

**CONCEJO
DE MEDELLÍN**

SESIÓN ORDINARIA

ACTA 387

Diciembre 9 de 2013

ÍNDICE

ACTA 387

Asistencia	3
Orden del Día	3
Aprobación del Orden del Día	4
Lectura de Comunicaciones	4
Proposiciones	5
Asuntos Varios	5
Socialización proyecto de acuerdo	5
<p>N° 221 de 2013: “Por medio del cual se autoriza al Alcalde de Medellín para comprometer vigencias futuras excepcionales”.</p>	
Anexos	28

FECHA: Medellín, 9 de diciembre de 2013

HORA: De 8:15 a.m. a 9:35 a.m.

LUGAR: Recinto de Sesiones

ASISTENTES: John Jaime Moncada Ospina, Presidente
Aura Marleny Arcila Giraldo
Luis Bernardo Vélez Montoya
Juan David Palacio Cardona, Secretario General
Carlos Mario Mejía Múnera
Fabio Humberto Rivera Rivera
Bernardo Alejandro Guerra Hoyos
Rober Bohórquez Álvarez
Miguel Andrés Quintero Calle
Jaime Roberto Cuartas Ochoa
Yefferson Miranda Bustamante
María Mercedes Mateos Larraona
Álvaro Múnera Builes
Carlos Alberto Bayer Cano
Juan Felipe Campuzano Zuluaga
Ramón Emilio Acevedo Cardona
José Nicolás Duque Ossa
Santiago Manuel Martínez Mendoza
Jesús Aníbal Echeverri Jiménez
Óscar Hoyos Giraldo
Carlos Mario Uribe Zapata
Roberto de Jesús Cardona Álvarez

ORDEN DEL DÍA

- 1° Verificación del Quórum
- 2° Aprobación del Orden del Día
- 3° Socialización proyecto de acuerdo

Por la importancia del tema y por iniciativa de la Mesa Directiva se determinó dedicar una sesión para socializar el Proyecto de Acuerdo N° 221 de 2013 "Por

medio del cual se autoriza al Alcalde de Medellín para comprometer vigencias futuras excepcionales”.

De igual manera, se extendió invitación al gerente de Autopistas de la Prosperidad, Federico Restrepo Posada; al vicealcalde de Hábitat, Movilidad; Infraestructura y Sostenibilidad, Jesús Aristizábal Guevara; al personero de Medellín, Rodrigo Ardila Vargas; a los secretarios de Hacienda, Luz Elena Gaviria López y de Infraestructura Física, José Diego Gallo Riaño; al subsecretario del Daño Antijurídico, Héctor Fabio Vergara Hincapié y al edil Jorge Belman Londoño Bustamante, como representante de las JAL ante la Comisión Segunda del Concejo de Medellín.

4° Lectura de Comunicaciones

5° Proposiciones

6° Asuntos Varios

DESARROLLO:

1° **VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Se efectuó la verificación de quórum dando inicio a la reunión.

2° **APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**

La Presidencia sometió a consideración el Orden del Día.

Intervino el concejal Santiago Martínez Mendoza:

“Para solicitar modificar el orden del día, comenzando con lectura de comunicaciones, proposiciones, asuntos varios y dejamos la socialización del proyecto después”.

No se presentaron más intervenciones. **Se aprobó el orden del día con las modificaciones.**

3° **LECTURA DE COMUNICACIONES**

La Secretaría informó que no había comunicaciones radicadas sobre la mesa.

4° PROPOSICIONES

La Secretaría informó que no había proposiciones radicadas sobre la mesa.

5° ASUNTOS VARIOS

Intervino el concejal Carlos Mario Uribe Zapata:

“Para lamentar un hecho que sucedió el viernes en San Antonio de Prado, un atraco masivo a 30 personas en la vereda Yarumalito. Estaban inaugurando una biblioteca alterna de la Biblioteca Pública Piloto y seis encapuchados pararon un bus y dos carros de la Administración, robándoles computadores, celulares y la plata que tenían estas personas que fueron a ese evento.

Voy a aprovechar que está el Alcalde encargado, para que miremos ese asunto. Esas veredas de esos corregimientos es por donde están entrando las armas, la droga, están haciendo actos delictivos constantemente, qué bueno que para ese lado tuviéramos Ejército. La base militar está en el corregimiento, pero para los lados de esas veredas también debíamos de mirar esa parte. Hay empresas como Porcicarnes que tributan mucho a la Administración y se está viendo perjudicada por ese asunto.

Doctor Jesús Aristizábal, quiero que se lleve el mensaje para que le prestemos atención a esto”.

6° SOCIALIZACIÓN PROYECTO DE ACUERDO N° 221 DE 2013

“Por medio del cual se autoriza al Alcalde de Medellín para comprometer vigencias futuras excepcionales”.

La Presidencia:

“Informamos la presencia del doctor Jesús Aristizábal, alcalde encargado; del doctor Federico Restrepo, gerente de Autopistas para la prosperidad; doctora Alba María Quintero Zapata, secretaria General; doctor Carlos Borja, secretario (e) de Infraestructura Física; Héctor Alonso Gómez Giraldo, subsecretario de Técnico de Infraestructura.

Este proyecto tiene como ponentes a los concejales Fabio Humberto Rivera Rivera, coordinador; Yefferson Miranda Bustamante, José Nicolás Duque Ossa, Luis Bernardo Vélez Montoya, Roberto de Jesús Cardona Álvarez, Carlos Mario Uribe Zapata y quien les habla”.

Intervino el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Los ponentes hemos dado informe positivo para 1º debate, ya se votó, viene para 2º debate mañana, pero quisimos que el gerente nacional de este macroproyecto, que tiene aprobados por el gobierno nacional más de 13 billones; por el gobierno departamental la Asamblea aprobó hace diez días \$789.000, por unanimidad, solo votó en contra el diputado de El Polo.

El Municipio de Medellín, como está estipulado en el proyecto, con unos desembolsos que inician bajos, se incrementan hacia la mitad del período y empiezan a bajar otra vez hacia el final, colocará \$520.000 millones, toda vez que el proyecto original de \$400.000 millones siempre se dijo que era indexado, había que traerlo a valor presente cuando empezaran a hacer las erogaciones, o sea entregar los recursos por parte del municipio.

