

CONCEJO DE MEDELLÍN

SESIÓN ORDINARIA

ACTA 216

Marzo 18 de 2013

ÍNDICE

ACTA 216

Asistencia	3
Orden del Día	3
Aprobación del Orden del Día	5
Invitación “Estado y avance del megaproyecto de las Autopistas de la Prosperidad”.	5
Lectura de Comunicaciones	52
Proposiciones	52
Asuntos Varios	52
Anexos	52

FECHA: Medellín, 18 de marzo de 2013

HORA: De 9:25 a.m. a 12:10 p.m.

LUGAR: Recinto de Sesiones

ASISTENTES: Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán, 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
 John Jaime Moncada Ospina
 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° Invitación

Por iniciativa de la bancada del Partido Conservador, integrada por los concejales Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán, Carlos Alberto Bayer Cano, John Jaime Moncada Ospina y Álvaro Múnera Builes; a la que adhirió como segunda bancada citante el Partido Liberal, concejales Fabio Humberto Rivera Rivera, Aura Marleny Arcila Giraldo, Carlos Mario Mejía Múnera y Bernardo Alejandro Guerra Hoyos y como tercera bancada los concejales del Partido de la U, Óscar Hoyos Giraldo, Jesús Aníbal Echeverri, José Nicolás Duque, Ramón Acevedo Cardona, Santiago Martínez Mendoza y Juan Felipe Campuzano.

La plenaria del Concejo de Medellín aprobó la realización de una sesión para que las personas y las entidades competentes rindan informe sobre el estado y avance del megaproyecto de las Autopistas de la Prosperidad”.

De igual manera, la Mesa Directiva aprobó en el acta 202 invitar al Gerente del proyecto Autopistas de la Prosperidad, al Secretario de Infraestructura de Antioquia, a los jefes de Despacho de la Dirección de Planeación y las secretarías de Hacienda e infraestructura de Medellín, para que informen sobre el tema mencionado.

4° Lectura de Comunicaciones

5° Propositiones

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 Jesús Aníbal Echeverri Jiménez:

“Para proponer un cambio en el orden del día, primero trabajamos el tema de Varios, Comunicaciones, la Citación y por último Propositiones, porque hoy es un día importantísimo para la ciudad, está el señor Presidente, viene el General Riaño a hablar de seguridad y creo que sería muy importante algunas opiniones en el tema”.

Intervino el concejal Santiago Martínez Mendoza:

“Tengo entendido que el doctor Federico Restrepo Posada debe atender otras obligaciones, me gustaría que arrancáramos con las Autopistas de La Prosperidad y una vez termináramos, atendiéramos la modificación del honorable concejal.

Solicitándole a la plenaria que en proposiciones nos permitan aprobar una para saber el efecto socioeconómico de la obra pública de Metroplús por la Avenida Oriental, porque hay cosquilleo en los comerciantes de ese sector.

Porque de pronto se puede agotar el orden del día y no llegamos a la aprobación de la proposición y quiero que se apruebe hoy”.

La Presidencia:

“Le pediría concejal, dado que es una invitación y no una citación, que escuchemos el motivo y con mucho gusto inmediatamente le damos curso a su solicitud”.

No se presentaron más intervenciones. **Fue aprobado.**

3° INVITACIÓN

Intervino el concejal Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán:

“En primer lugar, agradecerle al doctor Jesús Aníbal que nos permita no modificar el orden del día por efectos de aprovechar al doctor Federico y no porque no fuese muy importante su tema sino para darle cabida y agilidad al tema de la sesión de hoy.

Sin duda alguna uno de los proyectos más importantes anunciados por el anterior gobierno y asumidos en calidad regional, ha sido el tema de las Autopistas de la Montaña inicialmente y hoy de la Prosperidad.

El anterior Concejo tramitó con mucha diligencia las vigencias futuras correspondientes a la participación del municipio. Fue un debate polémico, donde hubo concejales a favor, otros en contra, pero finalmente esta Corporación, en su sapiencia, anunció y aprobó participar activamente en la construcción y en la cofinanciación de acuerdo con las proporciones y medidas en ese propósito.

Luego, al inicio del año pasado, la Administración radicó un proyecto, que en cumplimiento de una solicitud del Ministerio de Hacienda, en el sentido de que para darle trámite a las vigencias futuras se requería la ratificación del nuevo Concejo y este Concejo no lo tramitó dada la no aprobación aún del Plan de Desarrollo. Lo que esperábamos era conocer el nuevo propósito o nuevo proyecto, después de haber aprobado el Plan de Desarrollo.

No existe ninguna bancada ni ningún concejal ni creo, que ningún ciudadano racional, que entienda la globalización, la importancia de la conectividad de la ciudad con el resto de los focos de desarrollo a nivel nacional que le produzca efectos a la competitividad y pueda fortalecer los propósitos de unidad.

Hoy, y en buena hora, doctor Federico, ha sido usted nombrado Gerente de las Autopistas de la Prosperidad y la Mesa Directiva, en el juicioso análisis de priorizar temas y de conocer cuál va a ser ese derrotero del futuro del desarrollo de Medellín, lo ha invitado para que nos cuente cuál es la realidad financiera de la obra.

Hemos escuchado de parte de algunos concejales, que esas no van a ser autopistas sino caminos, que eso no nos va a tocar verlo a nosotros; en fin, un sinnúmero de inquietudes que han suscitado el interés de saber cuál es la envergadura del proyecto y la importancia; por eso, la Mesa trajo la proposición y le pidió a la Corporación que aprobara la invitación al doctor Federico, con el fin de apropiarse de esa información que le permita avanzar en ese propósito”.

Intervino Gerente del proyecto Autopistas de la Prosperidad, Federico Restrepo Posada:

“Hacía un buen tiempo no estaba sentado en este recinto en compañía de muchos de ustedes concejales, algunos viejos conocidos y otros nuevos por conocer. La verdad que para mí es muy grato encontrarme de nuevo acá y muchas gracias a los concejales que tuvieron la iniciativa de invitarnos a hablar de este proyecto tan importante para el desarrollo de Antioquia y de Colombia.

El viernes estuvimos en Manizales exponiendo el estado de avance de este proyecto, porque como bien lo hemos dicho en reiteradas oportunidades, este es un proyecto que nos incumbe, no sólo a nosotros sino a muchas otras regiones del país, particularmente en lo que tiene que ver con la conectividad a una zona que es el futuro polo de desarrollo de Colombia, la zona de Urabá.

Parto del supuesto que muchos de ustedes, por no decir todos, conocemos más o menos cuál es el alcance del proyecto. Pero me voy a detener unos minutos en explicar, porque la verdad ha sido en muchas oportunidades cuestionado el alcance y quiero expresar el por qué las bondades de lo que tenemos.

Lo primero, partamos de un hecho de la disponibilidad de los recursos. Cuando este proyecto se hizo y se identificó, porque este es un proyecto además que ha sido construido -como lo hemos dicho en otras regiones del país- de una manera participativa, no ha sido un proyecto que haya surgido de las oficinas de Planeación de Ministerio de Transportes, ni tampoco de Planeación Nacional. Este es el resultado de una construcción colectiva de las fuerzas vivas de este departamento, del Comité Intergremial, de la Cámara de Comercio, de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, de muchos sectores de la comunidad, por supuesto de este Concejo y de la administración departamental y municipal; también de la Asamblea Departamental. Y ha estado en boca de la opinión pública por más de cinco años.

Cuando inicialmente se plantea que este proyecto sea desarrollado por Interconexión Eléctrica S.A., como un proyecto que uniera los cuatro puntos cardinales del departamento, se planteó 900 kilómetros en doble calzada y que costaban 5.6 billones de pesos en 2008. Cuando se tramitaron las vigencias futuras, aquí en el Concejo, por \$400 mil millones como en la Asamblea Departamental por \$600 mil millones, a la par y pasó, 1 billón de pesos la Nación, 1 billón de pesos La Región y el resto en recaudos por peajes en

dobles calzadas, habíamos partido de un hecho que no correspondió a la realidad porque presupuestar un proyecto en zona montañosa como la nuestra, con costos por kilómetro, sacados, extraídos o extrapolados de lo que se conocía hasta entonces en las Autopistas o en la Ruta del Sol, tramo 2; ese es un proyecto en el valle del Magdalena, eso no atraviesa montañas y las dificultades topográficas y geológicas son muy simples.

Un proyecto con especificaciones como los de la Ruta del Sol, en la topografía antioqueña cuesta tres veces más y nos dimos cuenta que desarrollar un proyecto de esa naturaleza no costaba 5.6 billones sino en una primera aproximación tres veces más; y resulta que si el proyecto cuesta tres veces más, el tráfico no se incrementa por tres, no por tener las mejores especificaciones y dobles calzadas, va a traer más tráfico y más volumen vehicular.

Los costos se incrementaron pero los ingresos seguían siendo los mismos del proyecto original de 5.6 billones. Y surgía la pregunta ¿de dónde salen los recursos? Si el tráfico apenas nos da para recuperar del orden de dos y medio billones de pesos de inversión, la Nación había ofrecido un billón y la región otro, ¿De donde sale el resto de los recursos?.

Ahí hubo un trabajo de mucha gestión y presión social, si lo pudiéramos denominar de esa manera, era solicitarle al Gobierno Nacional que multiplicara sus aportes. Y ya no en una posición de par y paso, de un billón de pesos por región, el Municipio de Medellín y otro billón de la Nación, sino que se requerían por lo menos diez billones de pesos de la Nación; pero diez billones más uno de la región son once, cuánto más, dos y medio de peaje, estábamos hablando de 13 y medio billones de pesos.

Surgía la pregunta ¿qué podemos hacer por 13 y medio billones de pesos? Podíamos haber hecho dobles calzadas en el tramo Medellín – Puerto Berrío – Ruta del Sol, hacia el sur, a conectar la malla vial el Valle y la troncal del café o las Autopistas del Café; y hubiéramos podido también ir en doble calzada a Cauca, sin Urabá.

Y ahí venía el primer gran interrogante: ¿para Antioquia es o para el país es o no prioritaria la conexión con Urabá? La respuesta es sí. Urabá es la región de la costa Caribe colombiana más cercana al 70% del PIB de este país.

Históricamente, este país en llegar a la Costa Atlántica, en promedio ha recorrido en una sola dirección más de 300 kilómetros por viaje y no hablemos cuántos viajes se han dado en este país en los últimos 50 años, por citar alguna cifra. Y por ende cuánto ha consumido este país en exceso, energía en transporte para llevar los productos a los puertos.

Por supuesto si tenemos en Colombia e insisto, este no es un asunto de Antioquia solo, es un asunto de país, si tenemos la costa más cercana del Caribe a la Costa Atlántica y más cercana a los puertos del Canal de Panamá en el Atlántico, por supuesto tenemos que sacar provecho de eso. Que no se haya desarrollado en el pasado es otra cosa, la economía bananera no ha requerido de conexión con el interior, todo lo que necesita para exportar el banano en insumos lo importa de fuera de Colombia y se llegó la hora de darle la dimensión a esa zona de Urabá como corresponde y este proyecto de Autopistas para la Prosperidad es absolutamente estratégico para detonar el desarrollo de la zona de Urabá.

Y hablemos un poco también de dobles calzadas, que hay que bajar unos mitos, desmitificar unos conceptos. La vía a Las Palmas tiene doble calzada, tiene una velocidad de diseño de menos de 50 kilómetros por hora; tiene un separador central, cuatro carriles. La vía del viejo Hipódromo al aeropuerto José María Córdova y de allí al sector de Llanogrande es una vía que tiene las especificaciones de 80 kilómetros por hora, de pendientes de menos de 6%, de radios de curvatura mínimos de 229 metros.

Y esa vía, que tiene un ancho de banca de más de 11 metros, tiene más capacidad en vehículos/hora que la vía Las Palmas.

El tema de doble calzada es necesario en la medida que el tráfico también lo vaya requiriendo indudablemente y una doble calzada empieza a demandarse con un tránsito promedio diario que supere los 5, 6 mil vehículos día. Menor de eso es sobre instalar. Dobles calzadas se requieren hacia el norte, todas las salidas de Medellín requieren doble calzada y es por esto que el proyecto cuando se define una velocidad de diseño de 80 kilómetros por hora, esa sola velocidad es la que está imponiendo que la pendiente máxima y no es 80 kilómetros por hora para vehículos particulares, es para camiones doble troque o hasta de cinco ejes, que puedan viajar a lo largo de todo el corredor a 80 kilómetros por hora y eso impone entonces que la pendiente no sea mayor del 6%. La vía Las Palmas, por ejemplo, en promedio desde San Diego hasta el

alto tiene cerca del 8% de pendiente. Y hay tramos que tiene hasta el 13% de pendiente.

Cuando estamos hablando de 6% de pendiente, es 6% máximo en todas partes, luego la pendiente promedio es inferior. Lo mismo el radio de curvatura mínimo de 229 metros, es un radio para curvas que le permita a ese tipo de vehículos andar a 80 kilómetros por hora sin frenar y esa exigencia de 6% de pendiente máxima y 229 de radio de curvatura mínimo demanda túneles y viaductos en una topografía como la nuestra y por ende mayores costos de inversión y es digamos el criterio con el cual y desde ISA se habían trazado.

El otro punto es, no obstante, no quiere decir ello que en algún momento se requieran dobles calzadas cuando el tráfico así lo exija o lo demande; es por ello que los concesionarios tendrán que hacer los estudios de ingeniería de detalle a doble calzada, en la totalidad de los tramos, además de adquirir los predios a doble calzada, así haya tramos que construya una calzada y es por ello que el licenciamiento ambiental sea a doble calzada. Y sólo, repito, en la medida en que el volumen de tráfico lo vaya exigiendo, se irán estableciendo dobles calzadas. No obstante y aquí me permito mencionar, qué va en doble calzada, porque no es que nada vaya en doble calzada.

