de \$600 mil millones.

En ese orden de ideas se abre el debate, garantías para todos los funcionarios, porque creo que el doctor Federico Gutiérrez Zuluaga, lideró bien este proyecto para beneficio de la ciudad y del departamento, lo coordinó con sapiencia e inteligencia.

El Concejo y la bancada Liberal que somos citantes, lo que queremos es información de cómo avanza un proyecto tan importante para Medellín y para Antioquia.

Queremos dobles calzadas, necesitamos estar conectados, pero ojalá estas no sean las obras tan “cacaraqueadas” desde hace 60 años, como el puerto de Urabá y ojalá esto lo podamos ver en un período corto, para que Medellín salga de esa incertidumbre de no ser competitiva en el contexto nacional e internacional”.

Se da lectura, por parte de la Secretaría, a comunicación enviada por la señora Lina Vélez de Nicholls, presidenta ejecutiva Cámara de Comercio. (Anexo: 3 folio).

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Interviene el secretario de Obras Públicas, Sebastián Álvarez Díaz:

“Como bien lo mencionaba el concejal Federico, entendemos esta sesión no como un debate, sino como una invitación a exponer el avance que lleva a exponer el proyecto en su etapa de estudios y diseños.

Todos estamos convencidos, tanto la Administración en cabeza del señor Alcalde, como los señores concejales, de la importancia que tiene este proyecto para la competitividad de la región y para la conexión del municipio y de todo el departamento con el resto del país y la región.

Estamos ansiosos de que este proyecto siga avanzando por el camino que va y se materialice.

Destacar la participación, tanto de la gobernación como del municipio en este convenio, que lo convierte en un hecho histórico, de unirnos para participar en estos proyectos de conexiones de vías nacionales.

Es una apuesta clara de lo que pretende el Municipio de Medellín en el desarrollo de la región metropolitana, como bien está planteado en el plan de desarrollo.

Destacar obviamente, la labor del Concejo que apoyó de manera decidida este proyecto, se comprometió con él y resaltar el estudio juicioso que se hizo en este mismo recinto, en las diferentes sesiones que se citaron y estamos completamente convencidos que es un proyecto vital para la competitividad del municipio y del departamento”.

Interviene el gerente general de ISA, Luis Fernando Alarcón Mantilla:

“Les agradezco mucho la invitación, para mí ha sido siempre muy grato venir a este recinto, no es la primera vez, ustedes fueron muy amables y contribuyeron mucho con las discusiones que se dieron acá para la configuración final de lo que es hoy en día este importante proyecto de Autopistas de la Montaña a cargo de ISA.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Encuentro muy válidos y pertinentes los interrogantes que están haciendo, me parece que es perfectamente entendible que esta corporación quiera enterarse de en qué van los estudios, cuáles son las expectativas que existen en relación con el desarrollo del proyecto.

Voy a tratar de absolver hasta donde sea posible, algunas de las dudas que se han planteado, con la siguiente consideración que espero ustedes me entiendan.

Hay información puntual relacionada con el alcance de los estudios que posiblemente, no sea procedente entrar a presentar en este momento en el recinto, porque podría conducir a que entremos en la discusión prematura de lo que no corresponde, ahora ustedes me entenderán cuando repasemos cómo es el contexto general de lo que se viene trabajando.

Aspiro a que con la explicación que vamos a dar hoy, ustedes se puedan ir muy tranquilos en relación con la forma como está avanzando el proyecto.

Voy a tratar de recapitular las preguntas o el cuestionario que se nos envió en tres grandes capítulos:

- En qué va el proyecto en este momento
- Cómo se está ejecutando el plan de trabajo
- Qué podemos esperar en términos de los cronogramas

Un capítulo sobre los resultados que expresaré en términos muy cualitativos sin entrar en cifras precisas y cosas por el estilo, porque creo que es lo que corresponde y algunas consideraciones sobre el tema de las platas y los recursos respecto de lo cual creo que es posible hacer una serie de importantes precisiones.

Por supuesto, todas estas cosas van amarradas y relacionadas.

Para que comencemos con el tema de “en qué vamos”, voy a repasar rápidamente cómo se concibió este proyecto.

Surge de un trabajo, de una iniciativa conjunta en el seno de o que se llamó el grupo de infraestructura para la competitividad, en el cual tuvimos una participación muy activa, como todos sabemos, del ministro Andrés Uriel

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Gallego, del departamento, del municipio, de la SAI y otros gremios muy representativos de la ciudad, liderados por la doctora Lina Vélez y por supuesto una participación nuestra muy activa.

Que permitió configurar un proyecto preliminar que es al cual todos han aludido, los 900 kilómetros en principio de construcción de dobles calzadas para los cuatro corredores que conocemos, y un estimativo muy preliminar de un monto de las inversiones de 5.6 billones de pesos, con unos aportes estatales, que como todos sabemos se distribuyeron en partes iguales entre la nación y la región y de ahí surge el billón de pesos de la nación, los \$600 mil millones del departamento, los \$400 mil millones del municipio, todas estas cifras expresadas en pesos constantes del 2008.

Y con base en esa configuración preliminar del proyecto, acordamos un esquema de desarrollo dividido en dos grandes etapas: Una primera etapa que se llama “fase de cooperación”, en la cual ISA adelantaría los estudios que permitieran precisar y detallar las distintas características del proyecto.

Al final de esa fase, una “revisión” de esos resultados con el fin de tomar las decisiones pertinentes en términos de cuál sería exactamente el proyecto, su financiación, la forma de ejecutarlo y de desarrollarlo en el tiempo.

Para que si de allí surgía que efectivamente el proyecto era factible bajo determinados criterios, entra ya a la “fase de ejecución” en la cual recibiríamos en calidad de concesionarios las vías actuales y entraríamos a desarrollar el proyecto con todo lo que eso significa, adelantar las inversiones, administrar los peajes, recuperar la plata y convertirnos en ese concesionario de largo plazo.

Estamos entonces en esta primera fase de estudios o fase de cooperación que originalmente se pactó, sería una fase de un año y que terminaría de acuerdo con lo pactado, con el Instituto Nacional de Concesiones en el mes de febrero de este año, puesto que el inicio del proyecto se hizo formalmente el 10 de febrero del año pasado.

Primer tema respecto del cual es importante contarles y que tengan la información, hay un atraso en esta fase de estudios que hemos estimado en seis meses, que fue muy claro desde el año pasado, debido fundamentalmente a los problemas climáticos que impidieron avanzar como se tenía previsto, en la fotografía aérea, fundamental para poder adelantar los estudios de ingeniería.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Teníamos previsto que tan pronto recibiéramos el banderazo para iniciar los estudios, se iniciaría esta fase, los estudios de aerofotogrametría. Debido al mal tiempo eso se nos demoró, más aún, fue necesario hacer un cambio en el proveedor y en la forma como teníamos pensado adelantar los estudios, fundamentalmente porque se había contratado la fotogrametría, tomando las fotos desde aviones que no pudieron llevar a cabo el trabajo debido a las condiciones climáticas, las nubes impedían tomar las fotos.

Fue necesario cambiar el proveedor y tomar las fotografías aéreas no desde avión, sino desde helicóptero. Eso implicó un retraso sustancial que es el que motiva que hayamos tenido desde el año pasado que solicitarle al INCO, una prórroga de seis meses para la entrega de los estudios.

En consecuencia, y ese es un tema que está en este momento para decisión del INCO, pero donde entiendo que hay un ambiente muy favorable como debe ser, el plazo para la entrega de los estudios sería el 10 de agosto de este año.

Todo nos indica que a estas alturas vamos a poder cumplir con ese plazo, porque el año pasado con el cambio del contratista para la fotografía aérea, las cosas se pudieron hacer, ya está virtualmente todo eso entregado a las firmas de diseño y estas están adelantando los estudios con la información necesaria.

Durante este período, adicionalmente hemos avanzado en los demás frentes de estudio. En buena medida algunos de ellos están prácticamente concluidos y otros van avanzando, fundamentalmente porque este es un proceso iterativo en el cual uno no puede decir, por ejemplo, que los estudios de estructuración financiera están ya concluidos. Este es un proceso en el cual a medida que va habiendo más información, vamos alimentando los modelos financieros y vamos avanzando en el procesamiento de la información.

La conclusión de todas las cosas se hará al final, de una manera, diría casi simultánea.

Pero algunos de los estudios sí se han virtualmente terminado, particularmente el que ya mencioné de la fotografía aérea y los estudios de tráfico.

Estudios de tráfico que constituyen un insumo fundamental para el análisis de las distintas alternativas, porque para uno poder hacer la valoración económica

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

de los beneficios que una determinada alternativa representa, es necesario saber cómo es, cuánto es el tráfico que se va a tener en ese determinado escenario o alternativa.

Esos estudios que fueron adelantados por la firma Cal y Mayor están virtualmente concluidos, sin embargo a veces les pedimos algunas revisiones y recálculos a la luz del avance de las demás cosas.

Con esos insumos, hemos venido trabajando, en primera instancia en el análisis de las alternativas para la determinación de cuáles son los corredores, por dónde -en los casos en los cuales existían opciones- serían las rutas seleccionadas para satisfacer las necesidades de los distintos corredores.

Ese estudio de selección de corredores alternativos fundamentalmente consideró para el gran corredor sur – norte varias opciones.

En particular hicimos el análisis en el caso del corredor hacia Cauca, de cuatro alternativas para salir hacia el norte del país. Un escenario que contempló la vía actual con los mejoramientos necesarios, una opción que ha sido ampliamente mencionada en los distintos escenarios y por los diferentes analistas y que es la opción que hemos llamado la “marginal del Cauca”, la alternativa de hacer la carretera Santa Fe de Antioquia – Puerto Valdivia.

Y consideramos dos opciones hacia el nordeste para salir a Cauca, una pasando por Amalfi, la otra pasando por Yolombó.

Con base en estos análisis hemos hecho unas recomendaciones al Instituto Nacional de Concesiones y son conocidas por las autoridades, por el municipio, por el departamento, pero creo que no me corresponde en este momento abrir la discusión, porque sé que es pública y puede darse, sobre cuál es la mejor vía para salir a la costa Atlántica.

En su momento, esas recomendaciones nuestras serán finalmente adoptadas en el esquema que finalmente se decida.

De la misma manera analizamos la opción de salir hacia La Pintada, construyendo una variante que es la del río Poblano, que ha sido una opción considerada en el pasado y respecto de la cual se contaba con distintos estudios.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Quiero, en relación con este tema de los estudios, hacer referencia a algo que me parece es supremamente importante y quiero que ustedes comprendan.

Uno puede hacer una carretera independientemente que sea de una o de dos calzadas, de muy distintas formas y con muy diferentes especificaciones.

Nosotros hemos optado por hacer una propuesta de diseño de las distintas vías, con unas especificaciones satisfactorias que permitan tener estándares de diseño apropiados, de acuerdo con las últimas normas expedidas por el Ministerio de Transporte; es decir, que se tengan velocidades de diseño entre 70 y 80 km/hora y especificaciones en términos de pendiente y de curvaturas que correspondan a vías con estándares apropiados.

Adicionalmente, estas carreteras son de montaña y vías que si se quiere que satisfagan estándares apropiados, van a requerir la ejecución de obras especiales que pueden resultar costosas y que implican inversiones importantes.

El monto de las inversiones originalmente estimado, los 5.6 billones de pesos, fue una cifra a la que se llegó con unos supuestos muy gruesos en términos de lo que podrían representar las inversiones para la ejecución de las obras.

Cuando uno entra a hacer los estimativos con base en un diseño conceptual y una definición precisa de cuáles son las obras especiales que se requieren, las cosas van cambiando y es lo que en realidad nos está ocurriendo.

El presupuesto de los 5.6 billones como un monto de inversión para realizar o ejecutar los 900 kilómetros de dobles calzadas, definitivamente no es suficiente y eso no llevará al final a algunos de los temas relacionados con los aspectos financieros de las obras.

En una carretera de montaña, si uno quiere evitar problemas operacionales posteriores y hacer un manejo apropiado de los estándares de diseño, si quiere prevenir los derrumbes, tiene que hacer algunas obras importantes.

Lo que nos está dando para una de las vías que va hacia el sur, hasta la Virginia, que es un tramo de aproximadamente 220 km, es que se requeriría para ese tramo hacer túneles por una longitud de más de 20 km, y hacer

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

puentes en una longitud cerca de 16 km. Es decir, fácilmente un porcentaje que puede representar el 15, 20% del total de ese tramo, estaría construido en túneles y puentes.