Este es un proyecto del que nadie duda de su importancia, de los propósitos y de lo que beneficia a Medellín. Por lo tanto de los funcionarios de hoy necesitamos tres cosas grandes. Lo primero, algo en que todos estamos de acuerdo, de la importancia de ese macroproyecto que lo dirán los doctores Federico y Jesús Aristizábal.

Dos, que cumplan los requisitos para vigencias futuras excepcionales, legalidad para estar tranquilos todos. Tres, el marco fiscal a mediano y largo plazo que lo dé la Secretaria de Hacienda, para que tratemos en lo posible de hacer la socialización y terminar antes de las diez que está convocada la Comisión Segunda”.

Intervino el alcalde (E), Jesús Arturo Aristizábal Guevara:

“Como lo habíamos expresado en el 1º debate, este proyecto de Autopistas de la prosperidad, es sumamente importante como proyecto de región y de país.

Y está inscrito en el marco de lo que esta misma corporación aprobó en el Plan de Desarrollo 2012-2015, “Medellín un hogar para la vida”, específicamente en la línea estratégica “Competitividad para el desarrollo económico con equidad”.

Quiero leer un texto muy corto, pero que habla por sí solo respecto a la importancia de estos programas de conectividad física regional y nacional.

Reza así el Plan de Desarrollo en esta línea de competitividad para la ciudad de Medellín:

Mejorar las condiciones de conectividad física de la ciudad de Medellín con la región y el mundo, a través de la construcción y mantenimiento de obras de infraestructura. Es pensar en un desarrollo regional en la perspectiva de Antioquia y de Medellín, trabajando conjuntamente, ampliando las oportunidades de inserción de la región en el contexto internacional y permitiendo que haya un mejor aprovechamiento de las oportunidades, encaminado hacia una integración regional que permita la proyección de la ciudad, y un posicionamiento de ésta en mejores condiciones de competitividad.

De aquí se deduce cómo uno de los retos principales de la ciudad, consiste en disponer una infraestructura vial y de transporte que permita alcanzar esos niveles de competitividad y que determinen las exigencias de la globalización y el desarrollo de nuestras capacidades industriales y económicas. Es por eso que este proyecto que desde el inicio del mismo ha venido siendo liderado por el doctor Federico Restrepo, como el partner a nivel regional de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - de todo el país, para poderle dar la suficiente claridad y decantación que permita definir los recursos de la región, tanto del departamento como del municipio para coadyuvar en ese gran esfuerzo y en esa financiación macro millonaria que el gobierno nacional ha apostado para el desarrollo de estas Autopistas de la prosperidad.

Como saben, habrá ocho concesiones, ocho de ellas en el Departamento de Antioquia que tendrá que ver con la construcción, el mantenimiento y la operación y una por fuera de Antioquia que toca algunos tramos de nuestro departamento, pero que dicha malla también se extiende a departamentos como Caldas y Risaralda. Inicialmente, el Gobierno Nacional, en la presidencia del doctor Uribe, le había entregado en forma directa a ISA, el análisis,

evaluación y los estudios de dicho proyecto, que inicialmente el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín habían colocado una apuesta de un billón de pesos y por tanto ya había pasado por esta corporación los \$400.000 millones, o sea ese 40% que debería poner el municipio como contrapartida del departamento que iba a poner el 80% o \$600.000 millones.

Posteriormente se hizo una consulta a la Sala de Consulta del Consejo de Estado, en donde algunos competidores y otras dependencias públicas y privadas del país definieron que ISA no podía seguir desarrollando estos estudios e hicieron la consulta para ver si era dable o no haberle hecho esa autorización directa. Fue así como ISA, avanzando los estudios hasta la segunda fase, definió cómo este proyecto inicialmente de dos billones de pesos, debería ser de una cifra aproximada de 5.6 billones de pesos.

Autopistas dobles de aproximadamente 900 kilómetros, que deberían tener unas condiciones y características de troncales de doble calzada, en donde un camión de cinco ejes pudiera estar a velocidad constante en plano, en bajada o en subida a 80 kilómetros como velocidad de diseño y con unas pendientes máximas del 6% y unos radios de curvatura mínimas de 229 metros. Ustedes conocen bien la topografía del Departamento de Antioquia y allí es donde reside la importancia de estas características de diseño, porque será una vía que se tendrá que desarrollar a través de túneles y de viaductos, para que esas dobles calzadas puedan tener esas velocidades de diseño.

Lo que inicialmente era una apuesta del gobierno nacional, se volvió que la Nación debería colocar 11.12 billones, para un costo de inversión total entre las tres partes, de 13.4 billones y una apuesta del gobierno nacional que requirió un incremento inicial del 1.000% en los aportes de la nación, al pasar de uno a diez billones y luego a 23.2 billones de pesos de compromiso de vigencias futuras, de acuerdo a la Ley 1508 de 2012 que tiene que ver con alianzas público – privadas para la ejecución de obras públicas y de concesiones en el país. Por eso después de haber surtido el trámite coordinado por el doctor Federico en la Asamblea Departamental y dicha Duma haber expedido la Ordenanza respectiva, en donde el departamento hace una apuesta de \$780.000 millones, traemos a consideración del Honorable Concejo, comprometer vigencias futuras excepcionales por ese 40% del municipio, equivalente a \$520.000 millones.

Ese billón 300 mil entre departamento y municipio será reforzado en un Compes reciente que se desarrollará, en donde la Nación colocará igualmente, otros

\$530.000 millones y así dejar este importante proyecto financiado para que se hagan las adjudicaciones respectivas en el 1º semestre de 2014 y se pueda comenzar todo el proceso de construcción a partir de junio, julio. Además, estos recursos que se están solicitando de vigencias futuras excepcionales de los recursos de la municipalidad, serán única y exclusivamente para la construcción de esos 50 kilómetros en el tramo del túnel del Toyo y sus conexiones viales y que se hará no por concesión sino por obra pública, que permite desarrollar todo este proceso de la discusión del proyecto y comprometer esas vigencias futuras excepcionales.