Como lo decía ahora, todos los tramos de la salida de Medellín van en doble calzada. Entonces va en doble calzada en el tramo 1, la vía Túnel de Occidente – Santa Fe de Antioquia, con un par vial.

Va en doble calzada la vía hasta Porcesito, que hoy es parte de la concesión del departamento y de la Agencia Nacional de Infraestructura con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, pero debe revertir más o menos en el año 2020, 2021 y por lo tanto la concesión que va hacia San José del Nus, recoge ese tramo que va del puente de Acevedo hasta Porcesito en doble calzada.

Va en doble calzada la vía Camilo C. – Bolombolo – La Pintada. Y va en doble calzada algunos tramos en las vecindades de Manizales también, en Tres Puertas - La Manuela. Va en doble calzada y lo menciono porque ese tramo lo debe recoger la concesión de Camilo C. – Bolombolo – Pintada, el tramo de Ancón Sur – Primavera - Camilo C., que hubo que replantear el tramo entre Primavera – Camilo C., porque era una doble calzada adosada a la vía actual y la vía actual tiene 35, 40 kilómetros de velocidad de diseño; entonces no se,

podía tener tramos con velocidad de diseño a 35 kilómetros por hora y otros a 80 kilómetros por hora.

Y repito, la doble calzada, el hecho de tener un separador central no le da más capacidad vehicular a las carreteras. La capacidad la va demandando el tráfico y por eso lo que estábamos diciendo de que deban ser diseñadas en detalle, licenciadas ambientalmente y con predios adquiridos todos los tramos y se construyen solo aquellos en doble calzada donde la demanda de tráfico lo está exigiendo hoy y en los próximos 5 a 10 años. Todos quisiéramos, para citar una analogía, tener un apartamento de mil metros cuadrados llenos de habitaciones y de lo que quieran, pero no vale \$20 millones, vale mucho más.

Aquí un poco también es qué es lo que necesitamos y en esto también tenemos que ser responsables con los recursos públicos, porque hay países que han invertido innumerables recursos en súper autopistas, donde pasa un vehículo al día; o en aeropuertos donde nunca ha aterrizado un avión; o en trenes rápidos con estaciones y paradas donde no hay pasajeros; y eso se lo podemos preguntar a los españoles y ver qué es lo que está pasando justamente por haberse sobre instalado, pensando que el hecho de hacer súper autopistas de tres carriles por calzada, va a inducir una mayor demanda y eso no es así.

Obviamente va de la mano con el crecimiento de la economía y este también hay que proyectarlo de manera responsable; por eso nos interesa muchísimo que la operación portuaria en Urabá arranque lo más rápido posible. Y lo más rápido posible es aprovechar una capacidad excedente que tiene el sector bananero en su operación portuaria en Urabá, como una primera etapa y esa se puede lograr, es cuestión de trámite ante la Agencia Nacional de Infraestructura y la Superintendencia de Puertos, para que permita la llegada de buques no bananeros y por ende aprovechar tres millones de toneladas/año de excedente que tiene. Y con el puerto granelero otras dos, son cinco millones, más las dos bananeras son siete millones de toneladas es lo que hoy mueve el Puerto de Cartagena; y con la rehabilitación de las vías, de la vía actual, que es como se le debe entregar al concesionario, una vez adjudicadas las concesiones, vamos a permitir la entrada y salida de contenedores desde y hacia el interior del país por la costa de Urabá.

Y eso empieza a demandar un tráfico porque esa vía ha estado postrada en los últimos diez años, sin un peso de inversión, generando un círculo vicioso de que no hay tráfico por allá porque la vía está en mal estado y está en mal

estado porque no tiene recursos para su mantenimiento y por ende porque no hay tráfico. Después de esta larga y creo yo, ilustrativa introducción, veamos en qué estado estamos hoy.

Este proyecto se viene desarrollando en dos fases o en dos etapas:

Una primera etapa es la rehabilitación de las vías existentes y una segunda etapa es el proceso de concesionamiento y de construcción para las especificaciones que mencionábamos ahora, la operación y el mantenimiento por un período de 26 años. Eso estaba así incluso establecido en el convenio con ISA, que lo primero que iba a hacer era rehabilitar las vías existentes por los corredores de las autopistas y una vez rehabilitadas, empezaba ya a construir las autopistas con las especificaciones acordadas.

Pero en un cronograma que era muy diferente. El cronograma de ISA era financiero, de ejecución de la construcción de las vías con las especificaciones de autopista a diez años. Este es un cronograma a cinco años, una vez concesionada y aprovechando recursos del Invías, recursos de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Fondo de Adaptación que son por \$80 mil millones, priorizamos esas inversiones en los tramos de las vías existentes en corredores de las Autopistas para la Prosperidad.

La primera fase del proyecto Autopistas para la Prosperidad, se adjudicó en octubre de 2012, por cerca de \$140.000 millones: \$22.000 al cruce de Hatillo - Don Matías - Tarazá, en el sector Yarumal - Valdivia.

La vía El Tigre - Dabeiba - Santafé de Antioquia en el sector El Tigre - Mutatá - Tasidó por \$61.500 millones. Y en la vía Barbosa - Puerto Berrío en todo el corredor por \$35.600 millones. En la vía La Mansa - Primavera, Ciudad Bolívar - Camilo C., por \$19.900 millones, para un total de \$138.900 millones, que como repito, está en fase de rehabilitación y rectificación.

En la Fase 2, cuyo proceso de contratación se colgó el pasado 8 de marzo, debe estar iniciando trabajos en julio de 2013, en un cronograma de doce meses, que la entrega con recursos de la ANI al Invías en un convenio que se firmó, que le entrega \$222.000 millones, que se distribuyen:

Tigre - Dabeiba - Santa Fe de Antioquia \$140.000 millones, ya no de El Tigre, Mutatá, Tasidó sino de Tasidó, Dabeiba, Uramita, Cañasgordas y el tramo Santa Fe – Cativo hasta Santa Fe de Antioquia.

Lo que hoy se tiene, más estos \$140.000 millones, más \$50.000 del Fondo de Adaptación que se van aplicar exclusivamente a esa vía, para un total en esa vía de \$250.000 millones, dejará totalmente rehabilitada la vía entre Santa Fe de Antioquia y Chigorodó en junio de 2014.

La vía Don Matías – Tarazá \$33.000 millones. Para la vía Taraza – Caucasia \$3.802 millones que tiene ya una intervención bastante grande en los años anteriores. Para la rectificación de la vía actual Bolombolo – Anzá – Santa Fe de Antioquia \$12.000 millones. Para la vía La Pintada – Primavera - Ancón Sur \$25.000 millones. Y para la vía Antigua de Santa Fe de Antioquia que pasa por el corregimiento Palmitas, \$8.000 millones.

Aquí no están incluidos los recursos que se vienen invirtiendo en la doble calzada Primavera – Camilo C., que lo está construyendo el Invías ni tampoco lo que resta para terminar la vía Ancón Sur – Primavera, que suman en total una cuantía superior a los \$140.000 millones. La totalidad de estas vías rectificadas, por los corredores de las Autopistas para la Prosperidad, las vías actuales, estarán totalmente culminadas en julio de 2014. Y como lo decía ahora, es parte de lo que se entregará a los concesionarios de estas vías.

Concesiones:

Por los cuatro tramos, y estoy refiriéndome en unos términos que todavía pueden sufrir variaciones en los próximos 15 días, estamos trabajando todos los días con el estructurador financiero y el consultor técnico que viene revisando todos los estudios de Fase 2 y complementándolos con estudios geológicos e hidrogeológicos, con especial énfasis en los túneles largos, que no existía en los estudios de ISA.

Se distribuyen de la siguiente manera, son siete concesiones. Las primeras cuatro salen a precalificación el próximo 11 de abril y deben estar adjudicándose en concesión en noviembre de este año. Esas cuatro que salen el 11 de abril son: Vía Remedios - Alto Dolores - San José del Nus - Puerto Berrío - Ruta del Sol - tramo 2, que son 166 kilómetros que tiene una inversión estimada de 2.4 billones.

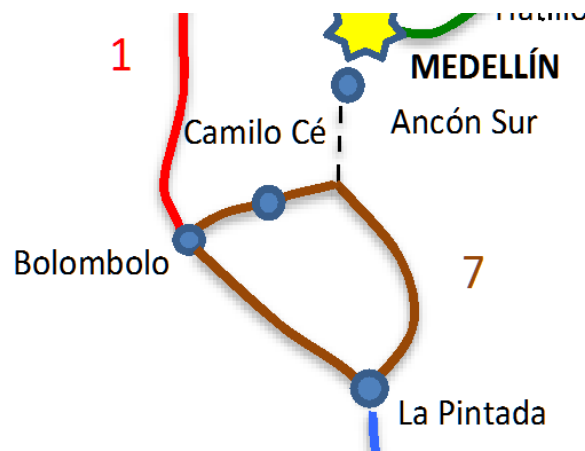


La segunda concesión es el tramo Remedios – Zaragoza - Caucasia - que además mantiene y opera el tramo Yarumal - Valdivia - Tarazá - Caucasia. Tiene una inversión estimada en 1.9 billones y una longitud de 326 kilómetros.

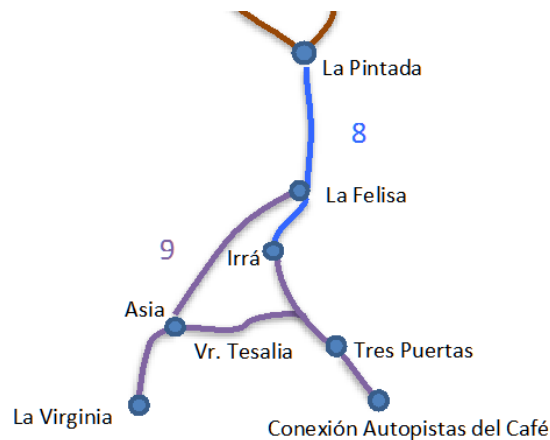


La otra concesión que sale el 11 de abril en precalificación, es Camilo C. – Bolombolo - La Pintada – Primavera - Ancón Sur -, en un circuito que recoge lo que dije ahora, en operación Ancón Sur - Primavera - Camilo C.

La construcción bajo las nuevas especificaciones de la vía Camilo C. - Bolombolo - La Pintada, que va en doble calzada y mantiene el tramo de La Pintada - Alto de Minas - Primavera. Son 145 kilómetros y 2.3 billones de inversión.



El cuatro tramo que sale el 11 de abril, es el de La Pintada, La Felisa, Irra, Tres Puertas La Manuela e Irra, variante de Tesalia hacia Asia y La Virginia; y mantiene como tramo de control, el que va de La Felisa, Supía, Río Sucio, Anserma y Risaralda. Tiene una inversión estimada en 1.3 billones de pesos y una longitud de 234 kilómetros.

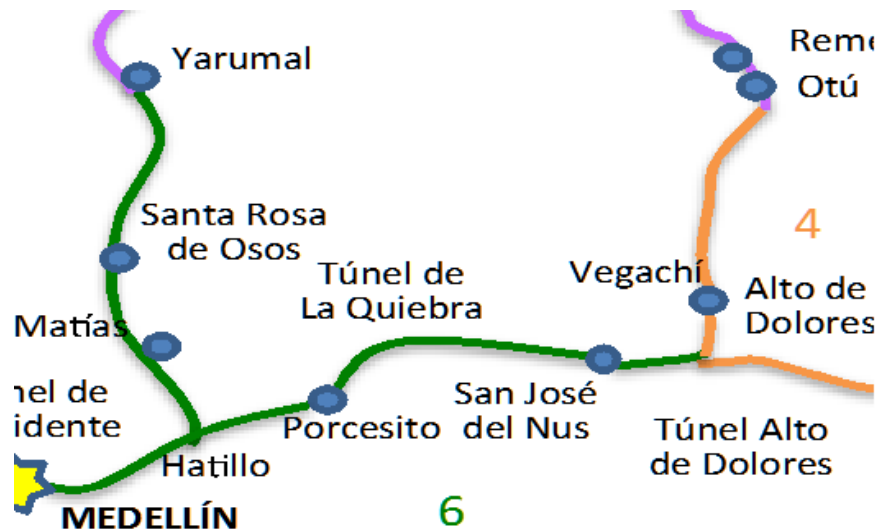


Las otras tres concesiones salen a precalificación en septiembre de este año y la razón es porque los estudios de prospección geológica e hidrogeológica de

los tramos del túnel del Toyo, La Quiebra, los túneles largos, demandan más tiempo; estarán otorgados en concesión en mayo de 2014.