Esos diseños a los cuales nosotros estamos llegando y que en su momento tendremos que discutir con la Nación, el Departamento y el Municipio, posiblemente requieran ajustes a la luz de cuáles son los montos de las inversiones que serían necesarios y cuáles son las posibilidades desde el punto de vista fiscal para realizar esas inversiones.

Esa es la razón por la cual me abstengo de entrar en demasiados detalles sobre las cifras, porque aquí uno se va aproximando a la solución del problema necesariamente en un proceso interactivo donde va llegando información, va ajustando y preparando unos esquemas de desarrollo de los proyectos que al final tendrán que ser analizados y ajustados con el concedente y con los que van a poner la plata, con el fin de llegar a algo que sea satisfactorio y factible.

Pongo en contexto lo que es el tema de cifras, de resultados, que es algo que seguramente ustedes quisieran conocer en mayor detalle, pero con ejemplos como éste, lo que quiero que entiendan es que los resultados siempre serán preliminares porque solamente al final del día cuando tengamos una propuesta con unos montos de inversión y con una estructuración financiera final, será posible sentarnos a definir con el concedente y con las distintas partes cuál va a ser el esquema final de desarrollo del proyecto.

Originalmente habíamos hablado de un proyecto con un monto de inversión de 5.6 billones de pesos, en ese escenario resultó que sería necesario hacer aportes fiscales por 2 billones de pesos, 1 billón por parte de la nación y otro billón por parte de la región y que el remanente, los restantes 3.6 billones de pesos, podrían financiarse con el producido del proyecto en los peajes, en una concesión de largo plazo, y en consecuencia sería la plata que tendría que levantarse ISA para la ejecución del proyecto, que provendría de aportes de capital de la compañía al vehículo que se constituyera para el desarrollo del proyecto autopistas de la montaña y recursos de financiación que se obtendrían dentro de un esquema de estructuración financiera que resultara ajustado a las posibilidades del proyecto.

Hoy en día lo que puedo contarles es que esos compromisos de la Nación, del Departamento y del Municipio están en firme y que cada una de las partes ha

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

hecho las gestiones para tener las autorizaciones correspondientes para hacer los aportes.

La plata de la Nación está debidamente aprobada en unas vigencias futuras que ascienden a un monto de un billón de pesos constantes del 2008, aportes que se materializarían al igual que los del Departamento y el Municipio en un período de 10 años, iniciándose en el 2012.

No estaba contemplado que esos aportes se iniciaran en el 2011 en el Municipio, ni en el Departamento ni en la Nación, y lo que tendremos que mirar es que esos aportes en los presupuestos del año entrante estén debidamente considerados en las tres instancias.

Originalmente se previó que esos aportes se hicieran a partir del 2012, cualquier ajuste que se dé en ese plan de aportes, entrará a afectar los modelos financieros y tendrá que ser debidamente contemplado en su momento.

El problema ahora va a requerir una discusión muy franca, abierta y honesta entre las distintas partes, en agosto, cuando tengamos un proyecto debidamente estructurado en su versión final, con distintas opciones y con unos presupuestos de inversión que correspondan a la realidad de lo que resulte de los diseños y del trabajo de las distintas firmas de ingeniería que están participando en el mismo.

En este momento lo que está claro es que hay unos compromisos de aportes fiscales por 2 billones de pesos. Las inversiones totales con el alcance pleno que se habían previsto, van a superar sustancialmente la cifra de los 5.6 billones de pesos.

La decisión que será necesaria tomar en agosto, una vez se tenga toda la información que permita hacer la discusión con suficientes elementos de juicio, es si hay más plata o no. Si no hay más plata y simplemente se va a cumplir con esos compromisos, tendremos que hacer un ajuste al proyecto que implicará reformular el alcance mismo de los proyectos; es decir, qué se hace y qué no se hace en doble calzada para comenzar, cuál es el cronograma de ejecución de las obras en el tiempo.

Aquí no está la última palabra en todos estos aspectos, al final vamos a tener que pensar en que va a ser necesario poner un poco más de plata, modificar

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

algunos de los términos de la concesión como el plazo, el peaje. Seguramente tendremos que sacrificar algo de especificaciones y encontrar la forma de hacer contribuciones a la viabilidad financiera del proyecto en los distintos aspectos.

Ese tiene que ser un ejercicio muy constructivo en el cual todas las partes entendamos que hay una restricción financiera, que se puede flexibilizar, remover. En conversaciones que hemos tenido con algunas instancias del gobierno nacional, se ha dicho que eventualmente se puede considerar la posibilidad de hacer mayores aportes sobre la base de cuál sea el proyecto al que finalmente se llegue.

En lo que tiene que ver con los avances de los estudios, además de los grandes contratos de la ingeniería, el tráfico y demás, en ISA hemos venido trabajando intensamente en prepararnos para este proyecto, porque hay algunos aspectos que son distintos a la ejecución de las grandes inversiones que serán necesarias acometer en el proyecto.

Una vez se tenga el acuerdo sobre el alcance del proyecto, vamos a empezar a recibir las vías para convertirnos en concesionarios. En enero constituimos nuestra filial autopistas de la montaña, hemos estado trabajando en todo el diseño de los procesos y de la gestión que va a adelantar esa sociedad, donde en este momento hay un grupo en el que participan aproximadamente 40 personas de ISA, preparando todo ese andamiaje para constituir una sociedad operadora de una concesión vial que haga su tarea con los más altos estándares.

En ese proceso nos hemos apoyado, hemos aprendido y estamos utilizando el conocimiento que adquirimos con la adquisición de la mayor concesionaria vial de Chile, para montar un modelo de sociedad operadora, concesionaria, eficiente, moderna y con capacidad de gestión.

Me atrevería a decir que éste va a ser seguramente el proyecto más grande que ISA haya ejecutado en su historia y tendremos que prepararnos también para la consecución de los recursos.

Es un proyecto muy ambicioso, el monto de la inversión para el proyecto originalmente contemplado, con los estándares de diseño apropiados que hemos definido, es superior al previsto. Cuando le entreguemos a INCO, al gobierno nacional, al municipio y al departamento, los estudios y nuestras

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

recomendaciones, tendremos que sentarnos a redefinir ese alcance para que todo apunte a que podamos hacer un proyecto con el alcance suficiente para que tengamos una solución apropiada a los temas de competitividad de la región, que sea realizable y cumpla con los requisitos que se han establecido en el contrato.

Este proyecto ha tenido una gran receptividad en el gobierno nacional, la importancia del mismo se le ha comentado al gobierno nacional, comenzando por el presidente Santos cuando vino acá, el jefe de Planeación Nacional, los Ministros de Hacienda y de Transporte.

El gobierno nacional ha mostrado una gran receptividad, entiende que este es un proyecto supremamente importante y está a la expectativa y a la espera de conocer los resultados finales de los estudios.

El trabajo con el INCO se ha venido fortaleciendo en los últimos meses, se produjeron cambios de administración muy grandes y en consecuencia ha sido necesario un proceso de empalme. En el último par de meses, hemos estado trabajando intensamente con el INCO, la presencia de la doctora Sanclemente en esta reunión da fe ese trabajo muy intenso y cercano que estamos adelantando y que esperamos que cada día sea mayor.

Lo que le hemos planteado a la Gerente General del INCO, es que nos parece fundamental que ustedes se involucren en los estudios lo más intensamente que se pueda, para que cuando nosotros hagamos la entrega de los resultados finales en agosto, buena parte del proceso decisorio ya se haya adelantado.

Lo que se está haciendo es un trabajo muy coordinado, que el INCO pueda adelantar un seguimiento de los estudios que está adelantando ISA, que tenga todas las respuestas a las inquietudes, que nos dé los lineamientos del caso en estos meses que nos faltan, con el propósito de que en agosto tengamos un entendimiento muy claro por parte del concedente de los distintos resultados de los estudios.

Creo que vamos bien, los estudios se están adelantando dentro de ese cronograma corregido. Creo que todos ustedes intuían que posiblemente un proyecto de esta magnitud podría requerir inversiones superiores a las originalmente previstas, lo que en agosto nos llevará a la toma de decisiones que permitan enfrentar un proyecto factible, mirando las distintas opciones que

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

pueden implicar mayores aportes, redimensionamiento del proyecto, de sus cronogramas, reformas en las condiciones de la concesión, con el fin de lo que a todos nos preocupa y nos atañe y es que podamos hacer un proyecto de autopistas de la montaña que sea apropiado, que realmente signifique un cambio profundo en las condiciones de la infraestructura vial de la región y que se constituya en una verdadera solución para la competitividad vial del departamento y del municipio.

Éstas serían mis explicaciones y supongo que ustedes tendrán algunas preguntas que con el mayor gusto trataré de responderlas”.

Interviene el concejal Federico Gutiérrez Zuluaga:

“Creo que hay cosas muy claras dentro del debate y se han dicho algunos temas que tendrán que ser evaluados.

Una de las mayores conclusiones es que hasta agosto no se tendrá claridad sobre el proceso, sus trazados, la viabilidad financiera y cuál será el costo total de las obras.

Partiendo de la base de que todos queremos que este proyecto se haga realidad, sería una gran frustración y un gran error no realizar este proyecto y tiene que haber un empuje y un liderazgo fuerte.

El costo del proyecto inicialmente valorado en 5.6 billones, será superior y nos garantizará el valor final del proyecto el gobierno nacional e ISA y cómo se harán los mayores aportes.

Considero que desde ya se debería decirle a la bancada antioqueña del Congreso, que le diga al gobierno nacional que no es un billón de pesos el que necesitamos de vigencias futuras, sino que es más dinero, de acuerdo a los estudios que entreguen en agosto para que el proyecto sea realidad; y que Medellín sigue firme en sus 400 mil millones de pesos y el Departamento en los 600 mil millones de pesos.

Queda claro que como había sido aprobado el proyecto de acuerdo, este año no vamos a desembolsar los 40 mil millones de pesos. Además no se desembolsa un solo peso hasta que los estudios estén listos.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

La nación tiene que entender que después de que recibió un gran compromiso de Medellín y del departamento de Antioquia, lo único que tiene que hacer es honrar ese compromiso y poner los recursos necesarios para que el proyecto sea viable.

Aquí hay dos personas muy importantes de los gremios, la Directora de la Andi y el Director de Fenalco, quienes fueron testigos del gran compromiso del Municipio, al decir que vamos a garantizar las vigencias futuras de 400 mil millones de pesos a valores presentes año tras año, durante 10 años, 40 mil millones de pesos por año.

Me quedan varias dudas. Si en el proyecto de acuerdo aprobado por nosotros tiene que surgir alguna modificación, en el sentido de que este año no se desembolsarían los primeros 40 mil millones de pesos y que esos recursos que están reservados, si no se invierten en autopistas de la montaña este año, en qué se van a invertir.

Que el Municipio de Medellín y el Concejo ratifiquen su compromiso de mantener los 400 mil millones de pesos, independiente de que no se empiece con la ejecución del proyecto este año.

Un proyecto de estos necesita unas garantías y unas especificaciones técnicas en las diferentes vías, entendiendo que estamos hablando de una autopista dentro de la montaña. Aquí no se puede ahorrar en especificaciones técnicas, prefiero dos buenas autopistas que cuatro malas, prefiero que se haga la inversión necesaria o que no se haga ninguna. A Antioquia y a Medellín le sirven proyectos hechos con todas las garantías y con las especificaciones técnicas requeridas.

Si uno ve los otros proyectos de las autopistas en los departamentos, a excepción de un departamento, no se le ha pedido recursos a ninguna otra ciudad ni departamento del gobierno nacional. Hoy el presidente Santos tiene que responderle a Antioquia con ese proyecto.

La red viaria de autopistas y de dobles calzadas en el país, quedaría incompleta sin la ejecución de autopistas de la montaña; quedarían las rutas de las américas, la autopista del sol, los otros proyectos que hay en ejecución. Necesitamos el compromiso del gobierno nacional con unas vigencias futuras y

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

con un modelo que financieramente también le dé a la empresa responsable que es ISA, que ya se definirá ese modelo de concesión a cuántos años, cómo será y sobre todo el tema de los peajes.

La gente en este país está dispuesta a pagar un peaje un poco más caro con vías buenas, pero no seguir pagando peajes costosos como los de hoy con vías malas.

Qué nos garantiza a nosotros que después de ese estudio de agosto nos digan que definitivamente la obra no va a valer más de eso.

Es que la experiencia para nosotros como ciudad, se la resumo en la ley de metros, donde la nación debería financiar el 70% de las obras de infraestructura de los sistemas de transporte masivo y de mediana capacidad en el país. El primer documento Conpes definido para el Metroplús, hablaba de 204 mil millones de pesos, dentro de los cuales la Nación se comprometía hasta 138 mil millones de pesos y que los recursos adicionales, los deberían poner los municipios socios del sistema del proyecto Metroplús. Eso en cifras redondas daba exactamente 70-30.

