

RESPUESTAS A PREGUNTAS DEL PERIÓDICO EL COLOMBIANO A PRESIDENCIA

- 1. Actualmente se trabaja en lo que serán los accesos a los megaproyectos viales de Medellín a través de los dos túneles, el del occidente, -que está a punto de ser realidad- y el del oriente que está en proyecto. Ello creará una gran zona de tres pisos a través del río Cauca. Una con Santafé de Antioquia como cabeza, otra la del valle de aburrá y la tercera la del Valle de Rionegro/La Ceja. ¿Cuál sería el aporte de la Nación para coadyuvar en la financiación del Túnel de Rionegro?**

R/. *Túnel de Rionegro:*

El proyecto de iniciativa regional "*Túnel de Rionegro*", busca mejorar la comunicación entre el Valle de Rionegro y Medellín a través de la construcción de un túnel de aproximadamente 8.3 km y sus vías de acceso. La base de este nuevo trazado es la carretera Medellín – Santa Helena – Aeropuerto.

Esta vía no forma parte de la red de carreteras a cargo de la Nación, la cual fue definida mediante Documento Conpes 3085 del 14 de julio de 2000; por el contrario, esta vía es del orden departamental.

Teniendo en cuenta lo anterior, y de acuerdo con lo dispuesto en tal Documento Conpes, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS – no podrá destinar recursos de su Presupuesto de Inversión para financiar, parcial o totalmente, el proyecto en cuestión.



- Vía departamental.
- Vía nacional.

Sin embargo, es evidente la contribución por parte de la Nación a la solución de los problemas viales del Valle de Rionegro y del Valle de Aburrá: en efecto, mediante los proyectos "*Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo*" y "*Conexión Valle de Aburrá – Cuenca del Río Cauca, Túnel de San Jerónimo*", el INVIAS busca atender la demanda vial existente en el sur-oriente y el nor-occidente antioqueño, y en particular lograr una conexión eficiente entre la ciudad de Medellín y el aeropuerto José María Córdoba.

• ***Proyecto "Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo":***

El INVIAS entregó en concesión el proyecto "*Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Valle de Rionegro y Conexión a Puerto Triunfo*", mediante contrato No. 275 de 1996.

El costo del contrato original ascendió a \$133,402 millones de agosto de 1995.

En desarrollo de dicho proyecto, que involucra las principales vías a cargo de la Nación en el sur occidente del departamento de Antioquia, se adelantó la rehabilitación y ampliación de la calzada existente en los siguientes tramos:

- Medellín – Guarne – Te de Aeropuerto – Marinilla – Santuario (52 km).
- Te de Aeropuerto – Aeropuerto (10 km).
- Medellín – La Fe – Don Diego – Llanogrande – Aeropuerto (38 km).
- La Fe – El Retiro (4 km).
- Don Diego – La Ceja – La Unión (24 km).
- Llanogrande – Rionegro (6 km).
- La Ceja – Rionegro (15 km).
- Rionegro – Carmen de Viboral (9 km).
- Rionegro – Marinilla (5 km).
- Varios accesos e intersecciones.

Adicionalmente, en la actualidad se está ejecutando la construcción de la segunda calzada en el sector Medellín – Guarne – Marinilla (42 km). Por otra parte, el concesionario está adelantando obras de mantenimiento de los sectores mencionados y del tramo Santuario – Puerto Triunfo – Caño Alegre, este último con una longitud de aproximadamente 135 km.

• ***Proyecto "Conexión Valle de Aburrá – Cuenca del Río Cauca, Túnel de San Jerónimo":***

Por otra parte, el apoyo de la Nación a la región se evidencia en el proyecto "*Conexión Valle de Aburrá – Cuenca del Río Cauca, Túnel de San Jerónimo*".

En efecto y de acuerdo con información suministrada por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, éste suscribió el Convenio Interadministrativo No. 583-96, por solicitud de los representantes de la región antioqueña.

Mediante este convenio, el INVIAS, el Area Metropolitana del Valle de Aburrá, el Municipio de Medellín y el Instituto para el Desarrollo de Antioquia – IDEA, acordaron

realizar inversiones cercanas a los \$140,000 millones¹, en un plazo de 5 años, con el propósito de adelantar el proyecto "Conexión Valle de Aburrá – Cuenca del Río Cauca, Túnel de San Jerónimo". La iniciación de tal convenio se produjo el 18 de octubre de 1996.