Esos tres tramos son:

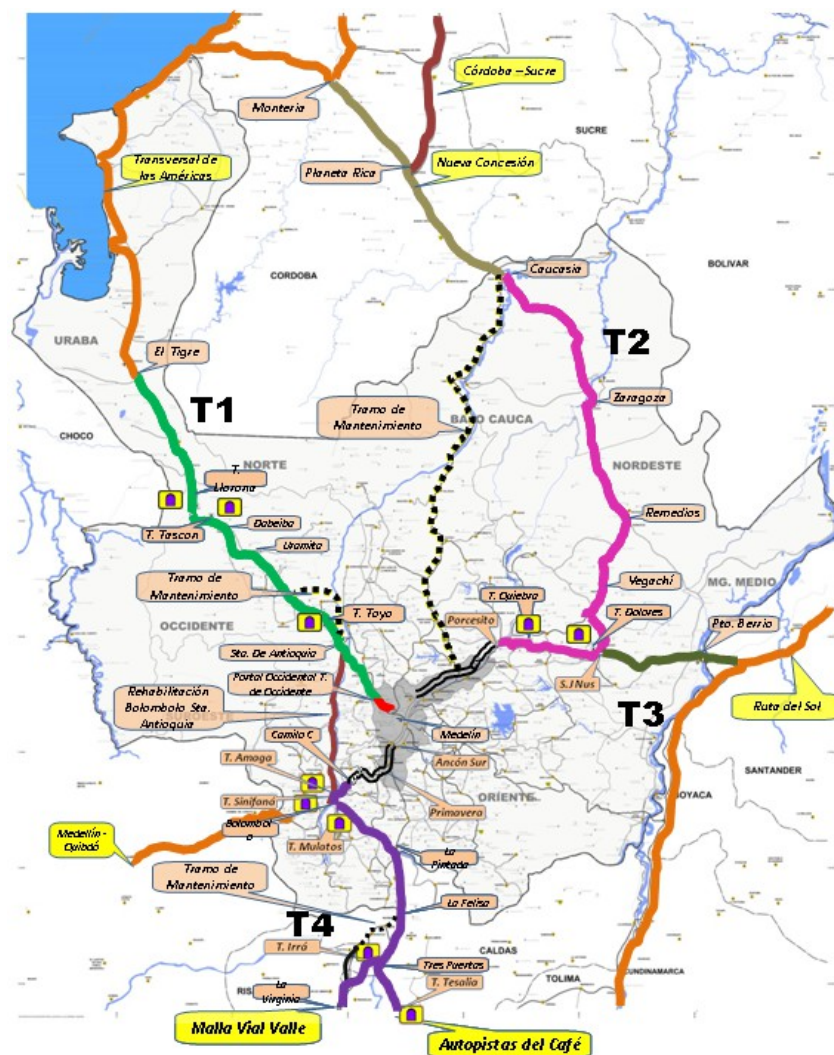
Porcesito - Alto Dolores - Bello – Hatillo - Don Matías - Yarumal. Recoge el tramo de la vía actual hasta Yarumal y también el tramo de Hatillo – Porcesito - San José del Nus. Ese tramo tiene una inversión estimada en \$661.000 millones y 208 kilómetros de longitud.



El segundo, de esos tres restantes, es el del túnel de Occidente, Santa Fe de Antioquia, Cañasgordas y Santa Fe de Antioquia, Bolombolo, es una “T” que involucra el túnel del Toyo.

La inversión es de 1.9 billones de pesos y una longitud de 265 kilómetros.

El tercero de esas siete concesiones, de este grupo de tres que salen a precalificación el mes de septiembre, es entre Cañasgordas - El Tigre que es jurisdicción de Chigorodó y la variante Fuemia, es el tramo más costoso de todos, 2.1 billones de pesos y 128 kilómetros de longitud.



En total y en resumen de esta presentación, los tramos de rehabilitación estarán siendo concluidos en su totalidad, con inversiones que superan los 500 mil millones, contratadas unas, por contratar o en proceso de contratación las otras; estarán totalmente rehabilitadas en julio de 2014; y en mayo de 2014 la totalidad de las siete concesiones de las Autopistas para la Prosperidad deberán estar totalmente concesionadas, adjudicadas y empieza el proceso de diseño, de ingeniería de detalle, de adquisición de predios y de licenciamiento ambiental. Frente a este último punto, el licenciamiento ambiental no es muy complejo, porque la mayoría de estas vías están con los corredores de las vías existentes, no son nuevas, a excepción del tramo de Irra a La Virginia que es completamente nuevo.

Con esto concluyo esta presentación y por supuesto quedo a su disposición para las inquietudes y observaciones que consideren pertinentes”.

Intervino el concejal John Jaime Moncada Ospina:

“Es muy importante en la parte inicial de la intervención del gerente, frente a las especulaciones que han salido de diferentes medios de comunicación y sectores políticos frente a la realidad actual del proyecto. Como usted dice que en ciertos lugares hay dobles calzadas y precisa que en todas las salidas de la ciudad van a existir y en algunos trayectos que usted aclaró en forma pertinente.

El acuerdo 56 de 2009, Alonso Salazar, Iván Mauricio Pérez, Nora Elena Salazar Molina, estipulaba que de acuerdo con los 400 mil millones de vigencias futuras iban a ser en operaciones de \$40 mil millones a partir de 2011 y terminaba en el 2020. Pero es sabido por ustedes que ni en el 2011 ni en el 2012 se puso en práctica esos \$80 mil millones, que estaban en el Acuerdo Municipal.

La pregunta es, Secretario de Hacienda, esto necesita también otro proyecto de acuerdo que le dé vigencia a los \$80.000 millones que no se utilizaron o cuál sería el análisis jurídico y financiero del tema; y también que en su motivación había otro operador que era ISA. Frente al cambio que se ha dado alrededor de este proyecto, frente a ese tema financiero, la necesidad sí o no y cómo hacerlo, de plasmar una actualización de esos recursos para que cobije los \$400 mil millones que este Concejo aprobó, qué ha pensado la Administración y la gerencia del proyecto”.

Intervino el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Dejar plasmadas varias cosas. Para la competitividad de Medellín y de Antioquia es necesario, es obligatorio, es impajaritable, por Internet, por Claro, por Millicom o por donde sea es imposible mandar una tonelada de café. Así que es impajaritable tener puertos y aeropuertos adecuados y tener dobles calzadas. Hasta ahora esa tecnología y no creo que lo vaya a lograr, que vía virtual nos manden café para el exterior o carbón.

Por lo tanto es impajaritable que la dirigencia local, regional y nacional, entendamos que sin carreteras apropiadas, dobles calzadas, con túneles, que corrijan, que eviten curvas, que disminuyan kilometrajes, que ahorren tiempos, que ahorren consumo de gasolina, que disminuyan gasto de llantas, que por lo tanto hagan más rentable el transporte y menos costosa la canasta de transporte.

Es imposible que una ciudad como Medellín le compita a Barranquilla en el mismo entorno nacional o al mismo Bogotá que en ese sentido se ha venido protegiendo, tratando de tener doble calzada Bogotá – Buenaventura o Bogotá – Costa Atlántica. Para eso se requiere liderazgo local, donde todas las bancadas deberíamos tener el mismo propósito.

En ese orden de ideas, posponer la doble calzada a Urabá, aceptando una muy buena ampliación, posponerla en el tiempo es casi decirle a la dirigencia antioqueña que siga otros 50 años luchando por esa doble calzada. En ese propósito pediría mantener la lucha regional, departamental, con lo que tengamos en bancadas, en la exigencia de buscar el billón o los dos billones de pesos más, para que el proyecto que de entrada se vendió como dobles calzadas, no finalice de una sola vía muy amplia.

Porque no es lo mismo para la competitividad una vía amplia a dobles calzadas; si hay que atravesar puentes, con grandes puentes; si hay que hacer lo que se hizo para subir a Manizales, que en un momento dado hay vacío a lado y lado, que haya que hacerlo, la ingeniería colombiana es capaz. De lo contrario, Medellín seguirá sacando y trayendo en camiones de diez toneladas, de doce, de 14 y de vez en cuando de 20, porque el puente no aguanta, porque la curva no da.

La filosofía de la estación de transferencia es precisamente esa, que a Rodas no lleguemos con pequeños camiones de basura sino con grandes, que sean capaces de llevar la basura de tres o cuatro camiones y por lo tanto disminuya los costos, pero también el deterioro de las vías; por lo tanto la filosofía de las dobles calzadas no es un embeleco paisa, es una necesidad regional. No es un capricho de los antioqueños, es una prioridad.

La región que tiene el 14% del PIB del país no puede seguir siendo ignorada en los proyectos nacionales en ese sentido y no quiere decir que no reconozca la gran inversión que el gobierno de Santos va a hacer con los 10, 11 billones, con la concesión que sería a través de los peajes, para completar los 13 y medio, con el billón que pone la región. Al contrario creo que en buena hora el Gobierno Nacional de Santos y a la U, le reconozco ese liderazgo, porque también hay algo de mérito ahí.

Pero al doctor Federico, insistir en la necesidad de esas dobles calzadas. Y en ese propósito hay un mercado interno que es necesario también comunicar con dobles calzadas, es el mercado de Bogotá. Es un mercado de ocho millones de habitantes, pero indirectamente se convierte en 12 o 13, porque a Bogotá llega gente de Los Llanos, de Boyacá, de los santanderes; por lo tanto es un mercado más amplio de la simple territorialidad o de los habitantes que viven en él. A Bogotá también llegan los consumidores del resto del país; entonces, no se entiende cómo España, doctor Juan Felipe, ya tiene Tren Veloz para varias de las zonas de España, precisamente para potenciar el turismo, como Sevilla, que fue el primero que hicieron, pero ya lo hicieron a Valencia, no sé si ya llegó a Barcelona pero ese era un propósito.

No entiendo cómo las dos ciudades más importantes de Colombia, las áreas metropolitanas más grandes de Colombia, una con 3.5 millones corriendo a 4 millones de habitantes como es la nuestra y la otra con 8 millones, no estén interconectadas con dobles calzadas. Eso hay que decirlo siempre, independiente de que nos oigan o no nos oigan. Históricamente nosotros no podemos dejar de reclamar que no se entiende cómo en doble calzada lleguemos hasta Santuario y de ahí 'jódase', y la mayoría de las veces del año dé la vuelta por Armenia e Ibagué para poder conectar a Medellín con Bogotá. No son poquitas las veces en que la gente tiene que desviar por Ibagué para venir de Bogotá a Medellín o ir de Medellín a Bogotá. Es ridículo que eso pase, pero en ese entendido, doctor Federico, es avanzar.

Lo otro es que hay una concesión, doctor Federico, que a mí me gustaría que evaluaran y es la concesión ya existente Porce, la que va Bello – Hatillo y es que esa tiene una plata, tiene 380, 400.000 millones de pesos del gobierno de Álvaro Uribe, inclusive, desde el Gobierno anterior; por lo tanto, si a esa le inyectan plata, no le competiría a Autopistas de la Montaña, no le arrebataría recursos a las Autopistas de la Montaña o de la Prosperidad, como las quieran llamar.

Esa con 300, 400.000 que tiene, una parte de ellas aprobada por Asamblea, como vigencias futuras. Esa tiene con qué ir haciendo doble calzada. ‘Piano, pianito’, doctor Santiago Manuel Martínez. Por lo tanto, en ella insistiría en que si el Gobierno Nacional la incluye, sepa que ya tiene 400.000 y por lo tanto, no se los afecte a los 10 u 11 billones que ya había aprobado de plano para las Autopistas de la Montaña y al contrario, esos recursos se apropien para la de Urabá y la de Urabá no pase a ser una simple vía amplia sino una doble calzada, como también aspiro y espero que se dé.

En el propósito que también seamos capaces de desarrollar un puerto en Urabá que nos tiene cerca, precisamente a Panamá o a cualquier parte del continente Americano. Terminaría diciendo, en algo cariñoso, doctor Federico no es culpa suya. Usted recién toma esa rectoría, ese caballo, ese potro. Coja el toro por los cachos para que Medellín y Antioquia no sigan viendo las Autopistas o las dobles calzadas en video beam, donde se ven hermosas, sino que haya muchos frente de trabajo, que son lo que en última instancia le genera confianza al pueblo antioqueño.

En video beam las obras son hermosas, pero yo quiero ver frentes de trabajo. No solo para que sepamos cierto cuándo van a estar entregadas para la competitividad de Medellín y de Antioquia sino también para que se irrigue la economía regional, que harta falta le hace ese recurso económico para mejorar condiciones económicas también”.

Intervino el concejal Óscar Guillermo Hoyos Giraldo:

“Como bancada también citante, con su venia, quiero concederle un tiempo a mis compañeros concejales, por lo tanto la intervención mía, en particular y la de los compañeros van a ser muy cortas, para que pueda intervenir toda la Bancada.

Iniciaría, señor Presidente. Primero, saludar al doctor Federico Restrepo, resaltar la inversión que hizo el Gobierno Nacional del presidente Juan Manuel Santos porque se pasó de 1 billón a 10 billones, bajo la nueva estructura de las Autopistas de la Prosperidad.

Creo que es una inversión muy alta, como ninguna otra se está haciendo en ninguna parte del país. Ninguna obra, ningún departamento del país tiene una cifra tan alta. Es claro que nosotros tenemos un rezago vial de mucho tiempo. Creo que las vías de Antioquia son quizás las vías más obsoletas del país y se nota cuando uno viene de otro departamento y uno entra a Antioquia, uno casi el límite ni lo tiene que ver sino que lo determina son precisamente las carreteras.

Con estas vías vamos a mejorar una infraestructura vial que es inexistente, obsoleta, caduca, con muy malas especificaciones técnicas; Medellín por lo tanto y el Departamento se van a volver más competitivos, más en un entorno globalizado como el actual. Podemos también estimular mucho, no solamente el desarrollo local de Medellín como tal sino el desarrollo regional. Aquí sí le podemos apuntar al desarrollo regional en todas las zonas del Departamento porque hay una conexión directa, no solamente con la ciudad sino con los otros sitios aledaños y con los departamentos vecinos.

Podemos desestimular también el desplazamiento hacia la ciudad de Medellín. Aquí hay dos tipos de desplazamiento. El desplazamiento forzado, que ya lo conocemos todos por grupos al margen de la ley; pero también el desplazamiento de las personas que se tienen que venir a la capital porque no encuentran algún tipo de oportunidad en sus municipios.