La gran diferencia en este proyecto es que el Municipio es el que está diciendo que ponemos hasta 400 mil millones de pesos, porque es una gran responsabilidad que tiene la nación de ejecutar esos proyectos.

El proyecto Metroplús empezó costando 204 mil millones de pesos, hoy ronda por encima de los 700 mil millones de pesos, y el Municipio puso mucho más de ese 30%.

Lo que está en juego aquí no es solo el proyecto de autopistas de la montaña, sino todo un modelo de concesiones en el país, la credibilidad del sector público y privado. Este proyecto fue muy bien liderado desde la Cámara de Comercio, la Andi, Fenalco, Proantioquia, todos los gremios participaron y las discusiones se dieron de frente a la comunidad.

Tenemos que decirle al gobierno nacional y al país, que dimos un gran paso y qué evalúen a qué otras ciudades y departamentos les están pidiendo recursos como socios dentro de ese proyecto de las otras autopistas y dobles calzadas.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

La gran y única confianza que nos genera este proyecto, es que esté en manos de ISA y por la facilidad de hacer el convenio interadministrativo entre el gobierno nacional y una entidad como ISA, donde su mayoría accionaria está en poder del Estado.

Si en agosto van a estar listos esos estudios, pedimos que el Concejo esté enterado de esos resultados, que se analice en una sesión y que se mire el futuro definitivo del proyecto.

Estoy seguro que el Concejo y la Administración Municipal, que han liderado y seguirán liderando, garantizarán estos recursos en vigencias futuras.

Y evaluemos el tema jurídico frente a qué pasará con ese acuerdo vigente, que será dentro de la Administración y el Concejo, que se revisarán esos montos, se correría el proyecto un año más que tendría que ser aprobado por proyecto de acuerdo.

En los próximos días citaremos con esta misma comisión de concejales o con los 21 concejales, una reunión con los diferentes gremios y con representantes del gobierno nacional, para advertir de una vez sobre esa situación que realmente hoy no nos deja tan tranquilos. Está bien que el proyecto está avanzando, pero sabemos que en el momento de definir otra vez los montos económicos con los que juega cada una de las partes, inmediatamente pedirán más recursos al Municipio y al Departamento, pero queremos ver un compromiso adicional de parte de los recursos del gobierno nacional o que encuentren un mecanismo dentro de la concesión, que permita solucionar ese inconveniente.

Ojalá no solo estuviéramos hoy enfrascados hoy en la discusión de autopistas de la montaña, después de un año y 5 meses que fue aprobado este proyecto no se ha pensado en otro gran proyecto de ciudad, región o país que tenga que liderar Antioquia, no necesariamente ISA. Por qué no pensar en la necesidad de evaluar que Empresas Públicas de Medellín entre en el negocio de las concesiones viales, donde es un gran negocio como el que tiene ISA.

Creo que lo que queda en esta sesión, más que conclusiones, son dudas y sobre todo esperar a que salgan los estudios en agosto y sentarnos todos a hablar.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Me parece muy importante que hoy hubieran estado los directores de la Andi y Fenalco, quienes le contarán a los otros gremios para que entre todos diseñemos una estrategia conjunta”.

Interviene el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Pedirle a la Secretaria de Hacienda que nos informe por escrito sobre esos 40 mil millones de pesos que aprobamos en el presupuesto 2011, en qué se redistribuyeron.

La Secretaría de Obras Públicas en el plan de desarrollo, tenía 20 obras de vías y 12 están casi desestimadas en Medellín. Me hubiera gustado que esos 40 mil millones de pesos, se hubieran pasado a Obras Públicas para que pudiera cumplir el plan de desarrollo. Igual el Inder está deficitado, de 20 cubiertas se construyeron 2.

Medellín y Antioquia hacen un esfuerzo de aplicar 400 mil millones de pesos, con toda la discusión que eso generó de quienes consideraban no deberíamos aplicar esos recursos, porque al Municipio no le era permitido invertir por fuera del radio de acción de su territorio. Pero en un acto de responsabilidad con la nación, inclusive para tratar que se convierta en un gancho, este Municipio de manera seria y responsable se la jugó diciendo que aportaba 400 mil millones de pesos a valor constante de cuando se aprobó el acuerdo.

Los estudios que está haciendo ISA en este momento y que estarán listos de agosto, permitirán entrar a licitar obra, o si son unos estudios de prefactibilidad en lo técnico, en lo financiero y a partir de eso momento entrará a diseñarse, tendrían casi que dos años haciendo diseños fase 3. Entonces esa obra no empezaría en el 2012, sino a finales del 2013 o inicios del 2014.

El otro elemento es que si se llegara a requerir más, la nación tiene que poner más, esta es una obra de la nación en donde la región está diciendo que quiere casar, pero el Concejo de Medellín no está dispuesto a ampliar esa cifra de 400 mil millones de pesos, además porque no es nuestra competencia.

Antioquia no es la región más beneficiada con los presupuestos nacionales. Es más, el presidente Uribe en los ocho años, había prometido hacer más de 300

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

kilómetros de dobles calzadas en Antioquia, dentro de los famosos 2.500 kilómetros iniciales, pero eso se quedó en veremos.

De verdad uno no ve del gobierno nacional una voluntad para con la región y ve a los señores costeños todavía con un discurso que no debería existir y cuando van a jalar recursos para Antioquia, dicen que ya nos dieron el Metro. Nosotros estamos pagando cerca de 5.6 billones a la nación, tenemos pignorada la sobretasa a la gasolina y el impuesto al tabaco por 60 años.

En el tema de Metroplús, con ese cuento de los costeños, no nos aplicaron el 70-30. Medellín invierte unos 430 mil millones de pesos, de esos la nación debería poner cerca de 300 mil millones de pesos y solamente puso 190 mil millones de pesos de los \$440.000, ni siquiera nos han ayudado en lo que está la ley en transporte masivo. Los cables se han hecho con presupuesto de Medellín sin presupuesto de la Nación, por ejemplo, el Tranvía 4.1 kilómetro hacia Buenos Aires, la Nación lo único que certificaría es que tenemos con qué pagar.

Desde que inauguramos el Túnel de Occidente se dijo por parte del Presidente en ese momento, que al año siguiente estaban hechos los 4 kilómetros entre Túnel de Occidente y carrera 80.

Yo siendo presidente del Concejo, el Ministro Andrés Uriel me envió una carta diciéndome que la Nación tenía asignada la plata para lo que le corresponde en ese matrimonio. En ese Túnel de Occidente que son 4.1 kilómetro se decidió que el Municipio comprara los predios y reubicara las viviendas.

Eso que costaba \$24.000 nos está costando \$50.000 millones, más de lo que se pensó, pero lo estamos haciendo. Estamos reubicando y comprando las viviendas. Medellín pone el 83% de presupuesto del Área Metropolitana y haría el intercambio vial, ya lo contrató, presionado por nosotros para evitar que las viviendas que estamos comprando allí con plata del Municipio, sea otra vez invadida esa franja y perdamos la plata que el Municipio está poniendo para esa vía.

En la estructuración hay una concesión Bello-Hatillo que va hasta Cisneros. Si la concesión Autopistas de la Montaña se cruza, toma para su estructuración los peajes que ya están concesionados, habría que hacer una negociación con Gerencia Bello-Hatillo, ese peaje no sé en qué proporción debe retornar al Área

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Metropolitana y al departamento, una vez pagado o retornado los recursos del concesionario; si es de ellos quién les va a pagar ese peaje, eso no es de la Nación.

Que nos cuenten si se desestimó la doble calzada hacia la costa por Yarumal, Santa Rosa, Don Matías, o esa todavía tiene alguna posibilidad.

ISA es una gran empresa y está en buenas manos, pero con los 5.6 billones, no se hacen mil kilómetros de autopista de doble calzada en Antioquia. Para hacer esos mil kilómetros de doble calzada creo que va a costar más del doble de lo que se había pensado.

Los 4.1 kilómetros hacia Túnel de Occidente ya se está pensando que la Nación debe poner \$44 mil millones, y el Departamento \$44.000, y no queda en desventaja con el Municipio, puesto que para reubicar ha invertido más de \$50.000 millones de pesos y el Área Metropolitana aporta el intercambio que cuesta más de \$25.000 millones de pesos.

Se están haciendo unas licitaciones aledañas al intercambio, que son necesarias en ampliación de la 80 por más de \$8.000 millones de pesos.

Tengo mis dudas que no se inicien obras antes del 2014, el Presidente había dicho que inauguraba Metroplús en Semana Santa de 2009, después que en la del 2010, después que en la del 2011, y no vamos a tenerla inaugurada en Semana Santa de 2011.

Me da miedo que Autopistas de la Montaña,- por lo que no me han dicho- que los diseños de este año son fase III, que de no serlo, se demoran por la montaña paisa, unos dos años por lo tanto, estarían licitando para que inicien obras en el 2014 y nosotros ya habíamos aprobado \$40.000 millones.

Y no va a valer \$5.6 billones de pesos, salvo que se desestimen obras, es decir que no se ha hablado de doble calzada hasta Apartadó sino hasta Santa Fe de Antioquia y de ahí en adelante una vía con amplias especificaciones, pero no es doble calzada.

Tengo temor que no se haga la de Yarumal como se había planteado, es decir, los mil kilómetros, y si el Plan de Desarrollo se aprueba en junio ¿qué de esto va a quedar si los diseños están en agosto?

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Que luego no se diga que las obras complementarias, un túnel que les aparezca en el diseño, un viaducto, que con seguridad les aparecerá, que posteriormente no se diga que como no está en el Plan de Desarrollo, las obras complementarias no se pueden hacer.

Cómo hacer coincidir para que mucho de lo que está pensado se entregue como diseño en agosto, previamente esté leído en el Plan de Desarrollo. Es tarea de ustedes llevarlo al Congreso de la República”.

Interpela el concejal Óscar Hoyos Giraldo:

“Me preocupa que el convenio del cronograma de la obra se extienda de 10 a 15 años, porque antes queríamos que fuera menos tiempo y buscar celeridad en las obras.

La ingeniería en otros países, y pongo el ejemplo de Japón, que quedó arrasado por el tsunami, pero que de seguro estará reconstruida más rápido de lo que podríamos esperar.

Sé que la topografía antioqueña es difícil, pero aquí hay los elementos de ingeniería para buscar celebridad en la obra, y en vez de ampliarse esos 10 años, tratar de disfrutar antes de esas obras.

Pregunto como será el cronograma de las obras en cuanto a las vías que hay, si le vamos a dar prioridad a Urabá por la importancia del Puerto o se partirá del eje central Medellín, saliendo de todos los ejes como el del norte, con la vía que va hacia Caucasia, o si se le va a dar una salida a la de Puerto Berrío y Occidente.

Eso también lo determina el flujo vehicular, entonces si se va a buscar iniciar las obras desde Medellín, sería importante buscar esa forma pero darle prioridad a Urabá por las connotaciones de puerto, y lo que queremos es buscar la internacionalización y que la economía de Medellín, tenga una mejor posibilidad de comercializarse en este sistema globalizado.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Hay que hacer una petición desde el Concejo para que dentro del Plan de Desarrollo queden incluidas estas obras, que entiendo están incluidas dentro de este gobierno.

Este es un tema importante para que los cronogramas se cumplan. Lo de los 4.1 kilómetros, es un llamado al Presidente, porque no tiene sentido hacer unas obras a Urabá con dobles calzadas sino hay la posibilidad de una ruta amplia desde la salida de Medellín”.

Continúa el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Conclusiones:

Necesitamos definir túnel de occidente carrera 80.

Necesitamos definir ese visto bueno con el empréstito con la banca francesa.

Que se entienda que hay actores regionales que se llaman Área Metropolitana, Gerencia de doble Calzada Bello- Hatillo, un concesionario privado que tiene obras también ahí y si se cruzan las obras con seguridad van a tener que sentarse a negociar.

Si cuesta más no se desestimen los kilómetros porque Medellín necesita conectarse con Cartagena, Buenaventura, Urabá para ser viable y ese mayor recurso le va tocar ponerlo a la Nación.

La estructuración del negocio lo dará, hay un límite de años que le da un gran rendimiento, gran eficiencia, gran eficacia a una concesión, pero de ahí en adelante se entra en una etapa muy plana que tener más o menos años no aporta para nada a la estructuración de un negocio.