Compromisos financieros: Los compromisos financieros establecidos en el convenio son:

Año	INVIAS	Departamento de Antioquia	Area Metropolitana	Municipio de Medellín	Total
1996	1,905.0				1,905.0
1997	21,113.6	2,008.0	2,008.0	2,008.0	27,137.6
1998	27,433.5	4,699.0	4,699.0	4,699.0	41,530.5
1999	28,396.5	5,404.0	5,404.0	5,404.0	44,608.5
2000		6,214.0	6,214.0	6,214.0	18,642.0
2001		3,573.0	3,573.0	3,573.0	10,719.0
Total	78,848.6	21,898.0	21,898.0	21,898.0	144,542.6

Cifras en millones de pesos de 1996.

Contratos: De acuerdo con lo establecido en el convenio, el departamento de Antioquia suscribió el contrato No. 97-CO-20-1641 con la Unión Temporal Impregilo S.p.A. – Topco S.A., por valor de \$100,460,549,406 y un plazo de 45 meses a partir del 8 de septiembre de 1997.

A pesar de no estar pactado dentro del convenio, el INVIAS celebró el contrato No.170 de 1997 con la firma Integral S.A. por valor de \$6,294,804,289 y 55 meses de plazo, con el fin de adelantar la interventoría y apoyo gerencial de la construcción y pavimentación de la carretera Medellín – Santa Fe de Antioquia. En el mes diciembre de 1999 se adicionó en la suma de \$1,110,195,711, para un acumulado de aproximadamente \$7,405 millones.

Es importante resaltar que el Instituto ha adelantado varias actividades empleando recursos adicionales a los pactados en el convenio:

Contrato de Interventoría:	\$7,405 millones.
Sueldo Gerente Convenio:	\$73 millones.
Compra de Predios:	\$2,702 millones.
<i>Total aportes adicionales del Instituto:</i>	<i>\$10,180 millones.</i>

Desembolsos realizados: a continuación se presenta el informe de desembolsos realizados durante el período 1996 – 1999²:

¹ Cifras en pesos de 1996.

² Información reportada por el INVIAS el 28 de febrero de 2000.

Entidad	Desembolsos	% pago
INVIAS	78,848.6	100.0
Departamento de Antioquia	2,008.0	16.6
Municipio de Medellín	9,407.0	77.7
Area Metropolitana del Valle de Aburrá	6,707.0	55.4

Cifras en millones de pesos de 1996.

Compromisos pendientes: de acuerdo con el INVIAS, los siguientes son los compromisos pendientes de las vigencias 1998 y 1999³:

Compromisos pendientes de 1998:

- Departamento de Antioquia \$4,699 millones.

Compromisos pendientes de 1999:

- Instituto Nacional de Vías \$0
- Departamento de Antioquia \$5,404 millones.
- Municipio de Medellín \$2,702 millones.
- Area Metropolitana del Valle de Aburrá \$5,404 millones.

2. La construcción del tramo entre Santafé de Antioquia y Puerto Valdivia es la financiación de la llamada marginal del Cauca, que uniría el sur del norte con el país. Los estudios de prefactibilidad están muy avanzados. Pero hace falta el empuje de la Nación. ¿Considera su gobierno esta inversión como algo prioritario en los ajustes al plan vial?

R/. Mediante Documento Conpes 3085 del 14 de julio de 2000, el Gobierno Nacional estableció las principales estrategias para el desarrollo de la Red Nacional de Carreteras durante el período 2001 - 2002.

Debido a que durante los últimos se ha presentado un deterioro de la Red Nacional de Carreteras⁴, el Documento Conpes mencionado dispuso como principal estrategia concentrar la porción flexible del presupuesto de inversión del INVIAS⁵ en el mantenimiento de la *red construida* y no en la construcción de nuevos proyectos.

En consecuencia, la construcción de la carretera Santa Fe de Antioquia – Puerto Valdivia no es un proyecto prioritario para el INVIAS durante el período 2001 – 2002.

No obstante, se debe destacar que el INVIAS, a través de un convenio suscrito con Fonade, contrató a la firma Integral S.A. para realizar los estudios de Fase II Avanzada de la vía Santa Fe de Antioquia – Puerto Valdivia, proyecto de 141 kilómetros de longitud que contempla la construcción de trece (13) túneles.

³ Cifras en pesos de 1996.