Creo que si estimulamos ese desarrollo del que hablo, también regional, podemos propiciar que muchos de esos ciudadanos que están viniendo a la ciudad de Medellín a buscar una oportunidad comercial, laboral, de algún tipo económico, ya lo hagan en sus regiones. Incentivar el turismo. Muy importante este tema. Con unas vías en buenas condiciones van a ser muchos los turistas que van a querer venir a nuestro Departamento y además, el turismo local se va a incentivar mucho; ya podemos nosotros, desde Medellín, desde la Capital, salir a visitar las otras zonas del Departamento con unas vías en unas especificaciones técnicas, que nos permita hacer mucho más agradable, mucho más placentero y mucho más rápidos el desplazamiento hacia los municipios donde van a pasar estas Autopistas.

Mejora obviamente la calidad de vida de los ciudadanos, de todos los que están aledaños a esta obra y con los túneles evitamos tramos que siempre son proclives a los derrumbes, con las obstaculizaciones de las vías que eso conlleva, se disminuye en el parque automotor los consumos de combustible, el gasto del parque automotor. El desarrollo del Puerto de Urabá es vital. Creo que sería el complemento ideal para unas autopistas y me uno a la idea de que, en un futuro muy próximo, si no se pueden hacer estas concesiones, pero que de una vez empecemos a trabajar de que absolutamente todas las vías sean de doble calzada, como se había propiciado desde el acuerdo inicial.

Estimular el mercado nacional. Antioquia siempre tuvo una tradición comercial, no solamente, obviamente con los municipios del Departamento sino que jalonó el comercio a nivel nacional. Tenemos que volver a recuperar eso y evitar el desplazamiento de la industria antioqueña. La industria antioqueña se ha estado desplazando hacia ciudades como Barranquilla, Cartagena, precisamente porque tienen mayor competitividad por la lejanía y los costos que implica el transporte de la producción de los productos que se están generando en la ciudad de Medellín. Creo que si tenemos unas vías donde se va a disminuir los recorridos, los tiempos y los costos, podemos volvernos más competitivos.

Finalmente, Presidente, dos cosas. Es que no olvidemos lo que hablaba el Plan de Desarrollo anterior, cómo jalonamos desde Medellín el desarrollo de un puerto al Pacífico chocoano, con salida desde Antioquia, antes de que lo empiecen a generar con salida desde el Eje Cafetero. Para mí es vital. Si nosotros analizamos y miramos los puertos que tienen los países como Ecuador, los que están en la parte del Pacífico, como Chile y Perú, nos llevan años luz. Tienen unos puertos con mejores especificaciones.

El Puerto de Buenaventura es un puerto con unas vías en un estado muy deteriorado. Llevar un producto desde Medellín hasta el Puerto de Buenaventura, hace prácticamente que el mercado pierda competitividad total; pero si tenemos un puerto en el Pacífico chocoano, creo que podemos garantizar que nos volvamos más competitivos en ese mercado global del que hablaban. Lamentar que ISA no sea el operador; creo que cuando se nos vendió el proyecto, nos hablaron siempre de que ISA iba a ser el operador; y permitir, doctor Federico, que ISA participe en las concesiones y que tenga algún plus adicional. Porque creo que ISA ha demostrado, con las concesiones

que tiene en Chile, de que es capaz de operar. Dejaría ahí, señor Presidente, y con su venía le daría la palabra a mi compañero Santy Martínez y de ahí al doctor Nicolás, Ramón y el doctor Campuzano y el doctor Jesús Aníbal”.

Intervino el concejal Santiago Martínez Mendoza:

“Lo primero, doctor Federico, qué bueno volverlo a ver en este recinto. Qué bueno. Presentar un saludo al doctor Rodríguez, al doctor Gallo y a nuestro amigo Sebastián, que pasa más por las carreteras del Departamento. A propósito, el 86% de la carga se transporta por vía terrestre en Antioquia; lo que indica que vamos a tener un impacto de marca mayor, que vamos a aprovechar los recursos naturales. En los recursos humanos ya sabemos de la capacidad de quién está coordinando el proyecto y en los recursos técnicos, tenemos ahí una prueba también importante para ver qué tanto hemos avanzado.

Lo primero es que vamos a tener una articulación requerida de la red vial nuestra con la de todo el país. No sé si saldremos del atraso de los tantos años, que los entendidos dicen, no sé; pero lo que sí sé es que vamos a tener utilidades. A mí me da pesar de lo que pasa con el campesino en todos lados; no por lo que ha sufrido, de lo que ha sido objeto, sino que como cuesta labrar la tierra y sus productos no valen nada en un sitio cercano donde lo sacan. El precio se multiplica por 4, por 5 y creo que aquí vamos a tener una gran ventaja. Esto va a ayudar a recuperar el campo también.

Hoy damos la vuelta a Colombia para ir a Turbo, casi hay que dar la vuelta a Colombia; igual que para ir a Bogotá. Aquí vamos a tener una ventaja. Por eso, en consonancia con todos los concejales, queremos que el doctor Federico, que sé que siente y quiere mucho la zona de Urabá, se apropie de toda su inteligencia y de toda la gente que le colabora, para que logre un convencimiento con el tema de los recursos y tengamos doble calzada también a Turbo. Esa es la gran pretensión y hay unos desarrollos que uno no alcanza a imaginar. Por ejemplo, el desarrollo económico de Antioquia, ¿cómo será después de seis años? Porque Autopistas de la Prosperidad se consiguió inicialmente para realizarlo en diez años, pero ahora el doctor Federico no nos dijo el tiempo pero el Presidente, a quien escuché, habló de hacerle un seguimiento muy especial a Autopistas de la Prosperidad para que la obra se lleve a efecto en seis años.

A mí lo que me gustaría, no solamente que el tiempo acordado se cumpla sino que realmente el Departamento y el Municipio vayan teniendo una información, doctor Federico, de cómo van avanzando y si realmente estamos en los tiempos; porque cada que hay una obra pública, esa es una de las grandes preguntas de la ciudadanía en todo sentido: ¿Cuándo se acaba esto? ¿Sí, realmente lo van a hacer en los seis años o se invertirá más? Además, escuchamos que la cifra podía llegar a 16 billones de pesos. Resulta que usted dice que se está trabajando sobre 13 billones y fracción. ¿Cierto? Eso es lo que se manifiesta.

La sola cifra de 10 billones de pesos es una cifra desproporcionada con relación a otros gobiernos para el Departamento; o sea, ningún Gobierno Nacional había hecho un aporte a vías de esa magnitud, de la magnitud de la participación que vamos a tener de la Presidencia y creo que están asegurados los recursos, que sería muy bueno conocer, doctor Federico, en cuanto a recursos ¿qué es lo que tenemos asegurado?, como se está trabajando por tramos, ¿qué es lo que tenemos realmente asegurado?

A mí me complace muchísimo que ya comience a verse lo que se hizo en la primera etapa, porque ya comienza a verse. Si uno sale a las carreteras, uno comienza a observar que ya hay realidades, cosa que favorece a nuestro Gobierno. Tanto al gobierno Departamental como al gobierno Municipal”.

La Presidencia:

“Me ha pedido el favor el Secretario de Hacienda que le permitamos tres minutos para contestarle al concejal Moncada, que se tiene que retirar. Con la venia de los concejales, es muy importante porque la pregunta es con relación a la intervención que hice, como Citante”.

Intervino el Secretario de Hacienda, David Rodríguez Restrepo:

“Gracias, Presidente. El tema con respecto a las vigencias futuras excepcionales que se pidieron en su momento, que estamos hablando de 400.000 millones de pesos, se pidieron desde el año 2011 hasta el 2020.

Tenemos en este momento que las vigencias del año 2011 y 2012 como tal no fueron utilizadas presupuestalmente. Estas vigencias y por tal, el acuerdo se tendría que cambiar obviamente en coincidencia como se vaya a llevar a cabo

el proyecto, para poner estas partidas presupuestales posteriores al año 2020. Es decir, ponerlas en el año 2021, 2022 o 2023, de acuerdo con la estructura del proyecto, para que el acuerdo como tal pueda seguir teniendo la partida de 400.000 millones de pesos.

Hay que recordar también que el año pasado nosotros también trajimos acá este acuerdo, si ustedes bien lo recuerdan, para hacer una reconfirmación sobre este proyecto. Recuerden que en el momento en que se tomó esto, las vigencias futuras excepcionales tuvieron algún tipo de problema con un municipio, recuerdo tal vez sería Yopal, no tengo la memoria, pero que las habían objetado en su momento y que nosotros queríamos tenerlas acá para que se refrendaran.

Simplemente, habría que traer un proyecto nuevo, obviamente con estas partidas diferentes y especificando quién va a ser el operador en su momento, que pues será el Gerente quien en su momento nos informará y tendremos que estar muy coordinados con el Gerente del Proyecto para que realmente el acuerdo tenga la conveniencia que el honorable Concejo y la Alcaldía quieran sacar estas Autopistas de la Prosperidad.

Simplemente, era para decirle eso. Muchas gracias, señor Presidente”.

Intervino el concejal Jesús Aníbal Echeverri Jiménez:

“Doctor Federico, míreme a los ojos. Usted me entiende porqué. ¿Cierto? Un saludo al doctor David, al doctor José Diego y al doctor Sebastián que está por acá, déjese ver, conteste al teléfono, doctor. Conteste al teléfono que hay unas cosas que son del Municipio de Medellín, que tienen mucho que ver la alianza AMA. ¿O ya cambió de número de celular?

Doctor Federico, le voy a hablar de dos temitas. No sé si el doctor Ramón Acevedo habló sobre los líos jurídicos. Va a hablar ahora. Porque el primer tema de esos 400.000 millones de pesos que conciernen al Municipio de Medellín, que son 40.000 cada año, a mí sí me gustaría tener más tranquilidad, sobre todo los que votamos positivo el proyecto, donde parece ser que estamos enredados.

Doctor David Rodríguez, parece ser que estamos enredados, por ahí hay unas denuncias, demandas, donde dicen que no era pertinencia del Concejo de la ciudad de Medellín en esos términos.

A mí sí me gustaría que el doctor Federico, de igual manera el doctor David y la Jurídica de la Alcaldía y del Departamento, en algún momento, señor Presidente nos documentaran en qué va ese proceso porque para uno meterse en líos es muy fácil. Es si no hablar, votar y listo, quedamos montados en el lío nosotros. Eso es muy parecido al tema de UNE. Nosotros votamos, se fueron y listo. La plata se fue y con los líos quedamos nosotros.

Este tema del lío jurídico, inclusive tengo entendido eso también fue demandado por un concejal de la ciudad de Medellín, el doctor Carlos Alberto Ballesteros. Tengo entendido, demandó esa votación de Autopistas de la Montaña, hoy Autopistas de la Prosperidad; a nosotros no lo presentaron como Autopistas de la Montaña y hoy son Autopistas de la Prosperidad, por el tema de la Alianza AMA.

Quisiera, doctor Federico, doctor David, de igual manera doctor Sebastián, usted que viene de parte de la Gobernación, que se pongan a trabajar allá.

¿La doctora Clara Luz Mejía es la que trabaja en eso o no?

¿Cómo podemos nosotros y que nos saquen de esos líos? Después, cuando estemos embarcados, ya muchos de ustedes quizás no se suben a esa lancha y ahí sí quedamos nosotros vueltos nada. El lío jurídico. Lo segundo, doctor Federico, es el tema de los centralismos. Cuando se escribe sobre Autopistas de la Prosperidad, empieza a generarse una cantidad de comentarios, 'que no, que todo se lo van a dar a Antioquia, que los proyectos salen de Antioquia para Antioquia, sobre todo cuando entran propiamente al municipio de Medellín', porque muchas de esas obras, personalmente a mí me gustaría que entraran fuertemente al Municipio de Medellín, sobre todo, unas vías que están muy tiradas.

Le coloco un ejemplo. Cuando uno va por el Túnel de Occidente, la vía que era la principal que hoy, ya con el Túnel de Occidente, está acabada, doctor Sebastián. Esa vía ya no tiene razón de ser. Ahora que se va a construir y que va a ser también en unión con la Administración porque ya nosotros cumplimos. A usted, doctor Federico, le tocó trabajar mucho el tema de la vía La Iguaá,

que por fin van a arrancar en el mes de junio, julio, entonces ahí sí que va a perder mucho más importancia la vía que nos lleva a Santa Fe de Antioquia por la vía tradicional, la vía vieja, como queramos llamarla.

A mí me gustaría que ustedes nos contaran también, ¿en qué va eso?, una solicitud que se ha hecho. Y en el tema del centralismo, doctor Federico, no podemos caer, a mí me deja tranquilo que usted esté liderando este macroproyecto. Pero ya hay muchos comentarios de los caldenses, de todo ese sector de la parte cafetera. Hay comentarios muy fuertes de los bogotanos, de los cundinamarqueses. Lo importante es no caer en esos centralismos.

Nosotros venimos haciendo un esfuerzo muy fuerte, la Gobernación de Antioquia y el Municipio de Medellín, con 1 billón de pesos. 1 billón de pesos que usted acabó de decir que coloca el Gobierno Nacional y el resto va obviamente por el tema de los peajes. Lo importante es que usted tiene que ser muy cauto y eso saber hacerlo, es que no podemos caer en los centralismos. De igual manera, el Municipio y la Gobernación se la están jugando muy duro.

Son como los llamaditos, doctor Federico y bienvenido. Volverlo a mirar a los ojos. Me agrada mucho, usted sabe que lo aprecio mucho”.

Intervino el concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“Un saludo al doctor Federico, a Diego, a Sebastián, secretario de Hacienda, David.

