

# Intervención del señor Ministro de Transporte de Colombia, Miguel Esteban Peñalosa Barrientos\*

Speech by the Transportation Minister of Colombia,  
Miguel Esteban Peñalosa Barrientos



**Miguel Esteban Peñalosa  
Barrientos**

Ministro de Transporte

\*Durante el acto de instalación del XL  
Congreso Nacional de Cultivadores  
de Palma de Aceite y demás eventos  
gremiales.

Bucaramanga  
30 de mayo de 2012

Yo, como ustedes, soy agricultor pero de ciclo corto, no sé si más sufrido o tan sufrido, y les quiero decir que desde 2009 hasta hoy estoy cogiendo por fin la primera cosecha de maíz.

Hemos perdido cosechas y el río Magdalena que ha sido nuestro hermano, nuestro amigo, el que nos ha salvado en muchas oportunidades, se nos llevó una tras otra; sé que ustedes han tenido algo parecido, que los inviernos incrementan los males de la palma y que han persistido y luchado.

Dicen los que saben sobre el efecto invernadero que uno de los grandes cambios es que las regiones lluviosas se hacen más lluviosas y que las secas, más secas, que el agua que cae es más o menos la misma pero que lo hace más concentrada en área y tiempo, lo que se traduce en daños más severos, sobre todo en el sector vial.

Las montañas han creado una morfología a lo largo de los años, con la cual se han manejado las escorrentías y las aguas que penetran el subsuelo; al construir una carretera, terraplén, oleoducto, gasoducto o cualquier obra pública que cambie esa morfología, cambia la forma en la que la montaña sabe manejar el agua, cómo las escorrentías bajan por la ladera, sino que bajan por el talud y por la banca, en la mayoría de los casos sin cobertura vegetal, adicionalmente con una cinética muy fuerte.



Nuestras cordilleras, que son muy jóvenes, y la más vieja, que es la Central, pertenece al jurásico, de la época de los dinosaurios alrededor de 60 o 70 millones de años y las Oriental y Occidental son del cretáceo, alrededor de 35 millones de años, formadas por sedimentación por lodos que se endurecieron y se convirtieron en algo que se conoce técnicamente como lutitas, que son unas rocas que al secarse se endurecen y se fragmentan; al mojarse se dilatan, se vuelven a cerrar, se saturan, cogen peso y se producen los derrumbes.

Dadas la geografía y geología particular de este país, un programa como el de biodiésel es fundamental, que reduce las emisiones de efecto invernadero, debe tener no solamente el apoyo del Gobierno Nacional sino de todo el país.

## Infraestructura frente a los TLC

Como colombianos tenemos una preocupación que es: ¿contamos con la infraestructura que se requiere para enfrentar los tratados de libre comercio? Hasta hace poco teníamos dos o tres tratados comerciales y acceso a 40 millones de personas fuera del mercado colombiano, hoy tenemos alrededor de 12 tratados y acceso a casi 1.000 millones de consumidores. Eso hace que tengamos que preocuparnos por la forma como salimos a los puertos de exportación en el Atlántico, el Pacífico y hacia nuestros dos grandes socios comerciales: Ecuador y Venezuela.

Es necesario salir del famoso triángulo de oro creado por Bogotá, Medellín y Cali para pasar por Bucaramanga, Tunja, Cúcuta, Popayán, Pasto... y, ¿cómo vamos a operar? ¿Cómo vamos a mejorar la operatividad de nuestros puertos? Tenemos cuatro grandes corredores: Bogotá-Costa Atlántica, el gran proyecto conocido como La Ruta del Sol, asimilado hace dos años en tres tramos, uno de ellos, el central, avanza en forma absolutamente satisfactoria, y los otros dos, con bastantes dificultades.

El primero, el tramo entre el río Cune y el Alto de San Miguel con un problema geológico y ambiental que ya estamos a punto de solucionar con la Agencia Nacional de Licencias

Ambientales, pues tenemos entre ocho y diez impactos que tenemos que mitigar para continuar y terminar con ese trazado.

El tercer tramo, con dificultades serias respecto a las comunidades, un problema en el que todos, por Constitución pero también por ser nuestra razón de ser de colombianos, estamos obligados a respetar. Creemos que si no logramos acordar los términos para los reclamos se nos van a hacer infinitos en el desarrollo de muchos proyectos de infraestructura que el país está requiriendo con urgencia.