⁴ Esta situación se debió principalmente a las restricciones fiscales de la Nación y al fuerte invierno que se presentó durante 1999.

⁵ Presupuesto de inversión del Instituto sin incluir los cupos aprobados de vigencias futuras ni los compromisos contractuales asumidos en desarrollo del programa de concesiones viales.

En la actualidad se requiere realizar los estudios Fase III, cuyo costo asciende a \$19,507.8 millones⁶. Estos se ejecutarían por sectores, de acuerdo con la disponibilidad de recursos de la entidad.

3. La ampliación, rectificación y pavimentación de la ruta Caucaasia, Zaragoza, Puerto Berrío está incluida en las carreteras para la Paz. Con ella se uniría la Costa Norte por la vía más rápida a Bogotá. ¿Vé Usted con buenos ojos y posibilidades que la obra sea incluida en los presupuestos nacionales?

R/. Tal como se menciona, el proyecto hace parte del Programa Vías para la Paz del Plan Colombia, próximamente a ser iniciado. La construcción de ésta vía es uno de los tres proyectos en el componente "Principales Proyectos de Carreteras", y financiado con recursos de la Corporación Andina de Fomento –CAF–. En razón de lo anterior, éste proyecto, así como los otros proyectos susceptibles de ser financiados dentro de la primera etapa de este programa, deben cumplir con los criterios de selección y priorización establecidos mediante documento CONPES 3075 del pasado 15 de marzo⁷ y en las condiciones del crédito, así como contar con la no objeción de la CAF.

4. La reactivación de la doble Calzada Bello-Hatillo requiere de una inyección por parte de la Nación de cerca de \$45 mil millones para ponerle fin al conflicto que allí se viene desarrollando desde hace algunos meses. ¿Cuál es su opinión al respecto?

De acuerdo con el Convenio Interadministrativo No. 005 del 25 de enero de 1996, la vía Medellín K0+000 – El Hatillo K24+400 (punto de intersección entrada a Barbosa) fue transferida al departamento de Antioquia. Por lo anterior y de acuerdo con el Documento Conpes 3085 del 14 de julio de 2000, la Nación, a través del INVIAS, no podrá realizar inversiones en red que no esté a su cargo.

Al ser la vía de competencia de la Gobernación, corresponde al ente territorial adelantar las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento que considere necesarias.

Para este efecto, la Gobernación del departamento de Antioquia contrató, por el sistema de concesión, las obras que consideró eran necesarias para el sector, las cuales consisten básicamente en la rehabilitación de la calzada existente y en la construcción de una segunda calzada en el mismo sector; estas obras deben ser financiadas, entre otros, con los recursos provenientes del recaudo de la tasa de peaje en las casetas previstas dentro de la estructuración de la concesión.

No obstante y de acuerdo con información suministrada por funcionarios de la Gobernación del departamento de Antioquia, hasta el momento dicha Gobernación no ha instalado las casetas de peaje mencionadas, por inconvenientes con la comunidad. Estos inconvenientes deberán ser resueltos por la Gobernación, en virtud del contrato de concesión suscrito.

5. La internacionalización del Aeropuerto José María Córdova es inaplazable. La política de "cielos abiertos" parecería que se hubiera cerrado para ese aeropuerto, máxime si se tiene en cuenta que Medellín es un centro

⁶ Cifra en pesos de 2000.

⁷ Documento CONPES 3075: Plan Colombia: Red de Apoyo Social, Programa: Manos a la Obra, Componentes: Proyectos Comunitarios y Vías para la Paz.

industrial, comercial y de servicios, que recoge un amplio flujo de pasajeros y carga, no sólo de Antioquia sino de los departamentos limítrofes, cuyo destino y procedencia es mayoritariamente los Estados Unidos y Europa. ¿Sería posible darle el mismo tratamiento que se le otorga hoy a Bogotá Barranquilla, Cartagena y Cali?

R/. En años anteriores se ha negociado la inclusión de Medellín en los convenios con países como Francia, Alemania, México, Panamá, los países del Grupo Andino, y algunas islas del caribe como Aruba y Curazao. En este sentido, corresponde a las aerolíneas fijar las frecuencias según la demanda para transporte de pasajeros y carga, de acuerdo con lo establecido en los convenios.