Sigo insistiendo en varias cosas. La primera, hace mucho tiempo, se habla de que existe la Autopista Medellín – Bogotá. Cuando uno se va por la Autopista Medellín – Bogotá termina convencido absolutamente que está en un camino de herradura. Es un camino de herradura. Esa Autopista, Autopista Medellín – Bogotá, debía de unir, como lo dijo ahora el concejal Fabio Rivera, dos mercados importantísimos y para los antioqueños fundamentales. Es que el gran mercado de Colombia está en Bogotá y no tenemos cómo llevar nuestros productos a Bogotá. Siempre lo pensamos desde el punto de vista de exportar, pero no tenemos cómo llevar nuestros productos a Bogotá.

Lo que me preocupa de lo que hablan ahora de Autopistas de la Montaña o Autopistas de la Prosperidad es que, como lo he dicho, terminemos haciendo caminos de herradura para las necesidades que tiene Medellín en el siglo XXI.

Caminos de herradura. No me retracto de ese término, sigo pensando que lo que nos están diciendo que van a hacer aquí son caminos de herradura y veremos a la dirigencia antioqueña, dentro de diez años, pidiendo que les hagan las vías que necesitan para la competitividad.

Si nosotros no hacemos unas carreteras que sean atractivas para el comercio, para el turismo, para Medellín, para que la gente venga a Medellín y para que la gente que está en Medellín pueda sacar sus productos, Medellín seguirá embotellada y no tendrá futuro. De ahí que a mí me parece importantísimo, que hay que hacer túneles, hay que hacer túneles; que hay que quitar las pendientes, hay que quitar las pendientes; que hay que disminuir las curvaturas, claro hay que disminuir las curvaturas. Es que no nos pueden seguir vendiendo la falacia de que hacemos doble calzadas pero mal hechas; entonces, como las dobles calzadas mal hechas no resuelven el problema, la solución no son las dobles calzadas.

Con todo respeto, pienso que la solución son las dobles calzadas bien hechas. Precisamente sin curvaturas, con todas las pendientes mínimas que se puedan, pero en dobles calzadas que garanticen no solo el flujo y la velocidad sino también la vida de los que transitan por esas carreteras. Es que la vida sigue siendo un valor muy importante y cuando no tenemos dobles calzadas, los riesgos precisamente de andar por carreteras donde se confunde la carga y el transporte de pasajeros es bien complicado.

Sigo insistiendo que aquí hay que hacerle es una llamada a los dirigentes antioqueños, a la empresa privada. Si hay falta de plata, ¿a dónde está la inversión de la empresa privada para poder ayudar al desarrollo de esta ciudad? Eso no es como lo ha hecho la dirigencia antioqueña de la empresa privada, de dar la palmadita en la espalda. 'Eso está muy bien, esas son las carreteras que necesitamos, hágale, huy, que rico que el Municipio puso 400.000 millones de pesos y el Departamento', y la palmadita. Salen y se dan shampoo y vitrina diciendo que 'la dirigencia antioqueña está comprometida...'.

¿Cuál dirigencia antioqueña? ¿Dónde está la plata? ¿Muestren cuál es la plata de los industriales, de los potentados de Medellín que se han tapado de la plata, que siguen participando en este sistema tan desigual, donde cada vez son más ricos y los pobres más pobres, dónde está el aporte para poder ayudar al desarrollo de esta ciudad y de las regiones antioqueña? No lo veo por ningún

lado. Creo que ese es un reto que tiene el doctor Federico, de convencerlos que tienen que aportar. Tienen que aportar.

El aporte del Municipio, veo que está muy claro, tiene que volver a traer aquí un proyecto de acuerdo de vigencias futuras. Con lo que leía ayer en la prensa, que van a hacer y concesionar el Río, entonces creo que Medellín necesita esos 400.000 millones para hacer un desarrollo vial interno muy importante y creo que darle esa plata a la Nación, que es la que tiene la obligación, como lo hizo con las Autopistas del Café, las Autopistas del Valle, como lo está haciendo con Autopistas del Sol y con Autopistas de la Costa, donde ellos no aportan un peso sin la Nación, no sé cara de qué nos vieron a nosotros, para que gastemos la plata que necesitamos en el desarrollo vial de Medellín en hacerle y en entregar unas carreteras concesionadas, que en el fondo tampoco van a ser lo que necesitamos.

Creo que esa discusión de esos 400.000 millones de pesos aquí va a ser muy, pero muy interesante en el tema de qué se necesita en Medellín en movilidad. Ahora, que necesitamos dobles calzadas para salir de Medellín, es que ahí se están haciendo; se está haciendo a Caldas, entonces vamos a meter eso dentro de las concesiones. No lo entendí, ni estoy diciendo, creo que no entiendo claro si es que esa plata se la vamos a sumar a eso o qué van a hacer ahí; porque las dobles calzadas veo que ya las están haciendo y no hacen parte de ese proyecto inicial. Entonces me parece que ahí hay mucha tela para cortar. Pero sigo insistiendo que lo que se nos está presentando, no por el doctor Federico sino lo que se está diciendo que se va a hacer, son caminos de herradura en el siglo XXI y Medellín seguirá teniendo que hacer su desarrollo a pico y pala, y a mulas porque no merece unas vías que lo conecten con el país, ni le permitan su desarrollo”.

Intervino el concejal Juan Felipe Campuzano Zuluaga:

“Sigo insistiendo que esto es un problema de capacidad de dirigentes. Realmente, no puedo creer que los ancestros o que los herederos de esos ancestros que construyeron el Ferrocarril de Antioquia, hoy en día estén enredados en estas carreteritas, que cada cinco minutos se construyen en todas partes del mundo.

A mí, eso me molesta, me indigna. La verdad que cuando aquí presentaron el tema vial, hace algunos meses ya, leía con bastante curiosidad y bastante

molesto que la Autopista Medellín – Bogotá, en doble calzada, vaya a unir a Medellín y a Bogotá en noviembre del 2029.

Esperan terminar las obras en noviembre de 2029 y hoy estamos en pleno 2013. Ahí, como lo dije la vez pasada, les digo: ‘Señores no hay futuro’. Muchos de ustedes ya quemaron sus voladores, hicieron su vida pero yo todavía tengo 33 años y sí quiero un país mucho más dinámico, más capaz, más productivo. No puedo creer, ésta va a ser y va a seguir siendo mi posición, no puedo creer que ante cualquier cosa que el Gobierno Central diga, que aquí no sea capaz o no haya nadie que se le pare de frente a Santos, con los pantalones bien puestos y le diga que respete los compromisos que el Gobierno anterior adquirió con las Autopistas de la Montaña.

No puedo creer que no tengamos un Gobernador con los suficientes pantalones, como para hacer eso; un Alcalde que lo haga, o un funcionario público de cualquiera de esas dos administraciones que lo haga sino que, tristemente, por ese ajedrez político, siempre queda en la mitad todo el progreso. Y ese progreso, que realmente podría darle viabilidad a lo social, a la potencialización de utilidades, de progreso. Hoy en día, nosotros nos dediquemos, con una cantidad de excusas que nosotros mismos nos damos, como para no defender lo que es nuestro y lo que por obligación se tiene que hacer por Antioquia. No puedo creer eso. A mí, realmente eso sí me da como estupor.

Roma no llegó a ser Roma por Roma. Roma llegó a ser Roma porque todos los caminos conducían a Roma. Creo que es un argumento respetuoso, pero muy poco válido, medir una carretera y más para una región como Antioquia por el flujo vehicular. Si esas concesiones se tienen que dar a 50, 70, 100 años, pues délas, pero hay que hacerlas ya. Eso tiene que estar ahí y para el día que las terminen en Colombia, con esa cantidad de bandidos que hay en la contratación, con esta cantidad de delincuentes que no hacen sino usufructuarse de los dineros públicos, para el día que las terminen, Antioquia será una sombra.

Pudo haber sido ese imperio fallido que pudo haber sido, pero que no fuimos capaces como antioqueños de gestionar, de proyectar y eso es lo que está pasando hoy en día. De una vez les digo, yo no estuve en el Concejo pasado, pero en el Concejo pasado se aprobaron 400.000 millones de pesos, con una condición, porque ISA estaba metida allí. ¿Qué va a pasar con esos 400.000

millones de pesos acá, fuera de todas las talanqueras ilegales que ya hay y fuera de que uno no encuentra motividad, uno no encuentra motivaciones?

Fuera de que uno no encuentra motividad, motivaciones, o sea, ya van dos años de este Gobierno y que en materia de lo que quedó de las Autopistas de la Montaña, que hoy en día son de la Prosperidad, no hay absolutamente nada, simplemente, los nombramientos burocráticos, componendas políticas y todo su tema. ¿Pero Antioquia, en dónde? En el mismo lodazal.

Yo soy de los que digo, doctor Nicolás, que van a hacer unas trochas del siglo XXI. Comparto lo que dice el doctor Ramón. Lo que nos están vendiendo son unos caminos de herradura del siglo XXI. No puedo creer que todavía consideren hacer una carretera en doble sentido y le llamen a eso 'progreso'. Nosotros somos brutos pero no bobos. Eso para mí, es una falta de respeto y me exige que como ciudadano, como empresario y como político haya que exigirles a las personas que, en este momento, tienen la posibilidad de encaminar o de retomar el camino de esas Autopistas. Ahí todos jalaremos para donde haya que jalar. Pero mientras estén en esa melcocha, tratando de hacer lo que no se pactó en un principio y tratando de cambiar las condiciones o tratando de cambiar los elementos y parámetros de progreso para poder garantizar, para poder darle credibilidad a sus actuaciones, queda muy complicado, señor Presidente.

Aquí las cosas se tienen que llamar por su nombre y se tienen que hacer como se deben hacer desde un principio: bien; como estamos acostumbrados los antioqueños. Los buenos antioqueños, no los antioqueños modernos. Los buenos antioqueños, esos raizales de sangre, que abrían a paso de mula brechas y túneles para el Ferrocarril de Antioquia, premiados en todos los países del mundo por arquitectura e ingeniería. Y aquí nos enredamos con una pendiente. 'No, es que las curvas son muy peligrosas'. ¿Y entonces, no habrá una máquina con qué tumbar una montaña o qué? Muchísimas gracias, señor Presidente".

Intervino el concejal Carlos Mario Uribe Zapata:

"Lo primero que quiero es resaltar de pronto esa intervención que se va a hacer en la vía antigua a Santa Fe de Antioquia, que beneficia a San Sebastián de Palmitas. Son 8.000 millones de pesos. Una vía que está acabada. Me decía el doctor Jaime ahorita: 'Si con esos 8.000 millones de pesos, ¿si se podrá

terminar el trabajo que piensan?’ Es una pregunta que de pronto le quiero dejar al doctor Federico. Otra intervenciones que en la vía Bolombolo, La Pintada, he escuchado que hay un proyecto, donde este corregimiento de Jericó que están iniciando, ‘Cauca Viejo’, desaparece. ¿Por dónde pasaría esa Autopista, si desaparece la vía que comunica actualmente a Bolombolo o con La Pintada, que también tiene la entrada hacia Jericó, como sería la intervención en esa parte?

Lo otro es que sí tenemos que estar vigilantes con la contratación. La Variante Caldas, que lleva más de tres años ejecutándola, creo que eso fue un proyecto también que tenían los Nule, que también nosotros fuimos perjudicados, no se ve el avance. Cada fin de semana son los impresionantes tacos, saliendo de Medellín y regresando por esa Variante. De pronto ahorita que vienen los proyectos de Caldas hacia Camilo C. y Camilo C. a Bolombolo, como que de pronto estemos muy pendientes como de eso.

Doctor Sebastián, el doctor Jesús Aníbal tiene razón. La Alianza AMA también tiene que visualizarse en Medellín y específicamente en lo que usted maneja con los corregimientos, porque los corregimientos limitan con municipios de Antioquia y los corregimientos tienen vías departamentales. El caso de San Antonio de Prado – Heliconia, el caso de la vía a Santa Elena y de San Sebastián de Palmitas. Nos alegra, ya San Antonio de Prado – Heliconia – Armenia están trabajando. Hay un recurso ahí importante y con esto que se va a empezar hacia la recuperación de la vía antigua de San Sebastián de Palmitas, es muy interesante que podamos recuperar estas vías.

Es resaltar este proyecto, como dicen los compañeros, estaremos pendientes. Tenemos que pensar a futuro. Pienso que se podría replantear el tema de la doble calzada, es muy importante para el progreso del país y tenemos que pensar de una vez en proyectar esta región. Si se pudiera hacer algo para volver a lo de la doble calzada, en todo lo que se tiene programado, sería muy bueno. Sé que la pujanza y las alianzas público privadas que plantea el doctor Ramón, para eso tendrían que funcionar y ayudar.

Bienvenido este proyecto. Ya se ve como que quiere iniciar en forma y aquí, este Concejo va a estar vigilante y muy atento para seguir colaborándole a la región y al país”.

Intervino el concejal Rober Bohórquez Álvarez:

“Acá sí soy como Santo Tomás: ‘Hasta no ver, no creer’. Empiezo con un tema, doctor Federico, aunque no lo conozco bien, usted como gerente de las Autopistas de la Prosperidad, es exigiendo más y mostrando cómo más pujanza lo que queremos todos los antioqueños para el tema de competitividad. Hablamos de transformar un departamento, un país; empecemos bien por la casa. Ese es muy mal paso y un muy mal ejemplo uno ampliar una vía de Urabá y no hacer una doble calzada. Nos tiene que doler. Hay que pensar en ciudad región, acá empieza uno a tocar muchos temas y son ejemplos anteriores. ¿Por qué lo digo? Por las Administraciones anteriores.

El Puente de la 4 Sur, muy bueno, 600 metros. ¿Cómo va a estar la planeación frente al tema de Autopistas de la Prosperidad, 600 metros, más de dos años y prácticamente un 70% de sobrecosto?

¿Las Autopistas de la Prosperidad en cuánto van a salir? ¿Cómo se va a planear? ¿Cómo se va a pensar y proyectar para que se realice?