Por eso en el Plan de Desarrollo haría que meterle más recursos y que esté alertado el gobierno que ese proyecto no va a costar 5.6 billones, porque están siendo muy conservadores con esas rocas antioqueñas. No es posible, con seguridad y entonces es ambientar que esos mil kilómetros de Autopistas de la Montaña, superarán los 12 billones con seguridad.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Queremos que el proyecto se haga y le apostamos, tenemos la mayor confianza en ISA y quien lo dirige y queremos estar informados de los avances que se van dando.

Creo que la Asamblea de Antioquia ha sido generosa y responsable y ha aportado recursos donde podría haber dicho que va a trabajar carreteras terciarias, pero se la jugó porque entiende que el futuro de Antioquia, depende en gran parte de sí estamos bien conectadas con el entorno nacional y el mundo.

La intencionalidad del Presidente y Ministro anterior, era muy buena y no podemos dejar que se vaya al suelo cuando salga que los estudios cuestan el doble, y se le da mayores recursos a ISA para que salga a utilizar su propio capital de utilidades más lo que le preste la banca y entender que el resto tiene que venir por los peajes que tendrán que ser negociados.

La ampliación de Solla –Tricentenario se entrega en estos días, el doctor Hernán Moreno dice que están los recursos para iniciar la obra de los 300 metros que quedarían faltando para conectar por parte de esa concesión, entonces quedaría Medellín conectado, sin ese obstáculo que hay en la paralela que generó que mucho del transporte, se fuera para la autopista y la 65 generando tacos, contaminación y ruido.

Solicito que luego que intervengan los concejales se le permita a Mauricio Faciolince y a quienes deseen hacerlo de la Administración Municipal, intervenir también, porque tienen cosas importantes para dejar en el acta, que luego se convierte en documento de consulta”.

Interviene el concejal Carlos Alberto Ballesteros Barón:

“Luego de escuchar el informe tengo la sensación que la historia me está dando la razón.

Doctor Alarcón, cuando se nos vendió la idea de aprobar este proyecto se nos afirmaba con relativa certeza el valor en que se estimaba el proyecto, cuando ni siquiera se habían iniciado los estudios que hoy supuestamente se han venido realizando.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Es de suponer que en este momento tenemos alguna estimación, no podemos estar para atrás, lo que no entiendo es porqué no nos precisa cuál es ese valor que hoy se estima, aceptando que el valor en agosto va a ser distinto, el próximo año también y de aquí en adelante van a ser distintos, porque en Colombia no somos capaces de hacer obras con una adecuada planeación. Mi inquietud es saber de una vez, cuál va a ser ese costo y las modificaciones que tendríamos que realizar.

En estos días la Procuraduría nos cuestionaba porque al aprobar el Plan Municipal de Desarrollo, no habíamos socializado adecuadamente el proyecto de la Clínica de la Mujer.

Un proyecto que estuvo consagrado en el Plan de Desarrollo, como no gozaría la Procuraduría, si analiza este proyecto que ni siquiera estuvo en el programa de Alonso Salazar y ni siquiera estuvo en el Plan Municipal de Desarrollo. He quedado bastante preocupado frente a ese particular.

Comparto lo que dice Fabio Humberto Rivera y Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga que me están dando la razón, este proyecto es competencia de la Nación. Esta Corporación aceptó aportar \$400.000 millones de pesos que en mi criterio le hacen mucha falta a la Municipalidad para poder cumplir un Plan Municipal de Desarrollo, que definitivamente no va a cumplir entre otras razones, porque no tiene esa plata.

Esta Corporación aprobó eso sobre el fundamento que no se iba a incrementar el aporte del Municipio de Medellín. Esta corporación confió en lo que se planteaba de parte de la Administración Municipal y de la Gerencia de ISA de ese momento, por eso me preocupa la manera como se hace la presentación cuando en el fondo se nos está diciendo que se tendrá que revisar los valores, porque es cambiar las reglas de juego de nosotros, porque quien asumía el riesgo era ISA y la Nación y así quedó, porque nosotros estábamos dando una plata que además no teníamos porqué dar.

A veces pienso que el Ministro Andrés Uriel Gallego encartó al doctor Alarcón con este proyecto, pienso que su alternativa es seguir adelante con el proyecto.

El Ministro en ese momento estaba preparando una campaña electoral para una nueva elección del Presidente de la República y por eso los proyectos eran

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

maravillosos y funcionaba todo perfectamente, pero hoy vemos que hay dificultades.

A duras penas acepto que las vigencias futuras que aprobamos sean legales, siempre cuestioné eso, pero ahora que eventualmente tendríamos que modificarla, hay una particularidad y es que son vigencias futuras que aprobarían para que se comenzaran a ejecutar en el próximo gobierno, ni siquiera en este, realmente dudo de la posible legalidad de esa situación.

Por eso creo que es un tema que se debe hablar con los candidatos de la Alcaldía, además agosto es un mes malo para esto porque estamos en vísperas de un proceso electoral.

Llegamos a agosto por la demora que usted está manifestando y que sinceramente no me parece justificable, que nos podíamos demorar todo ese tiempo porque teníamos mal clima.

Oigo con detenimiento la explicación y comprendo porqué en Colombia no se ha aprendido a hacer obras públicas, una improvisación total, esto va a tener un costo enorme adicional, entre otras razones porque no se sabía que el proyecto de Autopistas de la Montaña pasaba por montañas.

Entonces como no sabíamos que pasaba por montañas hay que hacer unas obras más costosas y es lo que no entiendo y ojalá hubiera claridad.

Hay dos fenómenos que debe calcular cualquier persona que hace una obra en Colombia, primero si es una obra que se llama Autopistas de la Montaña, por definición tiene que pasar por montañas. Segundo, tiene que calcular los períodos invernales así sean estos muy extensos. Aquí parece que todas las obras cuando se proyectan se hacen sobre la base que todo el año estamos en un verano permanente.

No me queda claro el tema de la financiación de la Nación, porque recuerdo la entrevista que dio el Ministro de Minas en su oportunidad donde decía en ese momento que la fuente de financiación de la Nación, dependía del Congreso si aprobaba una reforma legal en relación con la propiedad de Ecopetrol.

Si estamos dependiendo todavía de ello es algo aleatorio, yo creo que este proyecto es complejo, y me parece preocupante el informe, no lo veo con tanto

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

optimismo porque estamos partiendo de una incertidumbre y aquí se desfinanció en mi criterio el Plan Municipal de Desarrollo y algo no se hizo ni se irá a hacer.

Me gustaría que pudiéramos hacerle la consulta a la Contralora General de la Nación sobre el tema de las vigencias futuras.

Es evidente que la postura de la Contralora se acerca mucho a la posición que tuve en ese momento y ese teme es clave porque está en juego la tranquilidad de muchas personas y la tranquilidad de un proyecto, que en mi concepto empezó con muchos problemas y que se forzó la respuesta en vez de buscarse soluciones viables, porque nunca se quiso aceptar que este era un proyecto de responsabilidad de la Nación.

Por eso no cambio mi posición, no apoyo que el Municipio de Medellín teniendo tantas necesidades se meta con un mal socio como es la Nación, aportando \$400 mil millones de pesos, que además comprometió a ISA y está en juego mucho, una imagen de una empresa tan seria que ha tenido toda una trayectoria y que en mi criterio casi está improvisando en un proyecto tan importante como este.

No calculamos el clima, que pasábamos por las montañas y eso me deja muy preocupado y apenas estamos presentando el proyecto.

Doctor Alarcón, denos el estimativo porque hace año y medio nos dio una cifra, hoy deben tener otra y ese debate no lo podemos dejar para agosto porque es el peor momento para discutir ese tema y creo que en eso debemos todos de estar de acuerdo”.

Interviene el concejal Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga:

“En este debate como en el de valorización, el doctor Ballesteros aprovechará algunos inconvenientes que se puedan presentar en un proyecto para decir que todos le estamos dando la razón. Nosotros no le estamos dando la razón, usted votó negativamente ese proyecto y tenía una claridad jurídica en su concepto como abogado, y desde el principio usted se opuso al proyecto y por eso la votación fue veinte uno.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Los debates con usted fueron muy buenos en las universidades y creo que se dejaron ver las dos visiones, pero el Concejo tomó una decisión acertada que era apoyar el proyecto y hoy lo que tiene que quedar claro es que reafirmamos el compromiso de los \$400 mil millones de pesos.

Que nos hubiera gustado que empezara este año, es cierto, pero no puede quedar en el ambiente que no sabíamos que Autopistas de la Montaña iba por las montañas.

Es verdad que este proyecto es responsabilidad de la Nación, pero el Municipio y el Departamento pueden ser corresponsables con la obra y es lo que estamos haciendo, apoyando los \$400 mil millones y los \$600 mil millones desde el Departamento.

Esperemos que en agosto entreguen el cronograma, los estudios, trazados y valor del proyecto, y ese día se podrá hacer un gran debate, pero no para bloquear el proyecto porque debemos jalarlo porque lo necesitamos nosotros, sé que usted muy adentro, quiere que el proyecto se haga, pero desde el principio fijó una posición política que entendemos y que lo único que puede pasar cuando usted tenga 15 años más y veamos realizado el proyecto, es la necesidad de haberlo hecho. Si no se hace, nos lamentaremos de no haberlo hecho; presidente, el concejal Ballesteros solicita una réplica”.

La Presidencia:

“Doctor Carlos Ballesteros, no hay réplica de réplica”.

Interviene el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Esta semana en el Congreso vi que sí existe la réplica, inclusive vi a Benedetti dándosela a los senadores en el contexto ‘réplica de réplica’ y es legal, y nosotros cuando hacemos el Reglamento lo hacemos por analogía del Congreso”.

Interviene el concejal, Santiago Londoño Uribe:

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

“Le ley 5º se aplica cuando expresamente nosotros no digamos nada y en este caso sí hay una prohibición expresa y se puede después revisar.

Sigo pensando que el proyecto de Autopistas de la Montaña es un proceso ejemplar en el país y empezó muchos años antes que se trajera al Concejo y a la Asamblea y me parece importante rescatar el trabajo entre el sector público y el sector privado, la visión que se tuvo en el momento.

Me parece que fue un proceso socializado ampliamente al que no le faltaron críticos serios, técnicos, fundamentados y creo que eso es una prenda de garantía para lo que estamos haciendo.

Creo que el proceso político fue muy importante y se sientan precedentes importantes para lo que hicimos ahí.

Personalmente lo dije en los debates y foros que tuvimos, que sentía que estábamos aportando a la historia de este país.

Creo que hay precedentes jurídicos importantes, tanto así que la interpretación que hicimos en ese momento y lo dejamos consignado además dentro de las reuniones de estudio jurídicas, la interpretación que hicimos de la competencia y la posibilidad del Municipio para participar, ha sido replicada en el Plan Municipal de Desarrollo de este gobierno para abrir la puerta y que otros municipios puedan también hacerlo.

Con el doctor Ballesteros no nos vamos a poner de acuerdo desde lo jurídico, pero creo que él estará de acuerdo que no lo hicimos de manera ligera.

El proceso va de la mano de la ejecución y dentro de esas discusiones que incluso lo expresé en los debates, también expresé ciertas dudas al gobierno nacional y al Ministro de la época, pero sabía que el tema lo que exigía esta ciudad de mí, no era hacer un balance de la cartera de Andrés Uriel aunque tengo mi posición y la tuve en ese momento, ese no era el papel de nosotros.

Creo que es importante porque este proceso que empezó, es un proceso que tiene que ser institucional y reconozco la labor del Presidente de ISA sino con ISA y si él renuncia, esto no depende de su presidencia, y lo expresé en los foros, que esperaba que lo que se decía fuera real, porque no era sólo la responsabilidad del Gobierno Nacional que sí tiene responsabilidades y

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

exigirlas, no quiere decir que digamos que era competencia exclusiva de ellos, pero que tenía unas responsabilidades en ese momento y hay que exigirlas hoy.

Estaría de acuerdo en varios análisis políticos que hace el doctor Ballesteros, pero eso no entra a cuestionar el proceso institucional de Autopistas de la Montaña, porque como concejal de Medellín no aprobé \$400 mil millones de pesos para Andrés Uriel, aunque él hubiera querido mostrarlos como parte de un proyecto de reelección, que es un riesgo que uno corre cuando hace política.

Pero no lo estaba haciendo para Andrés Uriel ni Álvaro Uribe, lo estaba haciendo como parte de un proyecto estratégico de región y de ciudad y creo que firmemente y desde luego que se tendrá que hacer el control y el señalamiento.

El objetivo nuestro es exigirle a la Nación, al Departamento y al Municipio, que cumplan de aquí en adelante y la presencia de ISA es prenda de garantía y corre riesgos grandes sino hace bien las cosas en lo financiero y en el good will, porque además va a tener un control político que es necesario.

