



Comisión Cuarta

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

ORDEN DEL DIA

SESIÓN DE COMISIÓN

MARTES 12 DE NOVIEMBRE DE 2019

Hora: 11:00 a.m.

I.

LLAMADO A LISTA

II.

Aprobación de las actas Nos, 11,14,15,16,17 correspondientes a las sesiones de comisión de los días 21 de mayo, 19 de junio, 23 y 30 de julio y 13 de agosto del presente año.

III.

CITACIÓN.

Cítese el Señor Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible Doctor, **RICARDO JOSÉ LOZANO PICON**; a la Señora Ministra de Transporte Doctora, **ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**; al Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- Doctor, **MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES**; al Señor Director General del Instituto Nacional de Vías –INVIAS Doctor, **JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA**; al Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público Doctor, **ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA**, al Señor Director General de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres Doctor, **EDUARDO JOSÉ GONZÁLEZ ANGULO**; al Señor Director del Departamento Nacional de Planeación Doctor, **LUIS ALBERTO RODRÍGUEZ OSPINO**; al Señor Contralor General de la República Doctor, **CARLOS FELIPE CÓRDOBA LARRARTE**, con fundamento en la proposición No.33, presentada por los Honorables Senadores **AÍDA YOLANDA AVELLA ESQUIVEL, WILSON NEBER ARIAS CASTILLO** y aprobada por los demás miembros de ésta Célula Legislativa, en sesión ordinaria realizada el pasado día 23 julio del presente año; el objeto de la presente es "*Evaluar la eficiencia, transparencia, ejecución y costo fiscal de los proyectos viales concesionados Bogotá- Villavicencio y Briceño-Tunja-Sogamoso*"

Cuestionarios

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible:

1. En el contrato No. 444 de 1994 de la vía Bogotá Villavicencio concesionada a Coviandes, ¿existió licencia ambiental y su respectivo plan de manejo ambiental en términos contractuales?
2. De haber existido, ¿cuántos puntos críticos dentro de la licencia ambiental correspondiente a la vía concesionada mediante el contrato 444 de 1994 Bogotá Villavicencio se incluyeron?
3. Dentro de las 73 modificaciones sufridas por el contrato, incluyendo el otrosi adicional No. 01 de 2010 doble calzada, ¿se realizaron modificaciones a la licencia ambiental del proyecto?

4. De haberse modificado la licencia ambiental del proyecto, ¿cuántos puntos críticos se incluyeron?
5. En caso de no haber existido licencia ambiental en el contrato No. 444 de 1994, ¿se expidió una licencia ambiental que contemplara las modificaciones sufridas al contrato?, de ser así, ¿cuántos puntos críticos se incluyeron?
6. ¿Cuántos puntos críticos se incluyeron en la licencia ambiental del proyecto IP-Chirajara?
7. ¿Qué acciones han propuesto como Ministerio de Ambiente para estabilizar y mitigar los puntos críticos de la vía Bogotá-Villavicencio?
8. ¿Qué acciones han propuesto como Ministerio de Ambiente para estabilizar y mitigar los puntos críticos Chirajara?

Instituto Nacional de Vías INVIAS:

1. ¿Qué vías administradas por el Instituto Nacional de Vías colindantes al trazado de vía Bogotá-Villavicencio están siendo afectadas por la situación actual de derrumbes en el periodo comprendido entre 2010 a 2019?

Ministro de Hacienda y Crédito Público:

1. ¿Por qué si la ley 80 de 1993 limitaba las adiciones al valor inicial contractual hasta el 50%, en 2010 se autorizó una adición de 1.8 billones que superó el límite legal del proyecto Bogotá-Villavicencio?
2. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de no haber incluido los puntos críticos en el contrato de la vía Bogotá-Villavicencio?
3. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de las modificaciones contractuales realizadas en el proyecto Bogotá-Villavicencio?
4. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal por ingresos mínimos garantizados, en valor presente pesos 2019, en el proyecto vial Bogotá-Villavicencio?
5. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, asumido por el Estado girado a favor del concesionario en pasivos contingentes desde el inicio del contrato No. 444 de 1994 a la fecha de la vía Bogotá-Villavicencio?
6. ¿Cuánto ha sido el impacto económico en el PIB de los diferentes cierres en la vía Bogotá-Villavicencio desde 1994 a la fecha?
7. ¿Cuál ha sido el impacto económico del rezago en materia de tiempo del desarrollo de la vía Bogotá-Villavicencio?
8. ¿Cuál ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de la caída del puente Chirajara bajo responsabilidad de Coviandes?
9. ¿Cuál ha sido el impacto económico, en valor presente pesos 2019, de que el puente de Chirajara no haya entrado en funcionamiento en las fechas estipuladas en el contrato de concesión?
10. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto vial Bogotá-Villavicencio incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
11. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto IP- Chirajara incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
12. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto Briceño-Tunja Sogamoso incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.