Ahora tenemos firmados dos TLC, uno muy probable con la Unión Europea, él de Méjico que ya está firmado; el tema de Estados Unidos; los cuatro que están en estudio y cómo hacemos para no solamente pensar en municipios – Medellín sino Medellín – municipios, esas entradas y esas salidas, señor Sebastián; no solamente pensar en parcheos, en tapar huequitos, señalización.

No, en invertir los recursos para poder conectar a ese campesinado nuestro con Medellín o los campesinos de Medellín, que tenemos 50.000 en aquellos corregimientos y veredas, con diferentes sectores del Departamento. ¿Si una doble calzada de Caldas a Ancón, lleva seis años y cuánto sobrecosto tiene, qué diremos con Autopistas de la Prosperidad?

Las Autopistas de la Prosperidad, se los digo, en la transformación de un país está movilidad en las obras. Pero si 600 metros se demoraron dos años con el Puente de la 4 Sur y desemboca a uno. Está en San Francisco y con todo respeto aterrizo a La Iguaná, a Moravia, a algún otro sector y no soy elitista sino que no se planea bien y no se mira bien cómo se va a articular para poder que se proyecte a mediano y largo plazo; así que el mensaje es muy claro, señor Federico. Con todo respeto, a exigir más, a hablar más fuerte y hace unos mejores estudios. En el temas de Sebastián, Sebastián, el Municipio de Medellín en las salidas y en las entradas no necesita parcheo solamente,

analice bien para comunicar bien. Aquellos campesinos con Medellín y los campesinos de Medellín con el Departamento, en el tema de los productos.

José Diego, a esto hay que apuntarle fuerte. Creo que hay unos retos internos dentro de de Medellín. No solamente pensemos en esas dobles calzadas, hay algunas vías que hay que conectarlas mucho mejor y hay que hacerles estudio. Hay algunas propuestas de movilidad que tenemos que encabezar y dejar. A esto hay que invertirlo. A mí no me da miedo en el tema de una Administración que se proyecte y le invierta al concreto, a las obras; pero que se vean y se ejecuten en el tiempo preciso”.

Intervino el concejal Yefferson Miranda Bustamante:

“Aquí analizando mejor, estoy absolutamente de acuerdo con los concejales del Partido de la U. Estoy absolutamente de acuerdo pero el problema, es que es de la U. Nosotros decimos que ‘Fajardo, de mí’. Que Santos ponga 20 billones de pesos. Les hacemos triples calzadas. Que ponga 20, aquí decimos que las lumbreras, que no sé qué. La lumbrera fue Uribe que estuvo ocho años allá y no hizo las vías para Antioquia. Recuerdo cuando fue a entregar allá la doble calzada a Barbosa, entregaba como cinco kilómetros y hacían el anuncio que habían entregado la gran obra vial de este departamento. No, no. Barbosa, llegando a Copacabana, con el pedacito social. Es muy bueno un salir aquí y decir: ‘No, mejor dicho, las legumbreras, la propuesta y no sé qué y no sé cuántas’, cuando el tema es de cash, money. Ya que estamos tan bilingües. Eso es platica.

En Medellín, que no es nuestra responsabilidad y estoy de acuerdo con el doctor Ramón Acevedo. Es que nosotros no deberíamos de poner los 400.000, si el Gobierno Nacional cumpliera, si el Gobierno Nacional pusiera porque en todo el país van y hacen las vías, y aquí nosotros, los más queridos, estamos de acuerdo. Pero si no es así, no convencemos al centralismo bogotano de que invierta acá. Hablar duro. No conozco un presidente que hablara más duro que el Presidente Uribe. No conozco un concejal que grite más que aquí, que Campuzano. ¿Entonces, haber la plata, que usted es de ese Partido? Es más, usted votó por Santos. No voté por Santos. Que hoy no lo quiera, me parece bacano y que es muy objetivo, lo felicito porque hoy no esté de acuerdo con Santos. Pero esto es un asunto que soluciona el Presidente de esta República; o sea, el Presidente y el hijo no son colombianos. Nosotros aquí nos matamos, así como con el Estatuto Tributario, con el Plan de Desarrollo aprobado por este

Congreso de la República, que deberíamos de revocar y entonces nos tiran la responsabilidad a los municipios, no ponen la plata, nosotros ayudamos porque es lo que nosotros hemos hecho, ayudar; así como pusimos el Tranvía de plata de Medellín, así como los Cables, se hace el presupuesto del Metro de Medellín; obras en las que el Gobierno Nacional debería poner el 70% y que en todo el país lo pone y nosotros, bien responsables, trabajamos para el desarrollo de Medellín y Antioquia.

Quiero decirle, Presidente, que la concepción del proyecto por más de 5 billones de pesos inicialmente, en el que el Gobierno Nacional decía: 'Nosotros ponemos esa plata'. Recuerden la anterior Administración, 4 o 5 billones de pesos. Hoy el gobierno del presidente Santos dice: 'Listo vamos por los 10 billones de pesos'. Nosotros cuestionamos eso y estoy de acuerdo porque son 20. Pase las dobles calzadas donde no alcanza a ser. Una claridad, un compañero que planteaba que ya estamos haciendo las dobles calzadas. La de Occidente, doctor Ramón empieza en el Túnel de Occidente y termina en Santa Fe de Antioquia, con recursos que hoy estamos ejecutando, arrancamos Iguaná – Túnel de Occidente. La doble calzada sería hasta Santa Fe de Antioquia.

Quiero decirles compañeros, es un asunto simple. Molestémonos con el Gobernador, con el Alcalde, cuando el presidente Santos, que ya anunció su candidatura a la reelección, diga que va a poner 10 billones más y ahí sí, creo que hacemos hasta cuartos carriles; pero por el momento, innovemos porque además consiguió nuevo logo, como un ejercicio comunicacional nuevo presidente, innovación, seguridad y alguien puso un Twitter por ahí muy bacano, pero si no hay plata, cuando no hay plata y el Gobierno Nacional no la pone, tenemos que desarrollar nuestra inteligencia, que es lo que hacemos los paisas, poner al servicio de las dificultades nuestra inteligencia. Esa es, carriles a 80 kilómetros por hora y no como la vía Barbosa, que acabamos de entregar.

Yo que voy allá constantemente, se viene uno a 40, 50 kilómetros por hora. De Barbosa al Hatillo, con doble calzada, con unas curvas gigantescas, que eso se ve uno a punto voltearse y decimos que 'no'. Esas son las vías que estaban proyectadas anteriormente. Hoy vamos por una línea de 80 kilómetros por hora, que me parece en mi concepto, puede que no sea una lumbrera, puede que no sea arquitecto, puede que sea muy bruto; porque entonces soy muy bruto; pero sí he visto que uno va por un carril del Hipódromo al Aeropuerto, hasta eso alcanza uno 160 y en esa de allí, no alcanza un 40, en doble calzada, en una

vía que acabamos de entregar. Entonces yo soy muy bruto porque veo en el tacómetro 120 y veo 40”.

Intervino el concejal Juan Felipe Campuzano Zuluaga:

“Creo que en aras, ya que se me fue Yefferson, no sé si es que este pelao no escucha bien o qué, pero bueno. En aras a esa coherencia, doctor Federico, pásese la renuncia al Presidente Santos porque la coherencia del Partido Verde y que nosotros tal cosa y no sé qué, creo que eso sería un buen paso como para demostrar que no estamos de acuerdo o por lo menos desde ese partido, el problema realmente es el presidente Santos.

Creo que eso sería como el primer paso para que la joven promesa verde estuviera contenta. Creo, doctor Federico, no lo conozco, pero sé de dónde proviene y cuáles son sus estudios. Usted tiene que estar de acuerdo con nosotros en que doble calzada, hoy en día, son las vías del pasado, en la mayoría de los países europeos. Si nosotros estamos hablando frente a los TLC y de una región Antioquia, que es completamente productiva y en España ya están hablando de Trenes de Alta Velocidad, con la crisis que tiene y sin embargo, siguen pensando en Trenes de Alta Velocidad para la cargas. Nosotros siempre vamos a estar relegados.

Si mientras una doble calzada, que se aprobó hace diez años, con Bogotá va a estar terminada en el 2029, las cosas se agravan más. En el 2029, señores, una doble calzada con Bogotá, se agravan más las cosas. Si nosotros vemos que tanto el Alcalde como el Gobernador, un túnel, el Túnel de Oriente, aprobado en el 95 y el primer acto de Gobierno que hacen es ir a sacar una rueda de prensa para entorpecer el Túnel, para enredar el Túnel.

Con todo respeto, les exijo más coherencia. Sé que ustedes son hombres de ideas e ideales. Entonces les exijo coherencia en ese sentido y también les exijo que le exijan al Gobierno Nacional. Es del Partido de la U, hay que exigirle. Lo lamentamos mucho, pero hay que exigirle. ‘Señor, nosotros no estamos contentos con lo que usted está proponiendo para Antioquia y punto, necesitamos que nos cumpla’. Necesitamos que los compromisos iniciales se cumplan y listo. Creo que eso es muy fácil, es una posición que aquí, creo que nadie estaría en desacuerdo con ella, que la tome cualquier funcionario que tenga que ver con el tema.

Muchísimas gracias señor Presidente por la réplica”.

Intervino el concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“Le quisiera decir al doctor Yefferson que éste no es un problema y no lo estoy planteando desde un problema político. Si él lo quiere poner en el terreno de lo político, demostrará el talante de ellos, de quien él representa. Pero no estoy poniendo esto en el terreno de lo político.

Lo estoy poniendo es en el terreno de lo que necesita Medellín y he planteado que aquí falta responsabilidad social y compromiso social por parte de los grandes empresarios y de los ricos de Medellín.

Medellín es una ciudad inequitativa, es la ciudad más inequitativa de Colombia y una de las más inequitativas de América Latina. Y lo que no he visto, lo vengo recalcando desde que hicimos la discusión del primer proyecto de Autopistas de la Montaña, es el compromiso de esa clase dirigente privada en este sentido y estoy de acuerdo con lo que dice el doctor Federico.

Si nosotros no hacemos unas vías que nos den la posibilidad de salir, obviamente no habrá desarrollo y si no hay desarrollo no hay empleo, y si no hay empleo, no hay seguridad; por eso vengo recalcando fundamentalmente es el compromiso del sector privado. Esa es una responsabilidad que el doctor Federico tiene, yo creo en el doctor Federico y no le tengo ninguna discusión desde el punto de vista de lo político, siempre lo he respetado como un gran hombre y nunca me he metido en discusiones de lo político con el doctor Federico. Le tengo un gran respeto a sus ideas y a lo que representa.

Entonces, en eso sí creo que el doctor Yefferson no entendió mi discurso o quiere volver esto político. Y esto de político no tiene nada. Es la discusión del futuro de Antioquia y de Medellín. En ese sentido es que lo vengo planteando. Muchas gracias, señor Presidente”.

Intervino el concejal Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán:

“Invitaría y precisamente la importancia de esta invitación y agradecerle, doctor Federico que haya aceptado estar con nosotros. No solamente por lo que usted significa sino por la importancia del tema para los medellinenses; en eso varias reflexiones.

Cuando estaba pequeño, me impactaba ver en televisión como el hombre llegaba a la Luna. Yo dije: 'Si éste llegó a la Luna' bien pequeño. 'vamos a llegar muy lejos y muy rápido'. Entre ese pensamiento y éste ha habido una diferencia que es el subdesarrollo nuestro, con relación a lo que significan esas potencias.

La región tiene que concentrarse en una discusión proactiva de buscar que el Gobierno Nacional cumpla la promesa porque el doctor Uribe tenía una idea y nos vendió un sueño y unas autopistas pero no firmó el cheque.

Concejal Ramón Emilio Acevedo esos ricos de los que usted habla son los mismos que ustedes defienden cuando cuestionan el predial, porque es vía impuesto que pagan impuesto al patrimonio. Pagan el predial más alto porque son estrato 5 y 6, industria y comercio, son socios del Estado, el 35% de todo lo que rentan lo comparten con el Gobierno Nacional, aunque estoy seguro que en Colombia hablar de ricos es casi imposible, hay gente que tiene recursos y hace empresa pero hablar de ricos frente a lo que significa Forbes, Slim, es difícil.

La reflexión es como una región, que estoy de acuerdo, debió haberse desarrollado hacia Urabá para que el resto del país nos buscara y debimos haber hecho no doble sino cuatro calzadas y el Puerto de Urabá y así tendía que venir Bogotá, Manizales, los Llanos, Brasil, todo el resto del país buscarnos, no lo hicimos. Las ideas hermosas, planeamos e idealizamos como si viviéramos en Dinamarca pero la triste realidad es que vivimos en Cundinamarca con Ayacucho o con San Juan.

Es un tema que tenemos que revisar, como ese compromiso que responsablemente el anterior alcalde lideró con este Concejo en el que nos tocó pelear con muchas personas que tenían la mentalidad que Medellín no le apostara, que Medellín no cazara y eso tenía un significado y era entender que Medellín no podía ser una ciudad glorieta en la que veía pasar el desarrollo y que tenía que apostar en equidad por todo lo que se ha usufructuado en recursos naturales, por toda la inequidad que hay en el Departamento, por el tema de pobreza y tenía que hacer ese compromiso de casar unos recursos mínimos frente al costo total del proyecto para contribuir al desarrollo regional y poder contribuir al case para darle salida y poderle buscar competitividad a la ciudad.

Esa es una pregunta que debemos dejar clara, cual es el estado del compromiso del Municipio de Medellín con ese proyecto.