No creo que ISA esté tomando a la ligera esto, porque es mucho más lo que pierde si este proceso no sale o sale mal.

Paso a los riesgos y preguntas, creo que es altamente peligroso que tengamos que esperar hasta agosto con la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo en junio, porque es jugarnos el futuro de este proyecto y no vamos a tener todavía las herramientas para valorarlo.

Parte del tema de los 4.1 kilómetros de Bello-Hatillo y todas las obras complementarias pareciera que fueran otro mundo y no es así, Autopistas de la Montaña es Medellín-Urabá y Puerto Berrío y Caucasia. El tema de las obras complementarias tiene que hablarse en el Plan Nacional de Desarrollo.

Me parece importante que las Autopistas aparezcan en el Plan de Desarrollo, pero eso no es garantía porque es sencillo decir que se aprueba pero la etapa 1, y ellos dirán que es este tramo de esta manera y con estas condiciones.

Pero esa no es Autopistas de la Montaña, es la interpretación que le da el Gobierno Nacional a Autopistas de la Montaña.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Tenemos que sentarnos antes que se apruebe el Plan Nacional de Desarrollo y ver cuál es la posición de los interesados frente al Plan que se va a aprobar en el Plan Nacional de Desarrollo, porque el futuro de este proyecto se juega en junio.

Invito a que tengamos una mesa de trabajo y nos organicemos y ejerzamos un papel protagónico en el Plan Nacional de Desarrollo, porque podemos hacer los debates que queramos y ese proyecto se nos va a esfumar.

Entiendo lo que está pasando. Los que hemos investigado el tema de la infraestructura, sabemos lo deficitado que están, no estos proyectos, sino en general una cantidad de proyectos a nivel nacional que dejó el gobierno pasado y todas las regiones van a estar peleando por participación.

Le doy la bienvenida a la nueva Secretaria de Hacienda y repito que no nos vamos a quitar, pero entendiendo que el proyecto no está arrancando, pregunto qué va a pasar con esos \$40.000 millones que aprobamos por acuerdo municipal que tiene un cronograma”.

Interviene el concejal Carlos Alberto Ballesteros Barón:

“El doctor Federico Andrés Gutiérrez dice que muy en mis adentros deseo que el proyecto sea una realidad, pero no es cierto, quiero que ese proyecto sea una realidad, expresamente lo he dicho siempre, pero las cosas se deben hacer como la ley lo permite, es que venimos de dos gobiernos seguidos que mandaron un mensaje perverso para la sociedad, y es que el fin justifica los medios, pero debemos someternos al Estado de Derecho.

El problema no es de carácter político, lo que siempre he sostenido es que el Gobierno Nacional debe cumplir su obligación y por eso me opuse a que se invirtieran los \$400 mil millones de pesos pero nunca me opuse a la obra.

Cuando afirmo que finalmente se me está dando la razón y es bueno revisar las actas, es que dos concejales en sus intervenciones, han reiterado expresamente que la competencia es de la Nación y eso es distinto a cuestionar la posibilidad de la colaboración armónica que ya es otro problema, pero expresamente se hizo así y por eso lo dije de esa manera.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Voy a leer el párrafo 1º del acuerdo 56 de 2009 y el artículo 5º, acuerdo por medio del cual se autoriza al Alcalde de Medellín para comprometer vigencias futuras excepcionales para participar en el proyecto denominado Autopistas de la Montaña.

Parágrafo Primero: La participación económica del Municipio en el proyecto autopistas de la montaña se limitará, a las sumas mencionadas en el presente artículo, las que serán objeto de corrección o indexación monetaria a que haya lugar y la transferencia de los respectivos recursos queda condicionada a la obtención del concepto favorable del Departamento Nacional de Planeación y al cumplimiento de los demás requisitos legales que sean necesarios para el efecto.

Recuerden la discusión que tuvimos sobre el particular, que además están las actas, que además hay que revisar la razón por la cual fuimos tan cuidadosos al formular una serie de garantías para que fuera claro que no íbamos a poner un peso más y en eso creo que hubo consenso.

Artículo Quinto: El Municipio de Medellín no asumirá responsabilidades en la ejecución del contrato de concesión correspondiente, ni en las contingencias o riesgos que se deriven del proyecto y su participación se limitará a la financiación del proyecto, de acuerdo a las condiciones establecidas en este acuerdo.

De tal manera que si la conclusión es que las entidades territoriales tienen que poner más recursos, habría que caminar este acuerdo y llamo la atención a los concejales para que revisemos las actas donde tuvimos la oportunidad de manifestar nuestra posición sobre este particular, porque es muy fácil estar cambiando de posición en cada oportunidad y me parece que para eso son útiles las actas y si esto hay que hacerlo, pues tendremos que revisarlas porque además estoy de acuerdo con el doctor Santiago Londoño, este proyecto fue muy debatido, muy discutido y sí acepto que se dieron todas las garantías. Una discusión amplia, jurídicamente.

Cada uno tiene su postura, yo mantengo la mía. Hubo una discusión desde todo punto de vista, creo que eso sí hay que avalarlo y reconocerlo. El doctor Federico Gutiérrez, lideró muy bien ese proyecto desde todo ese punto de vista.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

No tuvimos, digamos ningún tipo de restricción para manifestar nuestra posición, pero aquí quedó esto. Es muy claro y son muy claras las razones, porque si vamos a cambiar cada dos años, la posición es bastante grave.

Además, reitero mi inquietud. Tengo mis dudas jurídicas mucho más fuertes en relación con la posibilidad de aprobar vigencias futuras, para que comiencen a ejecutarse.

Que es muy distinta la hipótesis, 'comiencen a ejecutarse' en otro gobierno y lo dejo como interrogante. Ojalá consultáramos con la Contralora General”.

Interviene el diputado Jorge Honorio Arroyave:

“Saludo muy especialmente al señor Presidente del Concejo, a la Mesa Directiva, honorables concejales, a los funcionarios aquí presentes, doctor Alarcón y a todos los funcionarios de ISA.

He escuchado con atención las intervenciones del doctor Alarcón, el día de ayer tuve la oportunidad también, de escuchar en el Despacho del Gobernador un informe que le hizo ISA a Inco y a otras entidades como la Secretaría de Obras Públicas, al señor Gobernador.

La verdad. Creo que esta obra es supremamente importante para Medellín y para Antioquia, es un gana/gana de la Nación, el Departamento y del Municipio.

Como Presidente de la Comisión de Hacienda y Ponente también de la ordenanza que aprobó la participación del Departamento, tengo que resaltar es un tema muy importante, un artículo que quedó plasmado, en el cual se dice que la definición de los corredores viales será única y exclusivamente responsabilidad de ISA, teniendo en cuenta un estudio técnico económico, financiero, geológico, hidrológico, climatológico de pendientes y de taludes, y entendiendo que son vías para la competitividad.

Vimos un poco de alternativas, que hoy manifestó el doctor Alarcón y para nadie es un secreto que de una vigencia a otra, las obras se encarecen.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

No soy el Gobernador, simplemente soy un Diputado y a mí no me horroriza que de pronto los costos que nos vayan a hablar sean otros.

Tengo muy clara la posición de los concejales, cuando hablaron que aportaba solamente el Municipio hasta 400.000 millones de pesos.

Tengo muy claro también que hubo algunos cuestionamientos jurídicos de la participación del Municipio de Medellín. Entiendo que las vigencias son vigencias futuras extraordinarias y por eso, doctor, pueden pasar de gobierno en gobierno. Extraordinarias.

La verdad, el resumen del tema es que esta obra es tan importante para Antioquia, que debemos de esperar primero los resultados técnicos. A mí me agrada mucho escuchar al doctor Alarcón, diferente escuchar al doctor Andrés Uriel Gallego, porque él improvisaba muchas cosas en su emoción y decía que los corredores eran por Ventanas, que eran por Cisneros, que era por tal parte, por tal otra.

Uno escucha al doctor Alarcón con sinceridad, les está diciendo a los concejales que las obras van a tener otro costo. A mí no me preocupa lo del costo, me preocupa que las obras se hagan.

Me siento tranquilo porque está en manos de ISA, ese mecanismo de convenio interadministrativo con una entidad como ISA es como pasar el dinero de un bolsillo hacia otro. No podemos olvidar que ISA el 80% es estatal y es una empresa que tiene experiencia, que tiene músculo financiero, que tiene good will, que tiene mucho que perder y que no lo va a perder jugando restos en Autopistas de La Montaña.

Lo que no podemos tampoco es asustar a ISA porque creo que ese convenio no obliga a ISA a hacer Autopistas de La Montaña. Si nosotros asustamos a ISA, seguramente el doctor Alarcón, en su sinceridad, también va a decir: 'Este proyecto como están las cosas, nosotros no nos podemos embarcar en él'.

Nosotros lo que buscamos fue un vehículo idóneo, donde se hizo rápidamente un convenio interadministrativo, donde hay una figura que la entendía a libro abierto, soy abogado, no soy ingeniero, pero es muy distinta a las otras concesiones, es muy distinta a las otras formas de contratación que ha tenido el país.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Ojalá en Colombia hubieran utilizado este mecanismo y este vehículo como ISA, hace 20 años y seguro que tendríamos hoy, las vías en funcionamiento. Vemos que están aprovechando la experiencia que están adquiriendo en Chile.

Honorables concejales, a mí me da pena con ustedes, simplemente creo que la gran mayoría piensa lo que pensamos los diputados, que esta obra es fundamental para la competitividad de Medellín, su capital y para el departamento de Antioquia, porque sino a Medellín la va a desplazar Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Cali que están más cerca al puerto de Buenaventura y nos vamos a quedar aislados y nos vamos a quedar con la fama.

Creo que hay que buscar salidas. El doctor Alarcón y su equipo podrán después darnos otras salidas, si no son 40 años que hay que darle de concesión a ISA, le daremos 45 y buscamos la forma de que el Municipio no tenga que poner más de los 400.000 millones de pesos.

Tampoco me horroriza que sea 40 ó 45 años, porque vamos a tener garantizado el buen mantenimiento y la salida y competitividad de Medellín y Antioquia en cabeza de una empresa que está compitiendo en Brasil, en Chile, en Perú, Ecuador, que tiene nombre a nivel internacional y el hecho de que ISA tome esta obra, es un sello de que se va a ver, que son serios y que nos van a decir toda la verdad.

Aquí no nos van a improvisar nada. Es básicamente, señor Presidente, lo que quería y decir como diputado, vamos a esperar al doctor Alarcón y tenga la plena seguridad que la Asamblea va a estar también luchando porque esta obra sea una realidad”.

Interviene el gerente de ISA, Luis Fernando Alarcón Mantilla:

“Debo decir que me parecen muy constructivas las observaciones que han hecho los señores concejales. No esperaba nada distinto a comentarios del tenor de los que ustedes han hecho y por supuesto, también quiero agradecerles las apreciaciones muy positivas que ustedes han hecho en relación no conmigo sino con la compañía que dirijo.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Déjenme comenzar mis comentarios haciendo alusión a algo que dijo el concejal Ballesteros, que el ministro Andrés Uriel me encartó con este proyecto.

No siento que haya sido así. Sí tuvimos comentarios durante el proceso de autorizaciones a ISA para entrar en este negocio, de personas escépticas, que decían: 'Eso va a ser un enredo, va a ser un lío, la compañía y ustedes se van a meter en una cosa compleja'.

Por supuesto, siempre fui consciente de que este era un proyecto complejo, además porque la naturaleza del mismo, el tipo de contrato que hicimos, al que aludía el diputado Arroyave hace un momento, es muy especial. Es distinto, ha suscitado dudas, preguntas en muchas partes, incluido el propio Gobierno Nacional, porque ésta es una concesión distinta a las concesiones típicas que se han hecho.

Pero nosotros fuimos muy cuidadosos en que el contrato que celebramos con el Inco, tomara debidamente en cuenta ese manejo peculiar y de los riesgos y de un esquema institucional distinto.

Concejal Ballesteros, volviendo a un comentario suyo, la verdad del contrato es que está diseñado no para que ISA asuma el riesgo y esté garantizando que ese proyecto se haga por 5.6 billones de pesos.

Si así fuera, hubiéramos hecho un contrato distinto. Pero la verdad y créanme, no íbamos a ser nosotros tan insensatos, ni tan irresponsables de que un esquema –lo llamo así-, que se concibió y se diseñó con una cifra muy preliminar y eso siempre se dijo de esa manera.