Contralor General de la Nación:

1. ¿Cuáles fueron los hallazgos de la auditoria de cumplimiento realizada a la Agencia Nacional de Infraestructura de la vía Bogotá-Villavicencio Vigencia 2018?
2. ¿Cuáles fueron los hallazgos de la auditoría realizada al proyecto IP-Chirajara?
3. ¿Cuáles fueron los hallazgos de la auditoría realizada sobre el puente Chirajara?
4. ¿Cuáles fueron los hallazgos de la auditoría realizada sobre el Proyecto Briceño Tunja Sogamoso de la vigencia 2010 y si tienen una más reciente?

Dirección Nacional de Planeación:

1. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de no haber incluido los puntos críticos en el contrato de la vía Bogotá Villavicencio?
2. ¿Cuántos ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de las modificaciones contractuales realizadas en el proyecto Bogotá Villavicencio?
3. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal por ingresos mínimos garantizados, en valor presente pesos 2019, en el proyecto vial Bogotá Villavicencio?
4. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, asumido por el Estado girado a favor del concesionario en pasivos contingentes desde el inicio del contrato No. 444 de 1994 a la fecha de la vía Bogotá-Villavicencio?
5. ¿Cuánto ha sido el impacto económico en el PIB de los cierres constantes en la vía Bogotá-Villavicencio desde 1994 a la fecha?
6. ¿Cuál ha sido el impacto económico del rezago en materia de tiempo del desarrollo de la vía Bogotá Villavicencio?
7. ¿Cuál ha sido el impacto fiscal, en valor presente pesos 2019, de la caída del puente Chirajara bajo responsabilidad de Coviandes?
8. ¿Cuál ha sido el impacto económico, en valor presente pesos 2019, de que el puente de Chirajara no haya entrado en funcionamiento en las fechas estipuladas en el contrato de concesión?
9. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto Bogotá Villavicencio incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
10. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto IP-Chirajara incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
11. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto Briceño Tunja Sogamoso incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.

Dirección General de la Unidad de Riesgo y Desastres:

1. Cuáles son los resultados de los estudios, análisis o investigaciones adelantados por la Unidad, sobre el proyecto vial que comprende la vía Bogotá-Villavicencio.
2. Cuáles son los resultados de los estudios, análisis o investigaciones adelantados por la Unidad, sobre el Proyecto Vial que comprende la vía IP Chirajara Fundadores.

3. Cuáles son los resultados de los estudios, análisis o investigaciones adelantados por la Unidad, sobre el Proyecto Vial que comprende la vía Briceño Tunja Sogamoso.
4. ¿Cuáles son las condiciones de riesgo que persisten en los tramos viales de las concesiones Bogotá Villavicencio, Briceño Tunja Sogamoso y IP Chirajara Fundadores?
5. ¿Qué medidas han adelantado para disminuir dichas condiciones de riesgo presentadas en los tramos viales de las concesiones Bogotá Villavicencio, Briceño Tunja Sogamoso e IP Chirajara Fundadores?
- 6.Cuál es el riesgo financiero ocasionado por los derrumbes sistemáticos presentados en la vía Bogotá Villavicencio.

Ministerio de Transporte:

1. ¿Cuáles fueron las justificaciones para las modificaciones de los contratos del proyecto de Bogotá Villavicencio y Briceño Tunja Sogamoso?
2. ¿Cuánto ha sido el impacto fiscal, valor presente pesos 2019, de las modificaciones de los contratos de los proyectos viales Bogotá Villavicencio y Briceño Tunja Sogamoso?
3. ¿Por qué se excluyó la construcción del tercer carril del proyecto vial Briceño Tunja Sogamoso?
4. ¿Por qué se adiciono 178 billones de pesos en 2010 al Proyecto Bogotá-Villavicencio sobrepasando el límite de lo establecido en la ley 80 de 1993?
5. ¿Cuál es el grado de accidentalidad en la vía Briceño Tunja Sogamoso?
6. ¿Cuáles son los indicadores de medición de la calidad de obras entregadas y sus resultados en la vía Bogotá Villavicencio y Briceño Tunja Sogamoso?
7. Cuáles fueron los estudios previos a la adjudicación de los proyectos desde el punto de vista financiero, técnico, ambiental predial y de demanda realizados en los proyectos:
 - a.) Bogotá Villavicencio
 - b) Briceño Tunja Sogamoso
 - c.) IP - Chirajara
8. Cuáles fueron las fallas en los esquemas de riesgo asignados entre el concesionario y el Estado:
 - a.) Bogotá Villavicencio
 - b) Briceño Tunja Sogamoso
 - c.) IP - Chirajara
9. Cuántas veces se corrieron la fecha de entrega de las obras en los proyectos:
 - a.) Bogotá Villavicencio
 - b) Briceño Tunja Sogamoso
10. Cuáles fueron los costos asumidos por el Estado por demandas en tribunales de arbitramento de los proyectos:
 - a.) Bogotá Villavicencio
 - b) Briceño Tunja Sogamoso
11. Cuáles fueron los costos asumidos por el Estado por puntos críticos no incluidos en los contratos de los proyectos
 - a.) Bogotá Villavicencio
 - b) Briceño Tunja Sogamoso
12. ¿Cuál es el impacto económico del rezago en materia de tiempo del desarrollo de la Via Bogotá Villavicencio?
13. ¿Cuál es el impacto económico, en valor presente pesos 2019, de que el puente Chirajara no haya entrado en funcionamiento en las fechas estipuladas en el contrato de concesión?
14. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto Bogotá Villavicencio incluyendo:
 - a. Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - b. Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.

15. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto IP-Chirajara incluyendo:
- Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
16. Cuál fue la estructura financiera del contrato de concesión del proyecto Briceño- Tunja Sogamoso incluyendo:
- Valor contractual, de ese valor contractual si aplica, cuánto proyectó recaudar en peajes y cuánto en vigencias futuras.
 - Valor de los ingresos mínimos garantizados y demás que apliquen.
17. ¿Por qué si la vía Bogotá Villavicencio tiene los peajes más caros del país, es la que más presenta cierres viales imposibilitando el derecho de locomoción de los ciudadanos y cuál es la responsabilidad del Estado en ello?
18. ¿Se incluyeron los puntos críticos en el contrato de concesión de la vía IP Chirajara?, en caso de que no, explicar los motivos.
19. En la auditoría realizada por la Contraloría a la ANI vía Bogotá Villavicencio Vigencia 2018 se relacionó el hallazgo (02. pago comisión de éxito estructuración proyecto Chirajara –Fundadores) administrativo con presunta incidencia fiscal penal y disciplinaria, en donde se reflejó que la ANI giró prima de éxito a FONADE sin habersele adjudicado el contrato, condición previa y contractual para poder girarla. ¿Por qué se giró esta prima de éxito por parte de la ANI?

Agencia Nacional de Infraestructura:

- ¿Cuál es el estado de la vía Bogotá Villavicencio?
- ¿Cuál es la frecuencia de los derrumbes de la vía Bogotá Villavicencio?
- ¿Cuántos días desde el año 2010 a 2018 permaneció cerrada la vía Bogotá Villavicencio?
- ¿Qué ha hecho la ANI para solucionar la problemática de los derrumbes de la vía Bogotá Villavicencio?
- Cuánto dinero se ha recaudado en peajes de los proyectos y el tráfico de los vehículos desde 2010 a 2018:
 - Bogotá Villavicencio
 - Briceño Tunja Sogamoso
- Cuánto dinero se les ha girado a los proyectos desde sus inicios:
 - Bogotá Villavicencio
 - Briceño Tunja Sogamoso
- En la auditoría realizada por la Contraloría a la ANI vía Bogotá Villavicencio Vigencia 2018 se relacionó el hallazgo (02. pago comisión de éxito estructuración proyecto Chirajara –Fundadores) administrativo con presunta incidencia fiscal penal y disciplinaria, en donde se reflejó que la ANI giró prima de éxito a FONADE sin habersele adjudicado el contrato, condición previa y contractual para poder girarla. ¿Por qué se giró esta prima de éxito por parte de la ANI?

IV.

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES

PRESIDENTE:	H. S. MARIO ALBERTO CASTAÑO PÉREZ
VICEPRESIDENTE:	H. S. JHON MILTON RODRÍGUEZ GONZALEZ
SECRETARIO:	DR. ALFREDO ROCHA ROJAS
SUBSECRETARIO:	DR. EDWIN CARREAZO GÓMEZ