Con respecto a los Estados Unidos, el convenio vigente es de tipo Bilateral sin acuerdo de Cielos Abiertos. En las renegociaciones del convenio en marzo de 2000, buscando proteger a las empresas colombianas y favoreciendo el aumento en el número de rutas, se acordó la realización de un proceso de apertura gradual durante los próximos 4 años. Así, desde el momento de la firma del nuevo convenio, las aerolíneas de carga pueden establecer rutas desde esta ciudad a cualquier ciudad de los Estados Unidos, favoreciendo el comercio exterior, y para el transporte de pasajeros se estableció el inicio de la operación a esta ciudad el 1 de Octubre de 2002.

Por otra parte, cabe resaltar que la política de Cielos Abiertos consiste, principalmente, en libertad de acceso a las compañías de Transporte Aéreo de carga y de pasajeros, orígenes y destinos de los vuelos y "Derechos de Tráfico". Estos últimos consisten en la libertad con que cuenta la aerolínea para continuar el vuelo hacia otro país diferente de aquel de donde provino.

En consecuencia, la política de Cielos Abiertos requiere, para su implementación, adelantar la firma de acuerdos bilaterales o multilaterales con otros países en los que se establezca la liberación de rutas, acceso de aerolíneas y derechos de tráfico, permitiendo que sea la demanda quien determine la oferta.

Actualmente, el único país con el que Colombia tiene un acuerdo de Cielos Abiertos es Venezuela. Con la Comunidad Andina se tiene un acuerdo parcial, pues los Derechos de Tráfico no fueron liberados. Con el resto de países, los convenios existentes son de tipo bilateral y la fijación del número de aerolíneas, orígenes y destinos y derechos de tráfico hacen parte de las negociaciones de los acuerdos, como en el caso de Medellín citado anteriormente.

6. ¿En qué van los estudios y la posible financiación para concretar el centro de transferencias multimodal de carga en Puerto Berrío?

R/. El desarrollo del proyecto para la construcción de un Centro de Transferencia Multimodal en Puerto Berrío se ha realizado por parte de entes privados.

A la fecha, el Ministerio de Transporte no ha recibido comunicación oficial en la que se exponga una propuesta concreta para la realización del proyecto, y hasta tanto esto no suceda y se haga un estudio de la misma, no es posible emitir concepto alguno a ese respecto.

7. ¿Cuándo podría hacerse realidad el puerto de aguas profundas en Turbo, de cuya importancia se ha hablado y escrito por más de siete décadas?

R/. De acuerdo a la Ley 1 de 1991 - Estatuto de Puertos Marítimos, la política para el sector portuario debe estar definida mediante el plan de expansión portuaria. Dicho plan determina aquellas zonas que son aptas para desarrollos portuarios. En razón a lo anterior, los nuevos desarrollos de infraestructura portuaria deben corresponder a iniciativas del sector privado, tanto en la financiación como en su ejecución.

En particular, la zona del Golfo de Urabá está considerada como apta para desarrollo portuario según lo dispuesto en el "Plan de Expansión Portuaria 1998 - 1999"⁸.

Actualmente, la Dirección de Transporte Marítimo del Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente y la Subdirección de Transporte del Departamento Nacional de Planeación se encuentran en preparación del nuevo plan de expansión, el cual deberá incluir aspectos de ordenamiento físico - portuario y ambiental de los litorales colombianos.

PROYECTO

El proyecto consiste en un desarrollo Portuario Internacional de Aguas Profundas, localizado sobre el litoral oriental del Golfo de Urabá, en la bahía de Turbo. Desarrollado por etapas (4) hasta llegar a atender buques de 20.000 toneladas con 10 metros de calado en el año 2020. El objetivo del puerto es servir como alternativa para la salida de los productos de la región noroccidental del país, especialmente del Alto Valle de Aburrá y Medellín. El costo total estimado del proyecto es de \$83.000 millones.

Para el desarrollo del proyecto se constituyó una Sociedad Promotora para el Puerto, compuesta por el Municipio de Turbo, el Gremio Bananero, la Sociedad Portuaria de Santa Marta y las comunidades de Urabá y Turbo y varios operadores portuarios.

Tanto el Corpes de Occidente como la Sociedad Promotora del puerto ha promovido estudios buscando la viabilidad del puerto. Entre 1995 y 1998, la firma Hidroestudios & Alvaro Pachón de Colombia, desarrolló estudios de factibilidad de alternativas de localización física, evaluación financiera, demanda de carga y pre-diseños de las obras.