Este proyecto surtió todos los requerimientos dispuestos por parte de la Secretaría de Hacienda y del municipio, llevado al Compes -el Consejo de Gobierno constituido en Compes- al Comfis e igualmente declarándolo de importancia estratégica para cumplir y poder por parte de la Secretaría de Hacienda, tener los recursos adicionados y comprometidos para esas vigencias futuras a partir de 2015 hasta el 2024, con las siguientes partidas:

- En 2015: \$26.000 millones
- En 2016: \$39.000 millones
- En 2017: \$52.000 millones
- En 2018: \$65.000 millones
- En 2020: \$78.000 millones
- En 2021: \$78.000 millones
- En 2022: \$65.000 millones
- En 2023: \$52.000 millones
- En 2024: \$32.000 millones
- En 2025: \$25.000 millones

Este es un proyecto trascendental para la competitividad de la ciudad de Medellín, para acercar el Puerto de Urabá, de diez horas de recorrido a cuatro horas, e igualmente para lograr incrementar el producto interno bruto de la región, que estos proyectos de las autopistas lo incrementarán en un promedio del 1.5% entre 2014 y 2019 y este compromiso de ejecución de estos proyectos generará un crecimiento del PIB promedio adicional del 1.2, adicional al promedio de 4.4.

Por lo tanto, es de importancia estratégica las características del diseño, dejar las fajas y predios listos para hacer las ampliaciones con el mismo corredor de ruta de las características de diseño que les he explicado. Nos da la tranquilidad

de poder tener por fin unas vías que verdaderamente nos acerquen y nos lleven a la globalización de la ciudad, nos inserte en la región y en el mundo y podamos ser como medellinenses, verdaderamente competitivos.

Los recursos de Medellín solo se utilizarán en la construcción del tramo de los 50 kilómetros del túnel del Toyo y de sus conexiones viales y no se utilizarán ni para mantenimiento ni rehabilitación de esas vías, que quedará a cargo de la Nación después y de los concedentes. Después de que los concedentes hayan hecho todo el proceso de participación y por parte de la ANI se haya adjudicado los respectivos tramos de estas nueve concesiones de Autopistas de la prosperidad, en donde estará suficientemente comprometido el recurso de la Nación y Antioquia será favorecida con esta decisión del gobierno nacional.

Quisiera que la doctora Alba nos diera la tranquilidad jurídica respecto a la utilización de recursos del Municipio de Medellín, en el compromiso de estas vigencias futuras excepcionales para darle la tranquilidad jurídica al honorable Concejo, que había sido solicitado por los concejales de la U en la discusión en la Comisión Segunda en el 1º debate y dar paso a la intervención del doctor Federico Restrepo”.

Intervino la secretaria General, Alba María Quintero Zapata:

“El concejal Campuzano nos solicitó concepto jurídico sobre la viabilidad del proyecto de acuerdo, que hace parte del gran proyecto nacional Autopistas de la Prosperidad. El concepto está radicado con el número 201300568080, en él hacemos un análisis de los fundamentos jurídicos para la solicitud de las vigencias excepcionales y hacemos un desarrollo del origen de esta necesidad para el municipio, que se encuentra en el Plan de Desarrollo 2012-2015, en la Línea 3, componente 2, programa 4.

La Línea 3 habla de la “Competitividad para el desarrollo económico con equidad”. Componente 2, “desarrollo urbano para la competitividad, conectividad física regional y nacional”. Y plantea “mejorar las condiciones de conectividad física de la ciudad con la región y el mundo a través de la construcción y mantenimiento de obras de infraestructura”.

Esto tiene como propósito un desarrollo regional en la perspectiva de Antioquia y Medellín trabajando conjuntamente. Este es un proyecto que tiene por finalidad mirar a Medellín como articuladora de ciudad región. Este es un proyecto que impacta favorablemente la competitividad del municipio y

encuentra su fundamento constitucional en el artículo 209 de los principios de la función administrativa, en la Ley 489, que establece la posibilidad de colaborar, más que la posibilidad es la obligación de colaborar entre las entidades públicas.

El artículo 6° dice:

En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones, con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

En consecuencia, prestará su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar en el cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.

Hicimos un análisis del tema y el cumplimiento de los requisitos para poder ser considerado un proyecto de importancia estratégica para Medellín. Encontramos que tenemos el cumplimiento de la expedición del concepto de las metas plurianuales en el marco fiscal de mediano plazo. Este concepto fue expedido por la Secretaría de Hacienda.

Como lo dijo el Alcalde encargado, tenemos la declaratoria de importancia por parte del Compes, también el concepto del Departamento Nacional de Planeación, donde establece la declaratoria de importancia estratégica para la nación y da concepto favorable el Ministerio de Hacienda para las vigencias excepcionales.

Quiero referirme a unos antecedentes que hay relacionados con el proyecto de acuerdo 56 de 2009, que autorizó las vigencias excepcionales para Autopistas de la Montaña y creo que puede haber ocasionado alguna inquietud por parte de los concejales de la U. En su momento el concejal Ballesteros manifestó algunas inquietudes con la aprobación de ese proyecto, referidas a que en su momento ese proyecto no estaba incluido en el Plan de Desarrollo, hoy sí lo está. Que no estaba el concepto del Departamento Nacional de Planeación, hoy sí lo está.

Que no había claridad sobre el retorno de la inversión que iba a hacer el Municipio de Medellín en carreteras departamentales, hoy sí lo tenemos. Esta es una inversión que va a favorecer altamente la competitividad del Municipio

de Medellín y adicionalmente tenemos los fundamentos constitucionales y legales que hemos dado”.

Intervino el concejal Oscar Hoyos Giraldo:

“Nos gustaría que el concepto lo radicarán en la Secretaría y nos lo hicieran llegar a los concejales para hacer la revisión respectiva de lo que nos acaba de afirmar. Habíamos solicitado en comisión Segunda, que nos haga llegar el concepto de la Secretaría y lo radiquen como tema de estudio del proyecto de acuerdo, para hacer la revisión”.

Intervino la secretaria General, Alba María Quintero Zapata:

“No hay problema, nosotros hacemos uno adicional, había un concepto que estaba radicado con el proyecto”.