Hemos estado conversando con el Ministerio del Interior para que nos acorte estos términos y poder definir unos cronogramas y procedimientos, con el fin de adquirir un compromiso con el país respecto al inicio de la construcción de este tercer tramo, también fundamental en La Ruta del Sol, cuyo primer tramo se está trabajando excepto 21 kilómetros entre Cune y el Alto de San Miguel; el tercer tramo está completamente parado, pero confiamos que en el momento en que tengamos la viabilidad del Ministerio del Interior, desde el punto de vista de comunidades, podamos arrancar y muy rápidamente igualar a los otros tramos porque es un trazado recto con una topografía serena, con algunos problemas de humedales, pero creemos que se puede avanzar más rápido que en la montaña.

La segunda gran ruta es la salida al Pacífico, que tiene todo contratado en doble calzada excepto tres sectores: Ibagué-Cajamarca, Calarcá-La Paila y Buga-Buenaventura. Los dos primeros con una solución relativamente fácil, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) los está estructurando y tenemos ofertas de iniciativa privada que nos permiten decir que en muy corto tiempo la estructuración que está haciendo Fonade para la ANI estará lista en junio del año entrante y tendremos este tramo contratado hasta Buga.

En cuanto a Buga-Buenaventura, los vallunos lo han sufrido, así como todo el país que necesita salir al Pacífico, tanto como la vía Bucaramanga-Pamplona o la Vía a la Costa o a Barrancabermeja, que cada vez que caen tres aguaceros se complica. En el primero se juntaron todos los problemas: geológicos, de narcotráfico con inversiones en minería ilegal, de

comunidades, topográficos y ambientales, sumado a una problemática de tipo contractual con la gente que maneja estos proyectos.

En este momento estamos estructurando una concesión puente para iniciar de inmediato a hacerle mantenimiento, electrificación, acondicionar las curvas, mejorar la velocidad de la vía y que podamos adjudicar una licitación grande, estructurada por Fonade, que estará lista el año entrante entre seis concesiones que entregaremos. Con esto tendríamos el corredor Bogotá–Buenaventura, el segundo gran puerto exportador.

**Ustedes  
están haciendo  
patria, no  
solamente por  
lo que dijo el  
señor ministro  
de Defensa,  
cuidando las  
fronteras  
agrícolas de la  
Nación, sino  
generando  
economía  
donde es muy  
difícil que el  
Estado llegue.**

Respecto al tramo Bogotá–Cúcuta, fundamentalmente soportado en la concesión Zipaquirá–Palenque en dos rutas alternas que son las famosas Duitama–Palmera–Málaga, conocida como la Central del Norte para salir de Pamplona a Boyacá y la vía tradicional por Funza, Barbosa, Socorro, San Gil, Bucaramanga. Estas vías llegan al mismo punto y al mismo problema que es el tramo Bucaramanga–Cúcuta, que tiene una topografía supremamente difícil con el Alto del Picacho, unos kilómetros tan difíciles como los de La Línea, con más complejidad geológica por la cordillera Oriental y con un costo impresionante.

Estamos terminando de gestionar con el Gobierno Nacional 700 mil millones de pesos para cerrar financieramente esta concesión y entregar todo concesionado desde Bogotá hasta Cúcuta; también una concesión del pa-

quete de Fonade que nos permite comprometernos a entregarlo en construcción en junio de 2013.

Para garantizar este proceso, recuerdo que cuando Jack Welch, el mítico presidente de General Electric, se retiró, escribió un libro sobre ejecución, y decía que es mucho más sencillo ejecutar que planear, que programar, ejecución es gerenciar; el detalle a todos estos proyectos los estamos desarrollando con milimetría y encontrando la ruta crítica; los hitos fundamentales y en cada uno de ellos, los factores básicos de éxito y estamos gerenciando cada uno de esos factores básicos, les estamos poniendo un doliente.