Para mí el acuerdo de las vigencias futuras aprobado por el anterior Concejo está vigente y tenemos como Municipio de Medellín la obligación de responder por esas provisiones que quedamos de hacer así hayan cambiado a ISA y los diseños, y es bueno que quede para el Acta la claridad.

El doctor Federico Restrepo me merece todo el respeto y quien creo tiene la solvencia moral porque lo conozco y sé de su seriedad y capacidad, pero como funcionario se tiene que levantar a hablar con la prensa, tiene el respaldo del Concejo de Medellín, que la región le está reclamando al Gobierno Nacional que le honre un sueño que le vendió, que la región necesita esas vías y que el Gobierno Nacional debe en equidad tratar de manejar el principio de igualdad como lo viene haciendo con Bogotá, Cali, y otras regiones, que haga un case significativo para poder ver plasmadas las posibilidades de ese sueño.

Uno quisiera cuatro y ocho carriles de alta velocidad cuando resolvamos una serie de problemas que tiene priorizado y que tiene que construirse. Igual como cuando citan a Roma, que tampoco se hizo en un día y encontró hasta quién la quemara. Igual nosotros en el tema del desarrollo; claro que hay que reclamar y dejar esa constancia y asumir con verticalidad un liderazgo, no se puede ser conformistas, si van a hacer una inversión de esas porqué no hacerla con los lineamientos adecuados y técnicos, eso no tiene justificación ni excusa.

Pero hoy tenemos una realidad y es a lo que invitamos al doctor Federico que nos contara, ese es el objeto de la sesión hoy y la conclusión importante es que usted se pare como funcionario y diga que tiene un mensaje para el Gobierno Nacional y es el mandato claro del Concejo en el sentido que ya cambiaron las reglas de juego, que hay que dar una explicación que están pidiendo más y que nos queremos sumar al propósito que Antioquia tenga un desarrollo de vía regional.

El tema de la concesión o el proyecto público privado del río es un proyecto necesario, no le cantaré oposición al tema ni dudaré en el esquema de financiación. Una conclusión de hoy es impulsarlo porque no puede ser posible que podamos venir más rápido de Manizales a Caldas, y de Caldas a Bello nos demoremos dos horas.

En una intervención decía que la gente quiero que se haga por la movilidad pero no son capaces de vender cuatro de los cinco carros que tienen. El problema del desarrollo sostenible de la ciudad es de todos. Se aspira que ingresen 400.000 nuevos vehículos y ahora con la apertura mucho más.

Entonces en Medellín, sumado a la preocupación de las autopistas y la conexión es internamente como vamos a resolver el problema de movilidad que en parte tendrá que ver mucho con el tema de autopistas de la prosperidad”.

Intervino el concejal Santiago Martínez Mendoza:

“El concejal Yefferson Miranda plantea un esquema político en la realidad de esto, no es así, no puede ser así, no debe ser así. Aquí lo que prima es lo técnico, pero la necesidad es la que debe obligar al comportamiento técnico.

Sabemos que el doctor Federico tiene un sigilo que lo ha manejado en sus actuaciones y en ese sigilo él no va a hablar por fuera del gobierno, habla por dentro del gobierno porque pertenece al Gobierno, y es cierto, esta corporación está totalmente de acuerdo con las gestiones que adelante y le respalda.

Al doctor Ramón Emilio Acevedo le asiste toda la razón, es que los cacaos de esta ciudad eligieron al doctor Aníbal y este servidor le propuso un impuesto de guerra para la realidad que vive la ciudad. El doctor Aníbal me escuchó, hizo un sondeo y nos dijo en el desayuno que no había encontrado eco para esa carga y no era una carga para la ciudad.

Ellos están pendientes de construir, no son todos los ricos, pero la gran mayoría, quieren seguridad y no aportan, quieren infraestructura ¿y cuál es el aporte? Eso es lo que debemos pedir entre todos y así seguramente podemos construir porque es una pretensión que estoy seguro la tiene pero no la puede esbozar porque hace parte del gobierno.

Seguro que en las reuniones internas las expresa y se pone colorado, lo digo porque lo conozco, es un extraordinario funcionario y estoy convencido que su ideal es el de nosotros, pero si entre todos empujamos. Como le parece el mal que nos hizo Santos, nos entregó 10 billones de pesos, tenía que entregarnos 10 más, esa es la conducta de los pobres de espíritu, que uno les regala plata y les queda debiendo”.

Intervino el concejal Bernardo Alejandro Guerra Hoyos:

“El día miércoles asistí a la condecoración de Carlos Raúl Yepes como empresario del año y me complace mucho que como ignaciano haya logrado ese meritorio reconocimiento donde vino el presidente Santos, también ese día se nombraba otro ignaciano. Aquí hay tres ignacianos, José Nicolás Duque, Carlos Mario Mejía y quien habla egresado del colegio San Ignacio.

El nuevo papa Francisco debe ser motivo de llamado a ciertos gobernantes en el manejo de la austeridad y la sencillez, como este día domingo tituló su columna Ana Mercedes Gómez. Igualmente, Elbacé hablaba de la arrogancia de ciertos gobernantes en el país en el poder local, departamental y nacional.

En esa reunión atendí con complacencia el discurso de Carlos Raúl Yepes llamando a la humanización de la banca al tema de la paz y después escuché al Presidente de la República. Me tuve que ausentar al final por un compromiso familiar, pero creo que Santos caña demasiado y quiero ver los 10 billones antes.

El papel y el micrófono puede con todo, que la situación de seguridad del país está muy bien. Que le apostemos a la paz, estoy de acuerdo, pero uno viendo al Presidente Álvaro Uribe Twitteando y el último Twitter dice: “CTI de Fiscalía confirma que crecen extorsiones de terroristas de las Farc a personas de Bogotá que obliga a negociar en Mesetas- Meta”.

Antes de eso hay siete Twitter que hablan de la impunidad de las Farc y sale hoy con todo contra el presidente Santos nuevamente en ese tema. Porque cogieron un cargamento de coca de las Farc y el gobierno ha estado callado; lo que pasa es que entre la misma U pueden estar cobijamos mientras están en las bancadas por las curules, pero la realidad es que la bancada como está en la Asamblea o en el Congreso; aquí es cuatro-dos, cuatro uribistas y dos santistas ¡Eso está más claro que la votación de UNE!

Entonces cuando Uribe tiene seguidores en Twitter por 1.861.000 supera al presidente Santos con todo su poder por 100.000. Sigue Fajardo con 179.000, Aníbal con 44.862, creo que aquí el que más seguidores tiene es el doctor Juan Felipe Campuzano Zuluaga pero nosotros no le llegamos a los talones, yo tengo 5.000 seguidores.

Porqué toda esta disertación para el tema que ha convocado la bancada de la U, es el momento político.

El doctor Federico debe estar más preocupado que por la plata es por el momento político, ese enfrentamiento entre Uribe y Santos no es beneficioso para el país, pero son dos tendencias que hasta hace dos años confluían, llegó al poder, ya no confluye y van a ser irreconciliables, tanto que veía en la prensa hace ocho días que ya Fajardo se estaba reuniendo con Uribe.

Hasta qué punto Aníbal y Fajardo estén interesados en estar cerquita a Uribe ahora que Santos está gobernando y que ya oficializó su reelección y cuando tiene amarrado más de 4 billones de pesos en regalías; me suscribo a lo que apareció en El Colombiano. El momento político para las autopistas de la prosperidad nadie puede discutir de la necesidad del proyecto, quien se opone a eso ¿pero hay los 10 billones de pesos?

No hemos definido todavía si el tema de lo aprobado en este Concejo era para beneficiar de manera directa a ISA y si el proyecto tiene validez y no lo va a desarrollar ISA; nosotros tenemos esa plata ahí esperando y debe estar sobre los 200.000 millones de pesos, los vamos a dejar ahí esperando y necesítandolos bastante en la ciudad para todo lo que requerimos los concejales y las comunidades en los diferentes programas sociales.

Quisiera llegar a Urabá en cuatro horas, a Chigorodó. Pero hace 15 días estuve haciendo ese recorrido y estaba mejor la trocha, la subida al Morrón, en ciertos sitios donde iba a hacer política con mi señor padre al municipio de Peque. La situación es compleja, para decir que dos o tres años, conociendo el Estado colombiano, que es paradójico, somos los más felices en las encuestas pero también los más bandidos y corruptos en las encuestas, que uno de los principales problemas nuestros es la corrupción.

No me preocupa que el doctor Federico renuncie o no y no le corresponde al Concejo de Medellín ese tema. Yo analizo es el momento político tan difícil que está viviendo el país, donde el Centro Democrático está pensando si tira a Uribe o no para tener 10 ó 20 senadores o que sin él, son cuatro o seis, reorganizando cámaras en Antioquia y a nivel nacional.

El Partido Verde lo mismo, el partido Liberal pensando que si dos senadores y cuatro cámaras llegan y piensan que están solos, que tener la Alcaldía de

Medellín pone dos senadores y cuatro representantes a la Cámara, aquí también tiene el poder el Partido Verde, Uribe. La situación es cada vez más compleja y las Farc están marcando la agenda del país a nivel internacional y el presidente Santos apostándole a eso.

Doctor Federico, queremos ver cuando será ese primer movimiento de tierra en nombre de los 10 billones de pesos que prometió el Gobierno Nacional, no con la maquinaria de contratistas del Departamento y recursos del Departamento ni con maquinaria contratada con contratistas del Municipio de Medellín para remover un derrumbe en las Palmas; y creo que Santos le sigue cañando a este país”.

Intervino el concejal Fabio Humberto Rivera Rivera:

“Quiero ahondar en unos planteamientos. Uno de ellos es que para competir de verdad se necesita unas vías que permitan que no traigamos o llevemos de puertos o no traigamos o llevemos de Bogotá mercancía en camiones de ocho toneladas porque los puentes no dan, por lo tanto si queremos competir o poner a tono a Medellín y Antioquia tienen que ser grande inversiones.

Reconocer que los 10 billones son muy importantes, igual preguntaría si están garantizados, si tienen seguridad jurídica que están en el ordenamiento nacional, presupuestados en Plan de Desarrollo, presupuestados por Conpes, porque estoy de acuerdo con quienes han intervenido en ese campo en el sentido que estén.

Lo tercero, que eso no compite con lo primero es que empiecen las obras en el entendido de mantener la lucha regional y plantee que debería ser una lucha de todos los grupos políticos de que se logre consensos a futuro en el sentido que las obras sean verdaderas autopistas, verdaderas dobles calzadas.

Uno coger una carretera de Miami a Orlando que son 600 kilómetros es como ir de aquí a Santa Marta o Barranquilla y hacer eso en cuatro horas, cuando de aquí a Barranquilla nos gastamos 12 horas. A Federico le reconozco transparencia, honestidad, conocimiento del tema, su vida ha estado alrededor de la obra pública y tiene liderazgo, lo demostró en EPM, y es lo que necesitamos para que las obras comiencen lo más rápido posible.

También tiré algunos planteamientos como miramos que no nos vayan a incluir dentro de los 10 ó 11 billones, lo que ya se está haciendo en Porce porque ahí hay unos recursos, que no los vayan a incluir para que rinda la platica en el otro lado. Bernardo Alejandro tiene razón, el momento es complicado. El Ministro de Salud quiere presentar un proyecto de ley de reforma a la salud, y hoy se lo decían en Caracol, no es el mejor momento, ya todo mundo está en campaña, quienes aspiran a ser senadores y representantes a la Cámara, todos los partidos, la U, la veo armando por todos el país en Centros Democráticos y ha dicho que quiere sacar 30 senadores.

El Partido Liberal también tiene que aspirar a sacar más de 20, que no los saque, es otra cosa. Tiene que aspirar a sacar más de cuatro cámaras en Antioquia, que no la saque es otro paseo, pero tiene que aspirar porque Uribe en puro Centro va a sacar y donde más va a competir es en Antioquia. En ese orden de ideas la campaña se vino, y los medios de comunicación a partir de ahora van a tener más espacios para congreso y candidatura a presidencia y van a tener menos espacio las actuaciones nuestras y de asamblea pero es la dinámica política.

El tema de las Autopistas de la Montaña quien nos llevó de la ternilla para aprobar los 400.000 fue la U, Federico Gutiérrez, me acuerdo que pataleamos, pedimos explicaciones, que nos dieran seguridad jurídica, quien sacó adelante ese proyecto de acuerdo fue de Federico Gutiérrez de la U y nosotros lo respaldamos después de haberlo estudiado y haber mirado la conveniencia e inconveniencia”.

Intervino el concejal Juan Felipe Campuzano Zuluaga:

“Doctor Federico, no lo conozco y me merece respeto y admiración por su hoja de vida y por los cargos que usted ha desempeñado.

En ningún momento lo he puesto en tela de juicio, simplemente como ciudadano y personaje que quiere a esta región exijo otras posiciones frente a lo que está pasando a nivel nacional con el tema de las autopistas y leí hace poco al doctor Federico donde dijo que en este gobierno no se iba a construir un solo kilómetro de esas Autopistas de La Prosperidad y es cuando digo que hay que exigirle al Gobierno Nacional, así sea de la U y yo pertenezca a la U, así sea mi presidente o como lo quieran llamar aquí, hay que exigirle que cumpla”.

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

“Arranco con las observaciones que hace el concejal Campuzano.

La primera, es mencionarle y obviamente, concejal Guerra, hoy hay un momento político, pero este tipo de proyectos, más que atender cuotas o compromisos burocráticos para realizarlos debe convocar a todos los ciudadanos y fuerzas vivas de la región y la ciudad para que un proyecto de estos sea una realidad.

Lo que dice algún columnista dominical en el periódico El Colombiano, por las últimas notas que ha sacado, no parece tener muy buena fuente porque la verdad ha sido muy desafortunado el citado columnista en tergiversar la verdad, y no lo digo porque lo que ha sacado de las reuniones, que creo, han estado aclaradas por parte de los dos protagonistas del gobernador con el expresidentes Uribe, pero lo digo también por las notas mías.