Intervino el concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“Me gustaría, porque leí el Informe de Ponencia y ahí hablan de una serie de documentos, pero no está el de Planeación Nacional ni referido ni mencionado ni adicionado. Y la ley es muy clara, tiene que estar el concepto de Planeación Nacional, el hecho de que lo digan sin que esté ahí, no me da ninguna seguridad”.

Intervino el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“El de Planeación Nacional, como está establecido, lo aprobaron por Compes, que nos entreguen una copia del Compes”.

Intervino el concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“No es el documento Compes, es el documento que dice la ley y ésta dice que es un documento de Planeación Nacional”.

Intervino la secretaria General, Alba María Quintero Zapata:

“Este documento lo entregamos en la primera reunión de socialización, pero volvemos a radicarlo si no está en la carpeta del proyecto”.

Intervino el gerente de Autopistas de la Prosperidad, Federico Restrepo Posada:

“Muchas gracias por este espacio que es importante en el marco de este proyecto de acuerdo 221 de 2013 y que va a permitir darle elementos de competitividad en todas las acepciones de la palabra a una ciudad como Medellín y a una región como Antioquia. Me voy a saltar en esta presentación los antecedentes que han surgido a lo largo de todo este desarrollo, desde el 2006, donde se viene planteando como programa para el desarrollo de las concesiones de autopistas, el Conpes 3612 de 2009 donde se fija como un proyecto estratégico para la nación y para la región.

El convenio de cooperación 001 entre Mintransporte y en su momento el Inco, el Invías, el gobierno de Antioquia y el del Municipio de Medellín, que fueron los que permitieron el desarrollo del Acuerdo 56 del 23 de octubre de 2009 para el proyecto denominado Autopistas de la Montaña, donde se aportaban \$400.000 millones, en anualidades de \$40.000 a partir de 2011.

Y de la designación de ISA como el ejecutor del proyecto, que todos sabemos y no voy a entrar en los detalles, por los cuales finalmente no pudo desarrollar este proyecto. Y todo el ejercicio de priorización que se hizo en la Agencia Nacional de Infraestructura con el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín para llegar a este proyecto que es el que estamos presentando de 13.4 billones de diciembre de 2012.

Es importante mencionar que este proyecto se enmarca dentro de la Ley 1508 de 2012, que define las alianzas público – privadas; define plazos de concesión a 25 años con un máximo de 30 años. Que no hay anticipo del gobierno como en los anteriores. Que el concesionario por el contrario, debe aportar el 20% del capital a la firma del contrato. Que se define el concepto de unidades funcionales que son tramos de concesión que deberán estar entrando en operación en un plazo no superior a cinco años.

Pueden ser unidades funcionales de unos 60 kilómetros, que pueden estar entrando en operación al año, año y medio de iniciada la concesión, que es lo que le permite a los concesionarios tener acceso a las vigencias futuras de la nación o de la región.

Unos elementos que es importante mencionar, que lo que se garantiza no es el ingreso anual por peajes sino el valor presente a lo largo de toda la concesión y además en este caso, bajo esta ley, los riesgos se distribuyen de manera más eficiente y eficaz entre el sector privado y público.

La Red de Concesiones de Colombia, las denominadas cuarta generación, ocupan todo el territorio nacional y donde se hace énfasis a estas que son las que corresponden a Autopistas de la Prosperidad. Traen como consecuencia una conectividad mucho más eficiente con la Costa Atlántica, con el Oriente colombiano, el Occidente y une a este con el Oriente y además da acceso al mar Caribe y a Centroamérica, particularmente desde la zona de Urabá, que es aquella más cercana del Caribe colombiano al 70% del PIB de Colombia.

Me voy a detener un poco en los criterios de diseño de este proyecto, por qué 80 kilómetros por hora. 80 kilómetros por hora es la velocidad máxima que una tractomula de cinco ejes pueda desarrollar, no está atado necesariamente al concepto de doble calzada, es simplemente a que tenga las características de 80 kilómetros; esa tractomula no puede para llegar a esa velocidad, someterse a pendientes de más del 6% ni a radios de curvaturas menores de 229 metros.

Estas son las condiciones de pendiente y radio de curvatura que permite a esa tractomula viajar a esa velocidad a lo largo de todo el trayecto. Eso implica, en el caso de la topografía andina colombiana y en particular de la antioqueña, que sean proyectos que demanden túneles y viaductos, más de ocho túneles, los denominados largos, en particular el del Toyo que es de 10 kilómetros de longitud.

Un punto sobre ese tema de la doble calzada con esas condiciones, por supuesto solo aquellos tramos de este proyecto de Autopistas que superen 5.000 vehículos/día se desarrollaron en doble calzada. Y es por ello que observamos que todas las salidas desde Medellín hasta San José del Nus, Alto de Dolores, es en doble calzada. Medellín a Santa Fe de Antioquia es en doble calzada; de Medellín a Bolombolo y La Pintada es en doble calzada. Y para este proyecto en particular frente a todos los demás proyectos de cuarta generación en Colombia se adquieren de todas formas las fajas para una segunda calzada y se debe diseñar detalladamente para doble calzada, al igual que el licenciamiento ambiental; todo ese presupuesto de este proyecto de 13.4 billones de pesos incluye estos aspectos.

Otro de los aspectos frente a la competitividad que esto le arroja a una ciudad de Medellín es la reducción del 25% en el tramo de Medellín- Puerto Valdivia- Cartagena. De Medellín a Cali el 47%, de Medellín a la Ruta del Sol una disminución del 33% y de Medellín a Urabá una disminución del 60% para ese mismo camión de cinco ejes.

Si hablamos de la conexión desde Buenaventura Urabá cuando un camión de cinco ejes se demora entre Buenaventura y el Puerto más cercano hoy existente que es Cartagena 39 horas, pues ese camión se va a demorar 12 horas para unir el Pacífico con el Atlántico. Este es un proyecto que se estima generará 60.000 empleos directos/año y unos 40.000 empleos indirectos, cifras estimadas por Planeación Nacional.