Por ejemplo, se acaban de contratar 2,7 millones de pesos de los corredores de prosperidad, para arrancarlos en el menor tiempo posible tienen que resolver tres temas: un problema predial, el ambiental y el minero, que tiene que ver con las fuentes de materiales. Es necesario ponerle un gerente a cada tema, sin crear burocracia, se trata de reasignación de funciones dentro del mismo personal que tenemos y una persona puede estar gerenciando varias variables; debe haber alguien que responda sobre cada problema.

Entonces, con esto aspiramos a sacar estos cronogramas adelante y tenemos los cuatro ejes que salen de Bogotá, los de la Autopista de la Montaña, que es una decisión del Gobierno Nacional para dar continuidad a un compromiso del gobierno del presidente Uribe que se magnificó.

Se había estructurado un proyecto de 5,8 billones de pesos, hoy en día tiene recursos de 15 billones; el Gobierno Nacional, que en la primera estructuración se había comprometido a poner un billón de pesos, está poniendo diez billones, los gobiernos departamental y municipal están poniendo un billón de pesos, con lo cual tenemos 11 y los mismos 3,8 billones de peaje, estamos en 14,8 billones de pesos que nos permitirán acometer estos cuatro ejes que conectan a Antioquia con la Costa Atlántica, el centro del país, el Eje Cafetero, el sur y el occidente en una forma moderna, rápida y le dan al occidente del país una salida más rápida hacia el Atlántico; nos queda solamente la salida del Valle, que la conectamos hacia el Pacífico con la vía Buga–Buenaventura y hacia el sur, toma



la vía Santander de Quilichao, Popayán, Pasto y Chachaguy.

Por otra parte, conozco dos sectores en los que realmente se ha dado una financiación fácil: uno es el eléctrico, con ese concepto que toma un dinero de cada kilovatio transmitido y lo envía a un fondo para hacer electrificación rural. El otro es el de los puertos, en el que se constituyó la plataforma jurídica y él se desarrolló solo, como ustedes, los sectores de la palma africana y el de la caña de azúcar, que una vez contaron con la plataforma, los empresarios comenzaron a empujar. El sector de puertos se fue completamente solo; sin embargo, tiene una inequidad muy importante que nos vemos obligados a resolver, so pena de que ustedes nos lo reclamen, algunos que están pagando en contraprestación al Estado, por el terreno que usan, menos de lo que el Estado paga por predial.

Se nos vuelve un problema supremamente crítico, ya tenemos señalamientos de los entes de control y en este momento tenemos en curso un Conpes que busca que se cumpla con que la tarifa debe tener tres conceptos implícitos: primero, que sea pagable; el segundo, que garantice la expansión del sistema, y el tercero, que garantice empresas sostenibles. Aquí estamos buscando algo más que es equidad para el país, que tenga una remuneración que sea más equitativa, pero que no le quite competitividad frente a los puertos internacionales. Comparamos con los puertos del Pacífico y el más barato que encontramos fue el de Guayaquil; en el Atlántico fue Panamá y notamos que estábamos construyendo unas tarifas proporcionales, más justas para los tres grandes sectores: graneros, carbón y petróleo.

Con esto nos lanzamos a constituir un Conpes que permitiera que los puertos fueran competitivos con respecto a los internacionales. Recuerden que vamos a tener puertos vecinos con diferentes legislaciones que pagarán una tarifa más equitativa, que esa tarifa fuera pagable por los navieros, manteniendo a Colombia y a los puertos respectivos como atractivo, que garantizara empresas sostenibles y la expansión del sistema para que la inversión continúe.

Por lo demás, el Gobierno Nacional se compromete a construir la infraestructura de acceso

y los recursos que sobren, dejarlos dentro del sistema para mantenerla.

Estamos llevando a algunos puertos en el Atlántico a 15 metros, en el Pacífico a 13,50 m para garantizar el acceso de buques de gran calado, buques Post-Panamax que están transitando con facilidad en los mares internacionales.

Adicionalmente, tres ríos van a ser el eje de esta política multimodal de transporte: el Magdalena, el Meta y uno con el que espero sorprenderlos. El primero, con los contratos de dragado en proceso y el de la gran licitación de concesión del río dependiendo de un concepto; si ese concepto sale positivo, esa licitación la tendremos este año, y si sale negativo, nos tomará un año más. ¿Cuál es ese concepto? Viendo el río como un enfoque sistémico no estamos tocando los brazos, los afluentes ni los efluentes siquiera, simplemente estamos mejorando su navegabilidad; entonces nuestros abogados dicen que es posible demostrar que esos impactos son menores y que podríamos no licitar licencias, sino un estudio de alternativas ambientales y un plan de mitigación ambiental; si eso fuese así, tendríamos la licitación en este año y la gran noticia de que al fin hay transporte por el río Magdalena.