Creo que a nadie engañamos y cualquiera lo hubiera entendido, que un estimativo de ese monto de las inversiones, que se hizo con cifras muy gruesas, por parte de unos ingenieros que trabajaron en el tema, pero tomando unos precios unitarios por kilómetro, muy agregados, sin ningún tipo de diseño, ni de trazado, ni de concepción del proyecto que respaldara a fondo el tema.

Simplemente, estaban dando un marco general de referencia y una cosa indicativa para poder entrar, como en efecto se pactó contractualmente, a hacer unos estudios detallados, que son los que se están haciendo en este momento.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Creo que eso hay que decirlo y es un preámbulo que es importante porque el contrato quedó diseñado de esa manera precisamente para prever un desarrollo que es sui generis y que es diferente al de otro tipo de contratos.

Ahora bien, déjenme recapitular un poco qué es lo que tenemos hoy en día. Hoy en día, insisto, hay unos compromisos firmes, en pie, robustos de parte de la Nación, del Departamento y del Municipio, para hacer unos aportes a este proyecto, que ascienden a los 2 billones de pesos, con la distribución que conocemos.

Eso es lo que existe hoy en día y de parte del Concejo, ustedes tienen toda la razón, está establecido en el acuerdo correspondiente, que el compromiso del Municipio de Medellín está limitado a los 400.000 millones de pesos y el del Departamento a los 600.000 millones de pesos.

Pero déjenme ir más allá, hoy en día, también está establecido que el compromiso de la Nación es el 1 billón de pesos. Digamos así se aprobaron las vigencias futuras por parte del Confis en el Gobierno Nacional.

Si uno le pregunta a alguien del Ministerio de Hacienda, dice: 'El compromiso de la Nación quedó limitada a 1 billón de pesos'. Esa es la realidad.

Para mí, indiscutiblemente, ese es el punto de arranque de la discusión que es necesario hacer ahora.

El Gobierno Nacional conoce el estado de los estudios que se vienen adelantando. Creo que por parte del Gobierno se conoce que el alcance del proyecto, como originalmente se concibió, requeriría inversiones o requiere inversiones superiores y en consecuencia, si se quisiera completar ese alcance, sería necesario levantarse una plata adicional.

El Gobierno Nacional conoce lo que estamos haciendo. He sido suficientemente cuidadoso de mantener informado, no solamente a Inco sino al señor Ministro de Transportes, al Director del Departamento Nacional de Planeación, a las instancias en el Ministerio de Hacienda, que saben que se está avanzando, que es necesario contemplar la posibilidad de conseguirle al proyecto más plata.

Todo sujeto a cuál sea el resultado de los estudios y cuál sea la estructura del proyecto que finalmente se adopte y se recomiende.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Hoy en día, lo que tenemos garantizado, lo que habría garantizado es un proyecto con unos aportes de 2 billones de pesos, que posiblemente permitirían hacer un proyecto de 5.6 billones de pesos, en el cual ISA tendría que levantarse una plata y toda esa cosa.

Sin embargo, tal como está establecido en el contrato, tenemos que garantizar que ese proyecto sea viable. ¿Cuál es el concepto de viabilidad, que quedó establecido en el contrato?

Primero, que el proyecto tenga sentido, desde el punto de vista técnico y de conectividad. Es decir, que lo que se vaya a hacer, sea ese proyecto reducido o un proyecto mayor, con un alcance a determinar, tenga sentido técnico, que realmente represente una solución y un esquema de solución para los problemas de movilidad, de conectividad, de infraestructura de la región.

Pero se requiere también que el proyecto sea financiable y que pueda dar la rentabilidad que está pactada contractualmente para nosotros, como inversionistas y ejecutores del proyecto.

Con esto lo que quiero decir es que todavía estamos en un terreno de incertidumbre, donde eventualmente lo que puede ocurrir cuando tengamos los estudios finales, es que lleguemos a la conclusión de que el proyecto en esas condiciones no es viable y simplemente no se hace.

Esa no es, por supuesto, la conclusión que creo que ninguno de nosotros espera y me atrevo a decir, tampoco es la conclusión seguramente a la cual aspira el Gobierno Nacional.

Creo que el Gobierno Nacional entiende, me tomo esa vocería porque así me lo han transmitido. El Gobierno Nacional entiende la importancia del proyecto, entiende que se está haciendo un esfuerzo muy grande, valora indiscutiblemente el compromiso del Departamento y del Municipio y está abierto a sostener los diálogos, las conversaciones, la concertación a que haya lugar.

Les cuento, un poco a modo de infidencia, a mí qué me puede decir el Ministro Cardona. Él me dice: 'Apúrele con los estudios, ¿no será que los tiene para el mes entrante?'.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Lo que le tengo que decir es: 'Señor Ministro, desafortunadamente para que esto lo hagamos bien, como lo hemos venido haciendo, vamos a necesitar este tiempo adicional, sin perjuicio de que vamos poniendo en conocimiento de ustedes los resultados. Vamos adelantando un diálogo alrededor de las cosas, de tal manera podamos ir ganando tiempo'.

Esto apunta a algo que ustedes, honorables concejales, han dicho, pues ojalá pudiéramos antes del mes de agosto, tomar definiciones en los temas complejos que están asociados a este proyecto.

Ojalá se pudiera hacer. Digamos, en la medida en que vamos avanzando, en que los estudios, los insumos de las firmas de consultorías que nos están ayudando, nos permitan ir aclarando cosas y despejando dudas, vamos teniendo más información.

Pero eso es difícil y lo único que sí no estamos dispuestos nosotros a comprometer es la calidad y la rigurosidad de los estudios.

Creemos que en esta etapa, sí es necesario avanzar con todo el cuidado, con toda la seriedad para que las decisiones que finalmente se tomen, estén suficientemente bien sustentadas.

¿Qué es lo que seguramente puede pasar?

Lo que yo aspiraría que ocurriera, es que en ese diálogo, cuando tengamos la información correspondiente, podamos entrar a redefinir el proyecto de tal manera, que tenga el mayor sentido posible, tomando en consideración unas restricciones fiscales que ustedes perfectamente entienden que existen.

A mí no me extrañaría y puedo decirlo también porque lo ha dicho el Gobierno, algunas personas lo han dicho públicamente, el Gobierno está dispuesto a mirar, a analizar la posibilidad de hacer aportes adicionales. Lo he escuchado en distintas oportunidades, en reuniones con distintos auditorios.

¿Cuándo? Eso es lo que no sabemos y ustedes saben mejor que yo porque son políticos y yo no lo soy, que la política es eso, es un arte. Es el arte de encontrar las soluciones posibles, factibles y utilizando los instrumentos apropiados.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Creo que lo que va a haber cuando llegue el momento, cuando esté la información suficiente, es un diálogo entre instancias políticas y ustedes seguramente van a ser participantes y el Departamento va a ser participante en ese diálogo y todos los que tienen la posibilidad y la capacidad de hacerlo, van a participar en esa discusión.

¿Cuál puede ser un monto adicional de recursos? Va a depender de muchas cosas. Es decir, de nuevo, que el proyecto tenga sentido pero también de unas restricciones fiscales que ustedes las conocen mejor que yo; así como existen para el Municipio, para el Departamento, existen también para la Nación.

En ese sentido, les quiero confesar: Me siento tranquilo, estoy confiado en que vamos a hacer capaces de llegar a un proyecto que haga sentir que realmente contribuya, de una manera sustancial, a la solución de las necesidades de infraestructura de esta región.

Lo que les sugiero, y a eso hay que llegar con criterio, con discusión de una manera aterrizada y realista, que pretendamos que vamos a hacer los mil kilómetros de dobles calzadas, pero que adicionalmente que no los vamos a hacer ni en 15, ni en 10 años sino que queremos hacerlos en 5.

Posiblemente, ese no es el escenario alrededor del cual, al final del día, nos vamos mover. Creo que va ser necesario encontrar soluciones, donde se hagan compromisos.

Por esa razón, les cuento que en el análisis que hemos venido haciendo nosotros, porque entendemos que tenemos que darle a los decisores, suficientes elementos de juicio para poder llegar a esa solución razonable de lo que queremos hacer, nosotros hemos estado analizando muchas cosas.

Aquí se pregunta, por parte de alguno de ustedes, ¿cuál va a ser el cronograma de las obras? Creo que fue el concejal Hoyos.

La verdad, tenemos que jugar con eso. Tenemos que trabajar con ese cronograma porque dependiendo de cuánta plata haya al final del día, de cómo resulte el ordenamiento más sensato desde el punto de vista económico de la ejecución de las obras, porque también alguno de ustedes lo dijo, creo que el mismo.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Lo lógico es que uno empiece a hacer las cosas donde puede tener los mayores beneficios económicos y sociales. Eso suena bastante trivial, pero es la realidad.

Dependiendo de cuál sea al final del día esa restricción presupuestal, tenemos que aproximarnos a la solución, comenzar a hacer lo más importante, lo más rentable económicamente primero y eso va a determinar el cronograma.

Pero al mismo tiempo, como ya les expliqué, nosotros estamos mirando distintas opciones, haciendo toda las sensibilidades posibles, en relación con los peajes porque también alguno de ustedes lo dijo: 'Si esto va a representar unos beneficios muy grandes para los usuarios', cosa que está debidamente cuantificada porque el ejercicio nosotros lo hemos hecho calculando los beneficios económicos.

Para eso sirve todo este análisis de tráfico, que le permite a uno ver frente al esquema de que no hagamos proyecto, cuánto se van a ahorrar en costos de operación, del sistema de transporte y en tiempo los distintos usuarios del sistema. Todo eso lo tenemos valorado.

Para decirles algo, si en esta opción frente a esta opción, cualesquiera dos opciones que estemos comparando.

Por ejemplo: Los beneficios económicos que corresponden a lo que en términos netos van a recibir esos usuarios del sistema, en términos del ahorro en los costos de operación, en el ahorro en los distintos tiempos de viaje, hay un beneficio.

Usted puede perfectamente decirle a los usuarios: 'Ese excedente, ese beneficio económico no se lo quede todo, usted sigue ganando mucha plata, si usted contribuye con 8.000 millones, o 1 billón de pesos en peajes adicionalmente, ganamos todos'.

Eso es lo que estamos tratando de hacer. Tratar de encontrar esos justos medios y esos justos compromisos que permitan aproximarnos a las instancias que corresponden.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

En particular, si estamos pensando que la Nación ponga algo de plata adicional, tenemos que aproximarnos a la Nación y mostrarle todo ese sustento de las cosas, para que con una base justificada y unos argumentos, pueda haber la disposición de pasar del 1 billón de pesos que está comprometido, a una suma superior, que nos permita definir un alcance más ambicioso y más apropiado del proyecto.

Igualmente, en ese esquema que estamos analizando, al cual le estamos moviendo números todos los días, estamos diciendo: 'Vamos a tener que pedirle un poco más de aportes a los usuarios, porque tenemos un esquema de peajes'.

Además bastante anárquico, anacrónico, donde no se está ligando para nada el monto de los peajes con los beneficios percibidos por los usuarios y ahí podemos hacer esfuerzos adicionales.

Cuando decía: 'Y si de pronto hay que extender la concesión unos años más, eso puede ayudar'.

Puede ayudar por lo siguiente. Creo que el concejal Rivera, tal vez lo mencionó. Pasar de 30 a 40 años puede no representar mucho en términos de valor presente, porque esa plata está colocada muy lejos en el tiempo.

Lo que pasa es que si por el otro lado el período de ejecución de las obras es, supongamos 15 años, que fue además lo que originalmente se había previsto, ya desde el momento en que está uno terminando la ejecución de las obras, que son 15 años, si todo el plazo de la concesión son 30, realmente de 15 a 30 hay 15 de utilización o de recepción plena de los peajes y de pronto aguanta un poquito más.

Todo eso lo dicen los números, son los ejercicios que estamos haciendo. Creármelo, en ese intento para poder proponer un esquema que desde luego sea factible, para que todos estemos dispuestos a echar para adelante.

Debe cumplir unos criterios de viabilidad dentro de los cuales, digamos que la integralidad del proyecto en términos de su sentido físico, de su aporte a la conectividad del sistema de transporte, la viabilidad financiera y al que para ISA es indispensable en irrenunciable, es que sea un proyecto que satisfaga los requerimientos de rentabilidad o la rentabilidad que hemos pactado para ISA.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Cosa que es indispensable, porque de lo contrario a mí al otro día, la Junta Directiva o la propia Asamblea de Accionistas, con toda razón, me bota y nos prohíbe hacer el proyecto porque la empresa tiene unos criterios de rentabilidad que debe satisfacer y que debe generarle valor a sus accionistas.

Hago esos comentarios muy generales. Pero de nuevo, apuntando a darles a ustedes también un poco de tranquilidad. Es que nadie pensó, desde el día cero, que esto iba a ser un paseo y que ya firmamos el contrato y ya listo, esto no tiene dificultades.