Otros dos hitos importantes son el Conpes 3770 para Autopistas de la Prosperidad, del 16 de septiembre de 2013 donde se define una inversión de hasta 14 billones de pesos de diciembre de 2012 y vigencias futuras de la Nación hasta de 23.2 billones de pesos de diciembre de 2012, que eso es lo que tiene comprometido el Gobierno Nacional y aquí hay que destacar ampliamente el salto que da los compromisos de vigencias futuras de la Nación, primero de 1 billón de pesos a 10 billones de pesos del 2008 y después de 10 billones de pesos a 23.2 billones de pesos del 2012.

El Confis del 29 de octubre de 2013 donde se aprueban las vigencias futuras de la Nación para cada una de las primeras cinco concesiones por 12 billones de pesos de diciembre de 2012. Aquí hay que mencionar que los conceptos que expide Planeación Nacional tienen aplicación a todos los proyectos y a todas las entidades territoriales a los que hace referencia en ese concepto del Conpes 3770 del 16 de septiembre de 2013 donde se declara este proyecto para el desarrollo estratégico de Colombia.

Para una inversión de hasta \$ 14 Billones de diciembre de 2012. Vigencias Futuras de la Nación hasta 23.2 billones de diciembre 2012 Confis del 29 de octubre de 2013. Se aprueban vigencias futuras de la Nación para cada una de las primeras cinco concesiones por 12 Billones de diciembre de 2012

Inversión sin precedentes

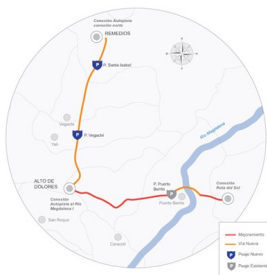
<p>Concesión Autopista Conexión Norte</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 145 Km Puentes: 96 Túneles: 1 – 0,49 Km Capex*: \$0,98 Vigencias*: \$2,32 	<p>Concesión Autopista al Río Magdalena 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 144 Km Puentes: 79 Túneles: 2 – 0,51 Km Capex*: \$1,37 Vigencias*: \$2,85 	<p>Concesión Autopista Conexión Pacífico 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 49 Km Puentes: 42 Túneles: 2 – 5,68 Km Capex*: \$1,79 Vigencias*: \$3,12
<p>Concesión Autopista Conexión Pacífico 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 98 Km Puentes: 69 Túneles: 1 – 2,48 Km Capex*: \$0,91 Vigencias*: \$1,35 	<p>Concesión Autopista Conexión Pacífico 3</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 146 Km Puentes: 26 Túneles: 3 – 4,25 Km Capex*: \$1,29 Vigencias*: \$2,37 	<p>Concesión Autopista al Mar 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 171 Km Puentes: 41 Túneles: 19 Capex*: \$1,50 Vigencias*: \$4,09
<p>Concesión Autopista al Mar 2</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 139 Km Puentes: 51 – 5,88 Km Túneles: 27 – 13,4 Km Capex*: \$1,56 Vigencias*: \$3,71 	<p>Concesión Autopista al Río Magdalena 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 160 Km Puentes: 126 – 25,22 Km Túneles: 6 – 12,65 Km Capex*: \$2,13 Vigencias*: \$2,98 	<p>Total Inversión Autopistas para la Prosperidad</p> <p>\$13,4 Capex*</p> <p>\$24,6 Vigencias*</p>
<p>Don Matías - Caucasía</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 236 Km Puentes: N.A Túneles: N.A Capex*: N.A Vigencias*: N.A 	<p>Túnel del Toyo</p> <ul style="list-style-type: none"> Longitud: 41 Km Puentes: 33 Túneles: 18 Capex*: \$1,83 Vigencias*: \$1,83 	

<p>Inversión</p> <p>0,98 Billones*</p>	<p>En qué estamos</p> <p>Licitación en curso</p>
<p>Aprobaciones</p> <p>2,32 Billones*</p>	<p>Adjudicación</p> <p>Primer trimestre 2014</p>



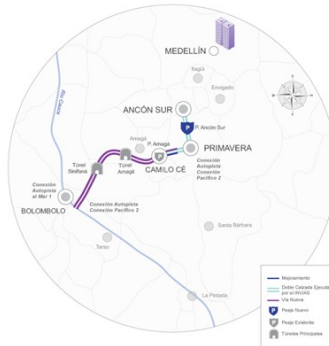
Concesión Autopista al Río Magdalena 2

<p>Proyecto</p> <p>1,37 Billones*</p>	<p>En qué estamos</p> <p>Licitación en curso</p>
<p>Prequalificados</p> <p>10 Lista publicada 31/07/13</p>	<p>Adjudicación</p> <p>Segundo trimestre 2014</p>
<p>Aprobaciones</p> <p>2,85 Billones*</p>	



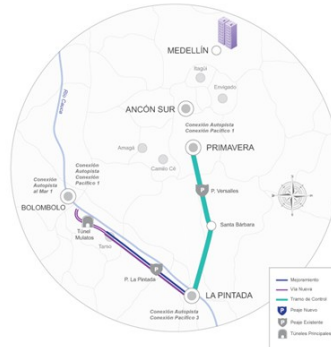
Concesión Autopista Conexión Pacífico 1

Proyecto	Inversión	En qué estamos
	1,79 <i>Billones*</i>	Licitación en curso
Precalificados	Aprobaciones	Adjudicación
10	3,12 <i>Billones*</i>	Segundo trimestre 2014



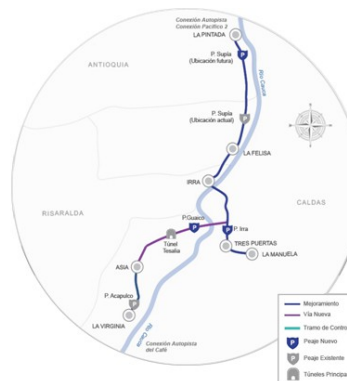
Concesión Autopista Conexión Pacífico 2

Inversión	En qué estamos
0,91 <i>Billones*</i>	Licitación en curso
Aprobaciones	Adjudicación
1,35 <i>Billones*</i>	Segundo trimestre 2014



Concesión Autopista Conexión Pacífico 3

Proyecto	Inversión	En qué estamos
	1,29 <i>Billones*</i>	Licitación en curso
Precalificados	Aprobaciones	Adjudicación
10	2,37 <i>Billones*</i>	Segundo trimestre 2014