En cuanto al río Meta, en estos días me encontré con los señores de Transportes Montejo, que estaban trayendo una pieza de 180 toneladas y es impresionante cómo utilizan solamente ríos y hasta las mínimas corrientes. Recordé que en alguna oportunidad trajimos unas piezas de 180 toneladas por Puerto La Cruz, entramos por el Orinoco hasta Puerto López, desde allí las llevábamos para Caño Limón.

Por último, el río con el que espero sorprenderlos es el Cauca, los 200 últimos kilómetros entre Caucasia y la desembocadura han sido navegables, pero, adicionalmente, vamos a iniciar un proceso de dragado igual al que tiene el río Magdalena con dos propósitos: uno es recuperar la capacidad de conducción de agua del paso del río, con lo cual mejoramos la navegabilidad y los problemas que tenemos cada invierno, vamos a evitar una parte de las inundaciones que se nos presentan con las lluvias y reducir costos a través de la estructura de transporte multimodal.

Respecto a las vías secundarias y terciarias, el país tiene más o menos 190 mil kilómetros de vías, de esos, todo lo que les hablé comprenden seis mil, quedan nueve mil de la red nacional no concesionada para los cuales se han diseñado los corredores de mantenimiento integral, a los que les daremos un enfoque más preventivo dedicándonos no solamente a la carpeta, sino también a la ladera, el talud y la banca, para mejorar el manejo de las aguas.

Hace muchos años escuché una máxima que cada vez que se me olvida me la recuerda el agua: “si usted no le dice al agua por dónde coger, ella busca”; he visto, por ejemplo, la forma como ustedes manejan el agua en la zona de Urabá, es impresionante las obras que tienen, cómo construyen esas especies de islas en las que montan la palma y todo lo demás mojado. Han aprendido a manejar el agua.

Nos quedan 175 mil kilómetros, de los cuales 35 mil son de la red vial departamental y 140 mil de la red terciaria. Se han diseñado los planes viales departamentales, un programa que fundamentalmente busca dar salida a las vías de la competitividad regional; las que llevan las diferentes apuestas productivas desde los centros de producción a los de consumo o a los mercados de exportación, o que llevan los clientes a los centros turísticos, donde los necesita cada departamento. Este programa cuesta, creo que 1,2 o 1,3 billones de pesos, y en el cual el Gobierno Nacional ayuda en la estructuración y en la cofinanciación.

Las vías terciarias tienen tres mecanismos hoy en día: el primero, uno novedoso que nos lo enseñó el departamento de Caldas, que diseñó el concepto de Los Combos de Maquinaria que están constituidos por una motoliberadora, una retroexcavadora, un *bulldózer*, un vibrocompactador, un cargador y dos volquetas, que se reparten entre tres y cinco municipios para atender el mantenimiento correctivo y el preventivo; es decir, para tener una respuesta más ágil ante las emergencias y mantener las vías que transportan los productos.

Pero no sólo está este proyecto que cuesta alrededor de 400 mil millones de pesos, sino que también el Programa Nacional de Vías Terciarias, del cual ya hay 400 mil millones disponibles, pero en este año habrá 300 millones más; es decir, se le van a invertir alrededor de 1,2 billones de pesos y me atrevería a creer que este si es un programa sin precedentes en lo que tiene que ver con la red terciaria.

Es un programa ambicioso para el cual tenemos los recursos asegurados, así como las ganas de sacarlo adelante. Somos conscientes de que o hacemos algo o cada invierno va a ser más trágico, cada vez la lluvia nos va a hacer más daños; entonces, creo que es posible que esto ayude a que las demás entidades colaboremos porque también tienen que atender los temas ambiental, predial, minero y de comunidades.

Solamente con el esfuerzo de todo un país, con esfuerzo mancomunado de alcaldes, gobernadores, el sector productivo, el Congreso de la República, las entidades públicas y privadas sacaremos adelante este ejercicio.