Concejal Campuzano, nunca, y de eso es testigo el Comité Intergremial y el Comité de Infraestructura que existe en este Departamento, hice una afirmación como la que usted alude a esa nota de prensa que mencionaba, todo lo contrario, y lo estamos diciendo acá y con eso respondo alguna inquietudes de algunos concejales. Es en estos cuatro años del presidente Santos donde se ha invertido más en una fase de rehabilitación de todas las vías por los corredores existentes y son 850 kilómetros más de 500.000 millones de pesos y esa es la primera fase, concejal Guerra que lo mencionaba en la presentación a la que desafortunadamente no asistió.

La primera fase como estaba establecido era rehabilitar las vías existentes ese era el primer compromiso que tenía ISA y hacia parte de ese proyecto.

Rehabilitar la vías existentes y ponerlas transitables y después adecuarlas a las condiciones de diseño de autopistas porque 80 kilómetros por hora es una condición de diseño de autopista aquí o en cualquier parte del mundo. Una sola anécdota, en los últimos 10 años la vía Urabá no recibió un peso para mantenerla transitable.

Si usted la transita hoy, como lo bien lo decía el concejal Guerra, no puede estar peor, porque no es posible estar en un estado más lamentable, y no lo estoy diciendo por el momento político, porque en esto hay que ser responsables y decir las cosas como son, es en este Gobierno Nacional donde más se le ha invertido a la recuperación de todas esas vías.

No es con vías o maquinaria del Departamento ni de los municipios, concejal Guerra, son más de 500.000 millones de pesos, contratos algunos por 170 ó 180.000 que ya están adjudicados y que están empezando a desarrollarse y los otros 300 y algo estarán siendo adjudicados y de entrada en proceso de construcción en el próximo mes de julio y deben estar en doce meses completamente rehabilitadas, esa fase de rehabilitación.

Aquí hay otro punto frente al tema de respeto por los compromisos, creo que el concejal Nicolás Albeiro Echeverri tiene razón en su observación, no se le puede vender una ilusión a una comunidad que va a construir autopistas por todos los cuatro puntos cardinales en doble calzada sin girar un solo peso.

O comprometiendo la tercera parte de lo que vale o menos porque es un billón de pesos lo que comprometieron. El compromiso que ha tenido el Gobierno Nacional del presidente Santos son 10 billones de pesos y se tienen comprometidos en el marco fiscal de mediano plazo, concejal Guerra, no solo los 10 billones sino los que corresponden a los otros aportes para los otros proyectos de autopistas de cuarta generación.

Sino fuera así no estarían entrando a fase de precalificación el 11 de abril del año 2013 las primeros cuatro concesiones de las siete que va tener las Autopistas para la Prosperidad. Concejal Campuzano, no soy del Partido Verde ni estoy acá por atender una cuota burocrática o atender la solicitud de algún congresista o algún gobernador, si se quiere, para que esté en el cargo que estoy.

Estoy acá porque creo en esta región, en este Departamento, yo podría estar en otras partes, bien podría hacerlo, pero creo que tenemos que asumir ese compromiso ciudadano de resolver los problemas de esta región y este país, por esa convicción estoy aquí. Hay inquietudes particulares de algunos concejales y es cierto, a quién no le gusta tener dobles calzadas.

Hacia la mención, y recorro a ella, si un país se desarrolló en infraestructura en los últimos 10 años más que España es España, y regó de autopista y ferrocarriles o trenes rápidos esa región y de aeropuertos, los mejores diseñados por Calatrava y por todos por todo el mundo pero eso no trae tráfico, lo que lo atrae es lo que pase en los dos extremos, nosotros no podemos instalar porta aviones por todo el país, vías que van a ninguna parte, simplemente que por el hecho de trazarla se va inducir al desarrollo, eso es una falacia y España cayó en ese cuento, quería ser igual que Alemania.

Y no lo digo yo, lo dice el periódico El País y muchos de los periódicos españoles, por lo que ha pasado, tres carriles por calzada, inversiones gigantesca y pasa un vehículo al día, aeropuertos donde no ha aterrizado un solo avión en cinco años, estaciones de ferrocarril rápido de 300 kilómetros por hora, donde no hay un solo pasajero. Hoy están pagando las consecuencias de esa irresponsabilidad.

Nosotros tenemos que hacerlo con los recursos escasos, como dice el concejal Nicolás Albeiro Echeverri no estamos en Dinamarca, estamos en Colombia, con recursos escasos y miles de problemas por resolver. Ojalá tuviéramos los recursos para resolverlos todos a la vez, pero hay que priorizar y una forma de hacerlo, lo digo responsablemente, es dejemos las reservas en diseños, en predios, dejemos las licencias ambientales para las dobles calzadas en todos los tramos pero construyamos las que estamos necesitando ya.

Pero no construyamos todo en doble calzada dejando de hacer otras que si necesitamos como la vía a Urabá porque esa era la intencionalidad inicial, dobles calzadas a las Autopistas del Sol, dobles calzadas a conectar malla vial del Valle y Autopistas del Café, doble calzada a Caucasia y Urabá, cero, con el argumento que no tenía tráfico, que es el argumento que siempre se esgrime.

Pero hay un compromiso y no de un gobernador es un compromiso de toda una sociedad que una región como Urabá tiene que ser desarrollada y no es el muelle para Medellín, ese ha sido el error histórico, es una zona industrial, allá donde una empresa como EPM tiene que ser motor de ese desarrollo y ese es el aporte de Medellín para el desarrollo de las regiones porque es incumbente en la medida que lo hagamos podemos detener la masa migratoria que viene de las regiones paupérrimas que existen cada vez que nos alejamos de esta ciudad, Peque, es uno de ellos, concejal Guerra.

Y por eso la conexión y es un punto que es importante, el embalse de Ituango tiene que ser navegable para todo el mundo, no se puede dar el lujo esta comunidad de tener el embalse cercado con postes azules y blancos a lo largo de todo el corredor. Esa es la salida de Peque, inmediata, tiene que tener salida y todos los otros 12 municipios de su área de influencia a ese embalse y ese es un propósito que nos tenemos que buscar todos.

Pues bien esa es una hidrovía, es otra vía de comunicación hacia la costa y eso es parte de los compromisos que como ciudadanos tenemos que adoptar. Ya me refería al tema de las vigencias futuras, están comprometidas en el marco fiscal de mediano plazo y salen específicamente en las licitaciones que van a salir cuyas precalificaciones salen el 11 de abril y cuyas licitaciones salen en el mes de mayo, ahí tiene que estar peso por peso definido y en que momento se deben desembolsar.

No es un cañazo, concejal Guerra, obviamente hay un momento político y ese momento enrarece e induce dudas de propios y extraños, de gente que apoya y gente que no le interesa que la cosas salgan, obviamente por esa coyuntura política, pero nosotros estamos comprometidos, yo no tengo esa agenda y ese es mi compromiso en este cargo donde estoy.

La vía vieja de Palmitas aquí está el Gerente de Proyectos Especiales de la Gobernación, de hecho si han ido recientemente por la vía Palmitas no con maquinaria del municipio de San Jerónimo ni maquinaria del Municipio de Medellín, un contratista con unos recursos y se le van a inyectar 8.000 millones de pesos más a esa vía para recuperarla porque hay muchos niños que viven en San Jerónimo que estudian en la escuela de Palmitas y esa vía es parte de ese mecanismo de comunicación.

Y se menciona que porqué se incluye la vía Medellín - Barbosa - Porcesito dentro de concesiones o la vía Ancón Sur Primavera Camilo C, si ya se hicieron las inversiones. Esas inversiones no están incluidas dentro de los 13 billones, lo que pasa es que esa vías hay que mantenerlas y hay que operarlas, entonces lo que se está planteando es que esos tramos que indudablemente sus inversiones se están realizando en este momento, la operación y el mantenimiento la haga el concesionario para que tengan perdurabilidad, para que no vuelva a pasar lo que pasó durante los últimos 10 años de un retraso total en las redes de malla vial de este Departamento. Es en ese sentido, mantenerlas y operarlas.

El tema de los cronogramas, ustedes saben que ha habido un cambio en el marco de la ley de alianzas público-privadas y sus decretos reglamentarios de que ya lo contratistas, concejal Guerra, no van a tener anticipos, son ellos quienes deben ponerlo, y segundo, se diseña un esquema, y esto no está inventado aquí, esa rueda la inventaron en otros países, en Chile, México, La India, son unidades funcionariales.

O sea que no hay que esperar a que estén los 800 kilómetros construidos para ponerlas en operación, ni tampoco ir desembolsándole recursos a los concesionarios de acuerdo con el avance de la vía, los recursos públicos tanto de Nación como de la región irán a disposición de los concesionarios cuando entren en sus debidas proporciones unidades funcionales en operación, es decir, tramos de 50 o 60 kilómetros que sean transitables por vehículos, y solo allí cuando haya el primer vehículo transitable por ahí recibirán los recursos públicos.

Antes existía una especie de incentivo perverso que hacía que los constructores o concesionarios se quedaran indefinidamente sin cronograma ampliando sus contratos y concesiones y las obras no se venían, eso cambia, concejal Guerra.

No ha habido la primera experiencia en Colombia, pero si en los países que mencioné y eso funciona y que se van a sentir presionados para entregar esa unidades funcionales en operación dentro de los cronogramas propuestos y eso es parte de lo establece tanto la ley como sus decretos reglamentarios.

Agradezco la invitación y estaré dispuesto a venir cuántas veces sea necesarias para aclarar o complementar lo que se requiera y hacer un llamado para que todos sin excepción, así estemos en un ambiente político complejo para que apuntemos todos en la misma dirección y sacar adelante un proyecto de esta naturaleza que es el proyecto vial más ambicioso de todos cuantos se han desarrollado en este país, así tengan una calzada en algunos de los tramos que vale dos veces lo que vale el proyecto Ituango, que vale 1.5 veces lo que vale el Canal de Panamá para que todos la apostemos particularmente en esta región porque tenemos muchos pero muchos enemigos en otras regiones del país”.

Intervino el concejal Bernardo Alejandro Guerra Hoyos:

“Doctor Federico, le pido disculpas, no pude estar en su presentación, estaba atendiendo dos comisiones accidentales sobre el Centro de Eventos y Espectáculos Agropecuario- Aurelio Mejía, que el Alcalde ha anunciado el nombre de un gerente para ese proyecto también importante en el proceso de internacionalización, y el segundo tema, que a Yefferson Miranda Bustamante también le interesa mucho que son las clínicas de garaje en la ciudad, en este momento hay dos mujeres en cuidados intensivos por prácticas indebidas en ese tipo de clínicas que ha sido un problema supremamente grave para la internacionalización de la ciudad.

Doctor Federico, créame que yo soy amigo, pero mi preocupación es mayor, la semana pasada el Gerente de EPM, el doctor Calle, se tuvo que retirar de este recinto el fin de semana, cuando estábamos discutiendo lo de UNE- Millicom por la situación que se presenta con las Farc en Hidroituango y el boleteo que se está dando a contratistas por parte de esa organización, hasta el momento que yo conozca, criminal.

Entonces ese es otro enemigo, la gente no compadece, así todos queramos la paz, que en Cuba se está hablando de paz y en Hidroituango estén violentando a los contratistas y parando el cronograma de obra, eso no lo entiende nadie. El mismo Gobernador de Antioquia ha dicho cuales son los daños que ha generado las Farc en las distintas regiones, cuáles los frentes que son operativos para el secuestro y la extorsión, todos tenemos el cronograma de acuerdo con los dineros y manejo de los dineros pero no solamente los que estamos discutiendo democráticamente para llegar a curules en el Congreso o mantener una presidencia, estamos aquí. Las Farc nos están marcando una agenda que entorpece en este caso el proyecto que usted lideró desde la Gerencia de EPM y que mi preocupación es que eso también suceda con Autopistas de la Montaña”.

Intervino el concejal Ramón Emilio Acevedo Cardona:

“Doctor Federico, estoy de acuerdo con los planteamientos que se hacen que unas vías no llevan desarrollo, estamos de acuerdo y no soy ingeniero, soy psiquiatra. Pero lo que veo y que en su presentación está claramente establecido es que si no hay vías tampoco hay desarrollo y por eso excluir las vías al Urabá sería un garrafal error, pero en esa medida como también desde el punto de vista de la ecuación económica es el flujo de vehículos el que permite diseñar cosas, sino tenemos claramente para qué es ese flujo de

vehículos y no tenemos claramente determinado hacia donde va llevar el desarrollo entonces las cosas se convierten en una falacia.

Por eso sigo sosteniendo que como sea hay que dar la pelea para que no sean trochas en el Siglo XX”.

4º LECTURA DE COMUNICACIONES

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

5º PROPOSICIONES

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

6º ASUNTOS VARIOS

La Secretaría informó que no había asuntos varios radicados sobre la mesa.

CONVOCATORIA: La próxima reunión se realizará el 19 de marzo a las 9:00 a.m., en el Recinto de Sesiones del Concejo de Medellín.

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRI ALVARÁN
Presidente

JUAN DAVID PALACIO C.
Secretario General

Anexos:

1. Formato de Registro de Asistencia de Concejales. (2 folios).
2. Formato del Uso de la palabra. (1 folio).
3. Comunicaciones suscritas por el Secretario General. (5 folios).
4. Comunicación suscrita por el Personero de Medellín. (1folio).

Transcribió: Nora Álvarez Castro
María H. Acosta Benvenuti
Fanny A. Bedoya Correa
Revisó: Gloria Gómez Ochoa