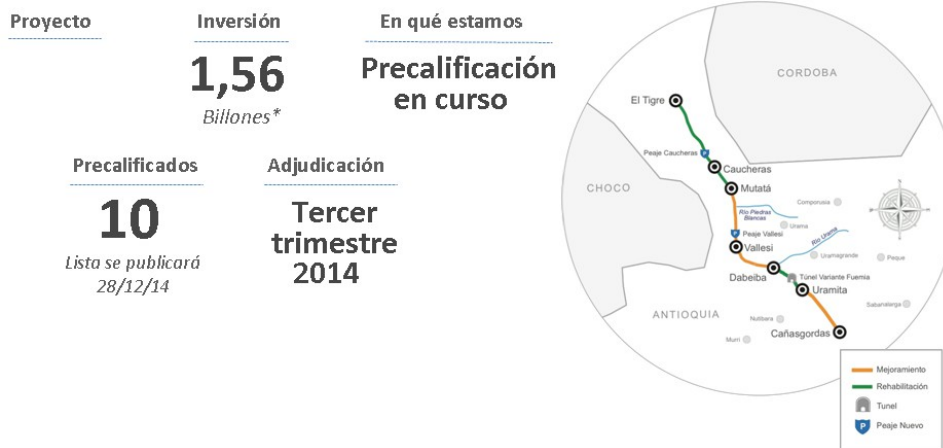
Concesión Autopista al Río Magdalena 1



Concesión Autopista al Mar 1

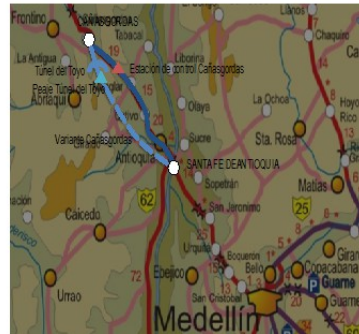


Concesión Autopista al Mar 2:



Túnel del Toyo:

<u>Proyecto</u>	<u>Inversión</u>	<u>En qué estamos</u>
	1,83 Billones	Convenio entre la ANI, Gobernación de Antioquia y el Municipio de Medellín para estructuración del contrato.
<u>Presupuesto</u>		<u>Adjudicación</u>
1,83 Billones		Tercer trimestre 2014



Don Matías – Caucasia

<u>Proyecto</u>	<u>Inversión</u>	<u>En qué estamos</u>
	<i>No aplica</i>	Estructuración para entregar a INVIAS
<u>Presupuesto</u>		<u>Adjudicación</u>
<i>No aplica</i>		Segundo trimestre 2014



Vigencias futuras:

VIGENCIAS FUTURAS EN MILLONES DE PESOS DE DICIEMBRE DE 2012	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Vigencias Futuras Departamento	39,000	58,500	78,000	97,500	117,000	117,000	97,500	78,000	58,500	39,000	780,000
Vigencias Futuras Municipio	26,000	39,000	52,000	65,000	78,000	78,000	65,000	52,000	39,000	26,000	520,000
Vigencias Futuras Nación	26,500	39,750	53,000	66,250	79,500	79,500	66,250	53,000	39,750	26,500	530,000
Total Vigencias Futuras	91,500	137,250	183,000	228,750	274,500	274,500	228,750	183,000	137,250	91,500	1,830,000

Esta es básicamente la presentación que tenía para el día de hoy. Gracias”.

Intervino la secretaria de Hacienda, Luz Elena Gaviria López:

“En los procesos de socialización de este tema hemos venido dando la garantía que pasó por el Conpes y analizado desde el punto de vista del ingreso que

estamos esperando y que tenemos proyectado para los próximos 10 años con incluyendo este proyecto para garantizarle a la comunidad entera que Medellín cuenta con los recursos para poder atender este compromiso. Se hicieron los ajustes porque este proyecto ya había sido presentado al Concejo pero con unos plazos y unos valores diferentes a los que hoy manejamos en la nueva presentación de este proyecto.

Se hizo el Comfis el 21 de octubre y se recomendó al Conpes para que declarara de importancia estratégica el desarrollo de este proyecto que también fue asumido por el Conpes y aprobado para ser presentado al Concejo como un proyecto estratégico no solo de la ciudad sino de la región. Los estudios y las dos actas están dentro de los informes que se presentaron de la aprobación y recomendación de este proyecto tanto a la Alcaldía como a Concejo de Medellín”.

Intervino el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Este proyecto se votó hace cuatro años sin ley 1483 que hoy le da seguridad jurídica. Pasó revisión de la Gobernación porque en ese momento el concejal Ballesteros lo cuestionó y la Gobernación lo encontró allanado a derecho y hoy tiene las especificaciones claras, todas las vías que van en doble calzada son las que tienen un flujo de más de 5.000 vehículos por esa vía.

La vía que hoy tiene muy poquito flujo de vehículos que es la zona de Urabá irá a una sola calzada pero con las especificaciones de 80 kilómetros por hora, de peralte, con fajas, con licencias ambientales y todo listo para cuando el flujo exija ampliación. Garantizadas las dobles calzadas que llegan o salen de Medellín, garantizada la doble calzada a Santafé de Antioquia con un doble túnel en Santafé de Antioquia que afecta positivamente a Medellín; es en ese sentido, señor Presidente”.

Intervino el concejal José Nicolás Duque Ossa:

“En aras de la claridad y seguridad jurídica veo que hay una disposición por parte de la Administración Municipal y no solo eso sino el respaldo documental en inquietudes planteadas por algunos concejales. Manifestar que cuando aprobamos los 400.000 millones en la anterior Administración lo hicimos incluso como unos recursos para una bolsa común, independientemente de donde se fueran a aplicar y eso constituye un aspecto fundamental en el sentido que este

proyecto de acuerdo ha querido darle una especificidad y claridad en torno a la bondad que puede revertir al interior del Municipio al aplicar los recursos exclusivamente a la vía posterior a Santafé en el Túnel del Toyo y es donde se complementa con el tema de competitividad como lo mencionó la Secretaría de General con el tema del Plan de Desarrollo en las diferentes líneas, programas y actividades.