Creo que para nosotros era claro que había dificultades, esto es un proyecto difícil en su implementación por lo sui generis del esquema que adoptamos.

Pero creo que también todos entendimos que este esquema iba a permitir para la región enfrentar, de una manera más integral, la solución del tema. Porque de lo contrario, seguramente la Nación, el Ministerio de Transporte, el Inco, hubiera podido tomar un tramo, después tomar otro, hacer unos estudios, sacarlos a licitación.

Pero creo que lo que se quería, lo que inspiró este trabajo, fue: 'Busquemos la forma de hacer un proyecto grande, integral, que apunte de verdad a resolver las necesidades de la región'.

Para eso, la región está dispuesta a poner una plata, una plata catalizadora de ese esfuerzo y nos asignaron a nosotros esa responsabilidad de liderar la estructuración del proyecto y su posterior ejecución.

Creo que es muy importante entender cómo se origina y surge todo esto y entender definitivamente que complejidades siempre se previeron.

Lo que creo es que es pertinente recordarles a ustedes, que la política en este tipo de procesos, y creo que el concejal Londoño lo dijo, éste ha sido un proceso y es un proceso ejemplar y estoy convencido de que lo ha sido.

Ahora lo que viene es una nueva fase de este proceso, para que logremos aterrizar el proyecto. Ya cuando llega el momento de las verdades, el momento de las cifras definitivas a un proyecto que sea factible.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Mi recomendación es con la Nación, hay que tener un diálogo constructivo. Ellos han estado dispuestos a tenerlo, lo que pasa, quiero que ustedes también me lo entiendan, es que a mí me dicen en el Ministerio de Transporte, en el Ministerio de Hacienda: ‘¿De qué estamos hablando? Muestre, haber los números, los números definitivos, vamos conociéndolos pero solamente hasta el momento en que tengamos un esquema sobre el cual podamos hacer compromisos más concretos’.

Entendamos que es así. Estamos en una especie de paréntesis, vamos suministrando toda la información del caso, pero va a llegar el momento de las concreciones y estoy convencido de que hay toda la buena voluntad de llegar a una materialización de acuerdo, suficientemente sensata.

De pronto no podemos aspirar a lo máximo, pero podemos aspirar a una solución suficientemente razonable y conveniente para todas las partes.

Esos eran mis comentarios, señor Presidente, y de nuevo les agradezco mucho su atención”.

Interviene el director del Área Metropolitana, Mauricio Faciolince Prada:

“Creo que aquí hay dos comentarios que no pueden quedar por fuera y que el concejal Santiago y el concejal Fabio Humberto los enunciaron.

¿Cómo vamos a esperar nosotros que el Gobierno Nacional ponga un poco más de plata, que ya estamos claros de que se necesita un poco más de plata, cuando no se ha puesto a los compromisos que había anteriores en la región para la estructuración de este mismo proyecto?

Estoy hablando de tres específicos y es 4.2 kilómetros al Túnel de Occidente, desarrollo vial del Sur y todo el proceso de la doble calzada hacia Barbosa.

Creo que ilusionarnos frente a ese proceso no tiene razón, si hoy en día no se cumplen compromisos, que además no eran de palabra, eran convenios que estaban establecidos con esta región desde el Gobierno anterior y que son estructurantes del proceso de Autopistas de La Montaña, al interior de las vías del área metropolitana del Valle de Aburrá.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Nosotros no podemos pensar que sea viable la salida hacia Urabá, sin contar con los 4.2 kilómetros desde Colpisos hasta El Leoncito.

Son 44.000 millones de pesos que debe poner la Región y 44.000 que debe poner la Nación.

La respuesta que el Invías nos da en las Juntas del Túnel de Occidente es: 'Soliciten los Senadores de Antioquia que incluyan eso dentro del Plan de Desarrollo'.

Esa es la respuesta que nos dice Invías, cuando hay un convenio firmado alrededor de eso y cómo nosotros entender que eso, hoy en día, no está en el Plan de Desarrollo.

El tema de agosto, que plantea el doctor Alarcón, tiene un Inconveniente grande y es que a mediados del año ya vamos a tener el Plan de Desarrollo de este Gobierno aprobado.

Con un Plan de Desarrollo sin incluir estas obras y me voy a referir solamente entonces a dos, para no referirme a Bello- Hatillo, sino solamente a desarrollo vial del Sur y a Túnel de Occidente. Sin esas obras, este proyecto no es viable.

¿Qué vamos a esperar nosotros adicional de un Gobierno Nacional que, hoy en día, no ha puesto la plata para esos dos simples proyectos, entre los dos son 70.000 millones de pesos, cuando se va a requerir 2, 3 ó 4 billones de pesos más para Autopistas de La Montaña?

Cumplamos hoy lo que estaba prometido desde el Gobierno anterior, con continuidad de este Gobierno. Digámosle a Invías que le cumpla a esta región con lo que realmente ya está comprometido.

Autopistas de La Montaña, hoy en día, lo vemos acá en el Concejo, todavía es una ilusión.

Hoy a mí me queda claro que todavía no hay nada claro sobre Autopistas de La Montaña, pero las realidades que ya estaban comprometidas de parte del Gobierno Nacional, ya estaban listas con confirmaciones de los convenios firmados anteriormente.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Y la región sí le ha cumplido a esos compromisos que ya teníamos. El Municipio de Medellín se ha gastado más de 52.000 millones de pesos, sacando y reubicando las 1.600 familias de La Iguaá para la construcción de esos 4.2 kilómetros.

Se comprometió y lo está cumpliendo. No solamente lo está cumpliendo sino que tiene el riesgo grande de que esa vía no se haga y lo vuelvan a invadir.

Nosotros estamos cumpliendo con el intercambio vial de la 80, con recursos. La gran mayoría también del Municipio de Medellín.

Nosotros estamos cumpliendo con los intercambios viales de Pilsen en el Sur, la doble calzada de Las Vegas en el municipio de Sabaneta, y queda faltando el intercambio vial de la 77 Sur en el municipio entre La Estrella y Sabaneta, que ahí estaban comprometidos 30.000 millones de pesos de la Nación y que hoy en día no están.

Seguir hablando de que aquí vamos a tener que poner más plata. ¿Cuál más plata? Si la que ya estaba comprometida no la están poniendo.

A nosotros, en el Gobierno anterior, nos vendieron el proyecto Autopistas de La Montaña, como gran proyecto vial en nuestro territorio. Todavía sigue siendo una incertidumbre.

Cumplamos con los proyectos que hoy en día tenemos y es el llamado para el Invías. Eso no podría depender de que nuestros Senadores luchen por unos convenios que ya estaban establecidos desde el Gobierno anterior.

No puede ser que nuestros Senadores tengan que ir a rogarle, por convenios, que ya estaban establecidos, firmados por el Presidente y por el Ministro de Transportes anterior.

No puede ser que nosotros tengamos que ir a “rogar” a un Plan de Desarrollo de este Gobierno y a rogar por unas obras que son necesarias para la región y que repito, ya estaban comprometidas.

Qué podemos esperar entonces del compromiso para Autopistas de La Montaña, si vamos a tener que poner plata adicional.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Segundo, el concejal Fabio Humberto hacía una referencia muy clara. Ahí hay estudios jurídicos frente a procesos que no se han conversado, no se han sentado con el Área Metropolitana a decirle: ‘¿Qué pasa con ese 50% de la concesión de la doble calzada Bello-Hatillo? Que hoy en día tiene tres peajes y que la región está esperando que eso en el 2018, retorne al Área Metropolitana, para el desarrollo vial de las obras de los municipios del Norte.

El Conpes pasa por encima de eso y este convenio pasa por encima de eso y se establece que esos peajes van a llegar a Autopistas de La Montaña en algún momento y cómo es esa negociación con el Área Metropolitana alrededor de eso.

Nadie se ha sentado a decirnos a nosotros, al Área Metropolitana, al dueño del 50% de esa vía, ¿cómo se va a negociar ese proyecto?

Creo que, repito, lo digo con mucho pesar. Me quedan más inquietudes de las que tenía con este proyecto antes de este debate. Me cuesta mucho creer que este debate no tenga una convocatoria muchísimo mayor, no solamente de concejales sino también de las fuerzas vivas de esta región, como la Cámara de Comercio, Fenalco, Andi, que estuvieron aquí los diez primeros minutos, pero que se fueron.

Hoy en día, lo que nos queda claro es que en agosto vamos a empezar a ver un proyecto, que todavía no sabemos si se va a poder realizar o no”.

Interviene el concejal Federico Gutiérrez Zuluaga:

“Comienzo por donde terminó el doctor Mauricio. La convocatoria se hace, doctor Mauricio, aquí estaban invitados todos y creo que la Cámara de Comercio envió excusa, suficiente ha liderado también la Cámara de Comercio este proyecto.

Fenalco y la Andi estuvieron, no diez minutos. Estuvieron mucho más tiempo porque aquí se tiene que ser preciso y han liderado ese proyecto.

Entiendo que existan muchas preocupaciones y además, coincido con gran parte de lo que dice el Director del Área, que necesitamos que los compromisos se honren y se cumplan primero los anteriores y estos. Eso lo entendemos.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Pero aquí tiene que haber una posición proactiva, sobre todo, de qué vamos a hacer, cómo vamos a desarrollar este proyecto.

Aquí lo único claro es que si esto no se hace, si estas dobles calzadas, Fabio, no se construyen, listo, seguimos encerrados entre las montañas y aparecerá dentro de diez años otra persona que vuelva a proponer un gran proyecto y vuelve a lo mismo.

Para mí sería una gran frustración, como concejal, y más que concejal como ciudadano, que ese proyecto no se haga, que no se construya. Una gran frustración.

Que no es fácil, creo que no hay nada fácil. Si usted va a ver, por ejemplo, inclusive cuando uno lleva eso a lo local, a los compromisos que muchas veces tiene el mismo Municipio y el Área Metropolitana en proyectos que no alcanza a cumplir por presupuesto, uno entiende la complejidad de esto.

Tenemos que encontrar el mecanismo, que esto se haga ya y que esos estudios que se entregan en agosto, nos digan cuál va a ser al fin lo definitivo para que ese proyecto se construya.

Estoy seguro que todos los que estamos aquí, queremos que ese proyecto se haga. No hay nada fácil. Además, a mí también me parece que ISA no es el responsable del proyecto, es el concesionario.

Veo acá al doctor Alarcón, casi él mismo jalando el proyecto solo. ISA es el concesionario, el responsable directo de este proyecto es la Nación.

Medellín tiene que acompañar, el Departamento tiene que acompañar, pero es como si usted estuviera poniéndole el pecho a toda una gran responsabilidad.

Le valoro y le agradezco que lo haga por el gran compromiso que tiene.

Coincido en algo con el doctor Jorge Honorio Arroyave. Me parece que usted, por lo menos, ha sido serio y nos ha dicho la verdad. Aquí se está diciendo la verdad y se está diciendo que hasta agosto no hay estudios, que de acá a agosto todo es hipótesis y que solo en agosto sabremos cuál es el sentido de ese proyecto, diciendo cuál es su impacto económico, además en términos competitivos para la región, cuáles son sus trazados y cómo mejorará la calidad

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

de vida de los habitantes del departamento de Antioquia y de país. Cómo serán esos diferentes aportes.

Hay que buscarle pero hay que hacerlo. Vuelvo y digo, Medellín reafirma el compromiso de los 400.000 millones de pesos. Antioquia reafirma los 600.000 millones de pesos.

Hay que mirar vía peajes, también, cuál es ese aporte y esa concesión si se hace no a los años previstos, sino a más años, de forma que para ISA también sea financieramente posible avanzar en el proyecto.

Seguiremos empujando este proyecto. No me voy a cansar de decir la necesidad que se tiene, exigiéndole al Gobierno Nacional que cumpla éste y los otros proyectos. Tiene toda la razón. Totalmente cierto, tiene que cumplirlos.

Fabio cuántas veces nos ha insistido en el tema de Colpisos.

Creo que eso también es bueno, que el doctor Alarcón se lleve esa impresión, para que entienda muchas veces, que ojalá ese compromiso que le ha dicho a usted el Gobierno Nacional, se lo cumpla. Porque con ese mismo discurso nos han llevado en muchos otros procesos y muchas veces ni siquiera el Presidente; los técnicos en los diferentes espacios.

Vuelvo y digo, para mí la gran tranquilidad de este proyecto es ver a una empresa, como ISA, jalonando ese proyecto.