Que en relación al pasado que los recursos iban a una bolsa común, esa es una diferencia fundamental porque uno no sabía donde se iban a aplicar. Pienso que este le da esa claridad precisamente en sortear alguna inquietud que pueda suscitar una inversión por fuera de la jurisdicción. En ese sentido hay una claridad y lo importante es que se anexen los documentos solicitados y los concejales puedan votar el proyecto tranquilamente.

Como ponente firmé positivo la ponencia de este proyecto entendiendo las bondades y disposición del Gobierno nacional y las dificultades en que estábamos hablando en su momento de 6 billones y hoy estamos hablando de 14 billones con unas vigencias futuras de 23 y 24 billones. Mi inquietud en el proyecto es como pretendíamos hacer unas autopistas con 5.5 billones.

Cuando uno dice que las cosas vienen surtiendo las diferentes etapas y procedimientos es porque técnicamente aceptaría uno que están sorteadas las diferentes situaciones y hoy ya en una reestructuración a nivel nacional, departamental o local es un proyecto de una envergadura tal que necesariamente requiere de los recursos privados para efectos de llevarlo a cabo y además con esa premisa que nos han tenido de tiempo atrás para buscar la salida a Urabá y los beneficios que esto puede tener a futuro. Anuncio mi voto positivo para este proyecto”.

Intervino el concejal Santiago Martínez Mendoza:

“Bien dice el concejal Fabio Humberto Rivera, cuando aprobamos la primera vez el proyecto no existía la 1483 que entre cosas trae un vocablo simpático ‘asunción’ que es la aceptación de una obligación, o sea que lo determina tácitamente y es muy importante la aprobación. Gabriel Silva Luján escribe hoy en el diario El Tiempo: ‘El año en que volvió la esperanza’ y dice un párrafo:

Hablando de temas terrenales, Colombia lleva una década perdida en materia de infraestructura vial. Después del caos institucional que

heredó Santos, este gobierno logró enderezar las cosas. El dinamismo que Cecilia Álvarez le ha impuesto al sector va a permitir superar la década perdida de Uribe. Es decir, los ciudadanos hemos recuperado en este año la esperanza de que el país romperá el cuello de botella que tanto ha frenado el progreso del país.

Es un párrafo referido a infraestructura o sea que aportar nosotros hasta el año 2024 para este propósito 520.000 millones en primer lugar me parece una cifra que podría ser superior en el entendido de la conectividad de la capital con las regiones, un propósito que se ha dejado de lado a través del tiempo y que solo en los últimos gobiernos se ha tenido muy en cuenta.

Creo que uno comienza a pagar deudas de tiempos que otros líderes con más inteligencia, con más empuje que nosotros debieron hacer y no lograron hacerlo. Lo que comparto con el concejal José Nicolás Duque que es ponente es que este proyecto tiene mayor blindaje jurídico, no hay porqué tener temor que aprobándolo se incurrirá en algo de trasgresión. Cuando venga a la plenaria nuestro voto será positivo”.

Intervino el concejal Óscar Hoyos Giraldo:

“Resalto la labor del presidente Juan Manuel Santos porque ningún presidente en toda la historia de Colombia se había comprometido tanto con Antioquia en el tema de infraestructura vial. Me sorprenden los bajos parámetros del Presidente en las encuestas y no hay explicación porque el Presidente ha sido solidario con Antioquia en los momentos que lo ha necesitado.

El Presidente nombró una persona que nos inspira toda la confianza para adelantar Autopistas de la Prosperidad, el doctor Federico Restrepo que en todas las instituciones donde ha estado ha sido una carta de credibilidad, conocimiento, ejecución. Lo demostró en Integral, entidad de carácter privado y lo demostró en EPM donde logró la internacionalización de EPM que hoy rinde unos frutos importantes en el tema de utilidades a la empresa.

Esa puerta tan grande que usted abrió le da pie para el desarrollo del municipio y se tiene que reconocer. Cuando el Presidente deposita la confianza en usted, creo que era un reconocimiento a su labor y que ahora lo viene haciendo bien al frente de este proyecto.

Cuando hacíamos unos requerimientos de tipo jurídico no era porque no nos gustara el proyecto sino que surgieron unas dudas jurídicas que es importante aclararlas por seguridad de nosotros como corporados que no podemos poner en juego nuestra curul y la de las personas que votaron y creyeron en uno y en eso hay que ser responsables y la Administración debe ser conciente que cuando hacemos un requerimiento de este tipo estamos salvaguardando los intereses de los ciudadanos.

Las bondades del proyecto son muchas y como lo presenta la Administración Municipal bajo los temas del Plan de Desarrollo hay una sustentación de conveniencia. Voy a mirar el documento que nos va a pasar la Secretaría General y haré las consultas respectivas porque la idea es votar positivo el proyecto.

Doctor Federico, hubiésemos obviado lo que estamos diciendo, donde el Conpes lo hubieran redactado diferente y donde hubiesen destinado los recursos específicos de la inversión del municipio, por ejemplo, en el primer Túnel de Occidente, porque ya vamos a hablar de varios túneles. Estamos hablando que los recursos van para el Túnel de Toyo, porqué no haberlo hecho en el Conpes inicial en el Túnel que está en el sector de San Cristóbal que es jurisdicción del Municipio de Medellín y no tendríamos absolutamente ninguna duda jurídica con respecto a la aprobación.

Doctor Federico, a estas alturas sería atravesarnos al proyecto y no queremos hacerlo, pero si hubieran pensado en la conveniencia del Municipio de Medellín lo hubieran destinado, porque no alteraba para nada el proyecto, lo que se iba a destinar para este túnel se podría cambiar y lo que se tenía destinado para este lo invertían en el otro. Vamos a revisar y haremos pronunciamientos respectivos de la conveniencia o no del proyecto pero queda claro que este proyecto revolucionará la infraestructura vial del Departamento de Antioquia.

Cuando uno va viajando de un departamento a otro se da cuenta cuando llega a Antioquia porque encuentra las vías más malas. Venezuela siempre ha tenido un desarrollo vial importante producto de esa riqueza petrolera y de un derivado asfáltico que les permite invertir en vías.

Ahora Ecuador con utilidades de la rentabilidad petrolera cambió la infraestructura del país e ir a Ecuador ya es otra cosa muy distinta y entonces así como uno nota la diferencia cuando está en un departamento y entra al de

Antioquia, también nota la diferencia cuando viene de un país vecino y entra a Colombia, no necesita ese paso fronterizo para darse cuenta que llegó a Colombia por el deterioro de las vías. Juan Manuel Santos, del Partido de la U, va a revolucionar la infraestructura vial del país y la historia algún día se lo va a tener que reconocer así muchos no lo crean. El desarrollo vial del país va a ser uno antes de Juan Manuel Santos y otro después de él.

Hablar de las bondades del proyecto para Medellín es fácil, desarrollo regional, desatomización del Municipio de Medellín, si logramos un desarrollo de las provincias, la gente no se va a tener que venir para acá. Que importante que nosotros empecemos a hacer un desarrollo industrial no acá en el Municipio de Medellín, pero que pueda utilizar personal de Medellín y se puede desplazar, sector, por ejemplo, de Santafé antes del túnel, sector de Puerto Berrío que afecte directamente a las personas de acá y un futuro proyecto que de ese tenemos que hablar algún día y es el Puerto del Pacífico en el Chocó con salida por Ciudad Bolívar.

Recuerdo cuando estaba el doctor Andrés Uriel y le hacía esa petición y me decía que los colombianos tenemos una manía particular porque le hablé de porqué no utilizar una doble calzada mínimo hasta el Chocó y ojalá de una vez que saliera al Pacífico y me respondía que la costumbre nuestra era estar aprobando un proyecto y pensando en el otro y es que así tiene que ser porque tenemos que visualizar los países a 50 años. El Puerto de Urabá para Medellín no cumple las expectativas, sacar una mercancía por Urabá ¿cuánto le cuesta a un empresario antioqueño?

Pero si usted tiene un puerto en el Pacífico chocoano y empieza a desarrollar una industria en ese sector, ese puerto le queda a hora y media y sería otro el desarrollo de Antioquia y de esas regiones y evitaríamos que todas las personas se quieran venir para Medellín que es lo que está ocurriendo ahora. Doctor Federico, hay voluntad total de apoyar este proyecto además que es un proyecto que viene de Juan Manuel Santos que es del Partido de la U”.

Intervino el concejal Álvaro Múnera Builes:

“Le doy la bienvenida al proyecto de acuerdo, pero Federico sabe de lo que voy a hablar; esto salió el domingo en la página 14 de El Colombiano y quisiera que se analizara la posibilidad que el proyecto Autopistas de la Prosperidad incluya los puentes verdes para salvar la fauna silvestre.

Con profunda tristeza los que circulan por la vía Las Palmas han visto en los últimos tiempos tigrillos y otro tipo de fauna silvestre atropellada en la vía.

La propuesta no es nueva y se ha venido desarrollando en Países como Francia, Estados Unidos, Australia, Holanda. Aquí tenemos una prueba incipiente y fueron los pasos que se construyeron para las ardillas en el Puente de la 4 Sur en cercanía a Eafit y las ardillas las están usando porque parece que fueran más inteligentes que nosotros y miren que los cangrejos en Australia, una zona donde había migración de cangrejos, que resultaban atropellados millones de ellos, también los están usando.

Parece que los animales son más sensibles que nosotros y hasta más inteligentes y por eso pregunto porqué no analizar la propuesta e incluirla en el proyecto y le voy a dejar el periódico para que usted lo considere y que al menos empezáramos con unas pruebas piloto y dependiendo del éxito se multiplicara en todo el proyecto”.

Intervino el secretario vicealcalde de Hábitat, Movilidad, Infraestructura y Sostenibilidad, Jesús Arturo Aristizábal Guevara:

“Concejal Óscar Hoyos Giraldo, cuando usted recuerda a la corporación el esfuerzo del Gobierno Nacional para este proyecto de Autopistas de la Prosperidad que tiene un costo de inversión de 13.4 billones de pesos, igualmente tiene unas vigencias futuras acordadas por el Gobierno Nacional que inicialmente eran de 1 billón a 10 billones y después a 23.2 billones, es importante recordar el esfuerzo adicional que hace el Gobierno Nacional a través de la Agencia Nacional de Infraestructura y que quedó plasmado en un convenio entre la ANI, la Gobernación de Antioquia y el Municipio de Medellín en el tramo de los 50 kilómetros del Túnel del Toyo y sus obras conexas viales.

Es que el presupuesto de esta obra pública de este tramo es de 1.83 billones de los cuales el Departamento pone 780.000 millones, el Municipio de Medellín 520.000 millones que son estas partidas de vigencias futuras excepcionales que se están solicitando pero la Nación está colocando para esta obra pública en el tramo de Antioquia de estos 50 kilómetros otros 530.000 millones.

O sea que realmente el esfuerzo es grande y si fuéramos a ver puntualmente el tema del Túnel del Toyo y sus obras conexas viales, la Nación estaría poniendo

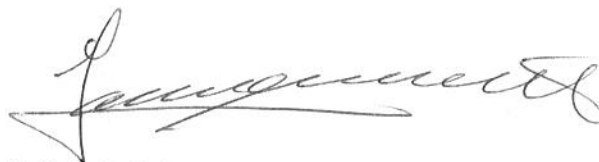
muchos recursos adicionales más que los del mismo Municipio de Medellín que son 520.000 millones”.

La Presidencia agradeció la presencia de todos los asistentes a la sesión y agotado el orden del día levantó la sesión.

CONVOCATORIA: La próxima reunión se realizará el 10 de diciembre a las 9:00 a.m., en el Recinto de Sesiones del Concejo de Medellín.



JOHN JAIME MONCADA OSPINA
Presidente



JUAN DAVID PALACIO CARDONA
Secretario General

Anexos:

1. Formato de Registro de Asistencia de Concejales. (2 folios).
2. Documento de confirmación de asistencia. (1 folio).
3. Comunicaciones suscritas por el Secretario del Concejo de Medellín. (6 folios).

Transcribió: Nora Álvarez Castro
Fanny A. Bedoya Correa
Revisó: Gloria Gómez Ochoa