Lo más fácil hoy para ISA sería dedicarse a esperar que salgan los estudios, que el Gobierno Nacional diga si pone o no la plata, o que las cosas den el cierre financiero a ver si se hace o no se hace.

Si ISA no entra en el negocio, simplemente dejó de hacer un negocio. Pero lo grave para el Departamento de Antioquia, es que nos vamos a quedar sin las cuatro dobles calzadas que sí son necesarias para el desarrollo competitivo de la región.

Vuelvo y digo, el responsable directo de este proyecto no es ISA. El responsable será del proyecto en el momento en que se haga ese convenio, se firme y defina la construcción de obra.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

La Nación tendrá que dar todos los elementos para que ISA, pueda ser el vehículo para realizar este proyecto. Creo que esa tiene que ser la conclusión.

Esperar hasta agosto sin quedarnos cruzados de brazos, sino desde ya, con los gremios económicos, con el Concejo, la Alcaldía, la Gobernación, el Departamento y todo lo que tiene que ver con la Asamblea Departamental y todas las fuerzas vivas del departamento, diciendo la importancia de este proyecto y que el Gobierno Nacional, tiene que tener un compromiso serio, como lo está teniendo y que ojalá sea mucho mayor el avance.

Aquí lo único que puede pasar y le entiendo eso al doctor Alarcón, es que este proyecto se haga, que encontremos el vehículo necesario y todo lo que sea necesario para poder desarrollarlo.

Sería una gran frustración para todos nosotros no tenerlo. Incluyéndonos a todos los que hemos aprobado este proyecto.

Ya lo jurídico, doctor Ballesteros, tendremos que revisarlo bien. El Presidente del Concejo, la Mesa Directiva, revisarán con la vigencia de ese acuerdo, donde implica unos recursos de vigencias futuras a partir de este año, cómo simplemente hacer el traslado de esos años siguientes, garantizando esos 400.000 millones de pesos.

La agradezco a usted, doctor Alarcón, haber venido una vez más al recinto. A todo el equipo suyo, de ISA. Al doctor Jorge Iván y que avancemos.

Creo que no podemos ver simplemente con pesimismo las cosas, creo que es importante que se lleve una idea de lo que dijo el Director del Área, creo que hace un reclamo totalmente válido y que tiene que ser además analizado; de cuál sería el futuro del proyecto en un momento determinado, en donde no se cumpla, por ejemplo, con esos aportes.

Ya suficientes problemas hemos tenido con otros proyectos, como para tener ahora con un proyecto como éste. Que ese proyecto en cabeza de ustedes, sea perfecto. Que ese proyecto tenga unas especificaciones técnicas claras y lo que debe de valer ese proyecto, nos deben decir cuál es el valor.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Para qué decir que un proyecto vale 5.6 billones de pesos, sabiendo que no se va a hacer. Es mejor que se nos diga la verdad y que nos digan cuáles son los requerimientos y cuáles son las inversiones necesarias.

Vuelvo y digo, lo dije ahora, suficientes ejemplos tenemos cercanos como es la doble calzada a Las Palmas y la conexión vial Aburrá – Río Cauca.

Y por no hablar de otras, porque además no se han hecho. El problema es que hay que hacer más y no solo Autopistas de La Montaña, sino que son muchos más proyectos los que necesita la región, Presidente”.

Interviene el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“¿Los estudios de agosto con fase 3, que permiten licitar obras?”.

Responde el representante de ISA:

“Una precisión sobre ese tema. Los proyectos y también tiene que ver algo con lo que mencionó el doctor Ballesteros sobre algo de improvisación, es que los proyectos van madurando en su análisis.

Es muy normal que proyectos de esta magnitud empiecen con una fase de prefactibilidad, después vayan a una fase de factibilidad y después a ejecución.

Este proyecto, hace año y medio, no contaba ni siquiera con una fase de prefactibilidad o fase 1. Nosotros lo tomamos como una idea, la idea que se ha mencionado aquí, que salió del señor Ministro y el grupo de competitividad de la región y esa idea la fuimos madurando a lo que tenemos hoy, que va a concluir en estudios fase 2 de factibilidad del proyecto.

O sea que se entiende el proyecto como un proyecto factible para llevar a ejecución. Esa precisión es bien importante.

¿Cuál es el siguiente paso? Si se decide la factibilidad, es que para eso se hacen estudios en esta fase, es para decidir si va o no va.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Una vez se decida, como lo ha explicado el doctor Alarcón con el Gobierno Nacional y el Gobierno Local, qué proyecto se hace y bajo qué esquema se hace, vamos a proceder a hacer una cantidad de actividades y la primera de ellas tiene que ver con la adquisición predial y las licencias ambientales.

Eso es un proceso que ustedes lo conocen, que es complejo y puede tardar.

Simultáneamente, vamos a hacer las contrataciones de obra. ¿Qué aspiramos a hacer en esas contrataciones de obra?

El contratista o los contratistas a los cuales se les adjudican esas obras, tengan incluida la ingeniería de detalle fase 3 dentro de su contrato. Para que ellos se hagan responsables de la suma final de lo que van a valer las obras.

¿Eso qué nos va a permitir? Primero en esta fase vamos a tener, como lo dije a nivel de factibilidad, un entendimiento importante de lo que valen las obras. Pero cuando la licitemos y las adjudiquemos en esta modalidad, ya hay una certeza de que ese va a ser el valor de las obras, porque la modalidad de contratación va a ser bajo suma global con la ingeniería de talla, o con responsabilidad en cabeza de los contratistas a los que se les adjudica.

Este es más o menos el itinerario. ¿Cuánto nos tardaremos en la adquisición predial y las licencias ambientales para ya realmente iniciar obras?

Va a depender mucho de lo que se mencionó aquí. El tamaño del proyecto, las diferentes fases de ejecución, cómo vamos a ir atacando cada uno de los corredores y eso nos va a determinar realmente las fechas de inicio de ejecución”.

Continúa el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“La primera afirmación es que ISA para el mes de agosto entregará los estudios de factibilidad del proyecto Autopistas de La Montaña.

La segunda, debería ser la primera, ratificando lo que dijo Federico, para Medellín y Antioquia es muy importante conectarnos con el interior, los puertos y con el mundo. Supremamente importante, es necesario. La región pide a gritos esa conectividad.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Por eso son los técnicos los que dicen qué nos conecta con Buenaventura, qué nos conecta con la Costa, qué nos conecta con los puertos.

No es el capricho de quién produce leche en una región que quiere que por ahí pase una doble calzada. No, es qué nos conecta con el mundo porque ese es el propósito, conectarnos con los puertos y con el mundo interior.

Medellín tiene que estar conectada en doble calzada con Bogotá, ocho millones de habitantes, que muchos países tienen solamente eso, ocho millones de habitantes que viven en la Sabana de Bogotá y se convierten en un mercado también para Medellín.

La tercera, es que es una conclusión mía, pero se deja ver de todos los discursos, es que ese propósito que no debe ser reducido por las limitaciones presupuestales, va a exigir unas inversiones mayores de parte del Gobierno Nacional.

Ese es un mensaje para el Congreso, ese es un mensaje para el Ministerio, para el Gobierno.

Puedo aventurarme a decir que esto va a costar el doble de lo que habíamos pensado. Más de 12 billones de pesos y que en ese entendido, la Nación tendrá que empezar a pensar en otros recursos adicionales que reemplacen en esa otra parte lo que está poniendo la Nación, Municipio, Departamento hoy, que la reemplace la Nación.

Es decir, si la otra contrapartida para el resto de obra, de otros 5 ó 6 billones de pesos, es casi el doble, 5.6 y 5.6, exige más o menos la misma estructuración del negocio. La Nación va a tener que estar pensando en otros 2 billones de pesos o más.

Además, hay que hacer justicia con Antioquia y Medellín. Medellín no puede seguir respondiendo a lo que es competencia de la Nación.

La cuarta es que el Municipio se debe ratificar en colocar los 400.000 millones de pesos que dijo, indexados a valor presente. No los aprobamos fijos, los aprobamos hasta 400.000, pero a valor de cuando se entreguen. En eso sí

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

quedó con claridad el acuerdo, en eso nos tenemos que ratificar los 20 concejales que aprobamos esa iniciativa.

Sí hago el mismo reclamo. No sé si era el tono o no era tono pero sí hago el mismo reclamo de Mauricio Faciolince. A Invías, hay que decirle que no puede estar supeditando los 4 kilómetros de Túnel de Occidente, a que estén en el Plan de Desarrollo, cuando lleva ocho años el Gobierno diciendo que lo va a hacer.

Lo prometió el Presidente Uribe, cuando era Gobernador de Antioquia, hace parte de ese proyecto vial.

Hay un acuerdo entre los cuatro, que lo estamos cumpliendo Municipio, Área Metropolitana pero que todavía el Departamento, doctor Hernán con todo cariño al Gobernador, el Gobernador debe ir buscando la platica.

Si esas 1.600 familias que estamos recuperando los predios, comprándole los predios, nos los invaden, son responsabilidad de la Nación y del Departamento.

Son responsabilidad si nos vuelven a invadir. Hacer un programa de socialización para reubicar 1.600 familias, doctor Alarcón, ahora que va a empezar a comprar predios, eso no es de pequeña monta, es de una magnitud enorme que el Gobierno Nacional no ha valorado.

Aquí invadir en un fin de semana, nos invaden muy fácil sino que lo digan los del proyecto Porce IV. Cómo en un tiempo corto, se dobló, se triplicó la población.

En ese orden de ideas es responsabilidad de la Nación y del Departamento si esa vía que le corresponde a ellos, porque la parte ya la estamos poniendo nosotros, vuelve a ser ese cauce de esa quebrada invadido por familias.

La Secretaría de Hacienda, con responsabilidad ha aplicado los recursos para que esta vía se haga.

También respaldo la apreciación de Mauricio, tendrán que sentarse con el Área Metropolitana, porque el peaje es de ellos y del concesionario actual hasta el 2018. Hace parte de esa concesión. Inco conoce más que yo de eso.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

Habría que redefinir si lo va a tomar ISA, desde el momento que lo vaya a tomar tendrá que reconocer al otro, redefinir inclusive la estructuración del otro, pero también redefinir porque eso a partir del 2018 volvía al dueño, que era el Departamento de Antioquia.

O sea que la Nación no puede estar negociando un peaje que no es de ella, tendría que renegociarlo primero, negociarlo primero con sus dueños (Área Metropolitana y Departamento) doctor Hernán Moreno, para que si quieren llevarlo a la estructuración lo lleven, pero eso tiene que ser negociación de la Nación con quién vaya a tomar este caso de las dobles calzadas.

En ese sentido, son simplemente mis pequeñas conclusiones. Es un proyecto que lo queremos, lo necesitamos, que lo pedimos a gritos.

Cuando uno sale de Medellín y ve dobles calzadas en Cali, Armenia, Pereira y se va para la Costa; uno no puede pensar que el Departamento después de Bogotá, que más le tributa a este país, se esté quedando encerrado y no puede sacar sus productos a los puertos, a unos costos competitivos.

Nosotros no podemos seguir sacando a Buenaventura con camiones de 10 toneladas, desde Medellín. Si queremos ser competitivos, tenemos que tener las mismas ventajas para sacar tractomulas con 40, 50 toneladas y no seguir exportando a punta de camiones de 10 toneladas.

No es posible que un país que se desarrolla, no es posible que el país compita en el contexto internacional, si seguimos con las carreteras que tiene el departamento de Antioquia y que tiene el país.

Esas eran más o menos, Presidente, mis últimas apreciaciones”.

La Presidencia:

“Agradecemos la presencia del doctor Luis Fernando Alarcón; de la doctora Luz Elena Sanclemente del Instituto Nacional de Concesiones; del doctor Jorge Iván López Betancur, director de Concesiones Viales; a la doctora Magdalena Restrepo, secretaria de Hacienda y el doctor Sebastián de Obras Públicas. Igualmente, del representante del Gobernador, gerente de Desarrollo Aburrá Norte, doctor Hernán Ramiro Moreno.

## ACTA DE SESIÓN PLENARIA 613

La Secretaría informa que no hay proposiciones radicadas.

**CONVOCATORIA:** La próxima reunión se realizará en el recinto de sesiones del Concejo, el viernes 25 de marzo, a las 9:00 de la mañana.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión, siendo la 1:00 de la tarde, y para constancia firman:

JOSÉ NICOLÁS DUQUE OSSA  
Presidente

VERÓNICA DE VIVERO ACEVEDO  
Secretaria General (E)

Anexos:

1. Orden del Día (3 folios)
2. Registro de Asistencia (2 folios)
3. Comunicaciones (8 folios)

Transcribió: Técnicas Operativas  
Revisó: MariaV A.