8. La Ley de Metros le da un tratamiento adecuado a Bogotá y Cali para que en su financiación los aportes sean de un 70% por parte de la Nación y un 30% de las entidades territoriales respectivas. ¿Sería posible adicionar esa Ley con una iniciativa por supuesto del ejecutivo central en el sentido de darle el mismo tratamiento a los socios del Metro de Medellín, concretamente a esta capital y a Antioquia?

R/. Es importante precisar que en la actualidad se adelantan los procesos de estructuración técnica, legal y financiera de los sistemas integrados de transporte masivo de Bogotá y Cali. Dichos procesos tienen como tarea otorgar todo el apoyo necesario, tanto a la Nación como a los Municipios, en la evaluación y análisis de diversas opciones tecnológicas de transporte masivo que garanticen la integralidad del

⁸ Documento CONPES 2292 del 4 de marzo de 1998.

sistema de transporte, la captación de la mayor cantidad de pasajeros, los menores costos de inversión y operación posibles y la sostenibilidad en el tiempo de los sistemas. Así mismo, se prevé la vinculación del sector privado, racionalizando de esta forma, los aportes de capital de los Municipios y de la Nación a los proyectos.

Por lo anterior, no se conoce aún el monto de los aportes definitivos de la Nación a estos proyectos, los cuales dependerán de los resultados de la estructuración, y en particular, de la participación del sector privado en el financiamiento de los mismos. En todo caso, los aportes de la Nación se sujetarán a lo dispuesto por la ley, mínimo 40% y máximo 70% del servicio de la deuda del proyecto. La analogía con el Metro de Medellín es, entonces, prematuro establecerla.

9. La situación del Oriente antioqueño es bien delicada con la voladura sistemática de torres de energía, con la marcha de desplazados, con las masacres alentadas por los diversos actores del conflicto. ¿Qué plan especial contempla su gobierno para contrarrestar esa delicada situación, teniendo en cuenta la importancia geopolítica, social y económica de esa zona antioqueña?

R/. En el Oriente Antioqueño se conformó una corporación de desarrollo para la paz por la iniciativa de la Diócesis Sonsón – Río Negro, la Corporación vida justicia y paz del oriente Antioqueño, Fundación Proantioquia, y paz, ISA e ISAGEN con el fin de poner en marcha un programa de desarrollo para la paz en la región de características similares a las del programa de desarrollo y paz del Magdalena Medio. El principal objetivo de esta iniciativa es el de apoyar procesos en la región que generen condiciones de convivencia por medio de la promoción de proyectos productivos sostenibles y de la reconstrucción del tejido social incentivando la participación social en torno a objetivos priorizados por las mismas comunidades.

Los municipios de cobertura de este programa son: Abejorral, Alejandría, Argelia, Caracolí, Cocorná, Granada, Guatapé, Nariño, Peñol, San carlos, Sonsón, San Francisco, San Luis, san Rafael, San Vicente, San Roque, Santo Domingo, Puerto Triunfo, Maceo, Retiro, Río Negro, La Ceja, La Unión, Guarne, Marinilla, El Santuario, y El Carmen.

El DNP ha venido acompañando esta iniciativa que en la actualidad se encuentra aun en etapa de formulación, ajustando la propuesta de intervención y de socialización con las comunidades para definir el monto de los recursos que aportará el Fondo de Inversiones para la paz ya que este programa es uno de los proyectos prioritarios contemplados en la estrategia de desarrollo institucional del Plan Colombia.

Frente a la problemática del desplazamiento forzado, el gobierno aprobó en el mes de noviembre de 1999, un plan de acción para mejorar los mecanismos e instrumentos para la prevención, la protección, la atención humanitaria, el retorno, la reubicación y la estabilización socioeconómica de la población desplazada por la violencia.

El Plan de Acción establece un esquema flexible de ejecución a nivel regional y local que involucra a las entidades territoriales en acciones de su responsabilidad y permite la participación del sector privado, agencias internacionales y ONGs, bajo la coordinación de la Red de Solidaridad Social. De esta manera las entidades que tengan interés en desarrollar proyectos para la atención de la población desplazada por la violencia, deberán dirigirse a la oficina regional de la Red de Solidaridad Social o al Comité Municipal o Departamental de atención a dicha población.

10. La Nación a través de Ferrovías, prometió apoyo al llamado Tren de Cercanías con partidas por valor de 20.000 millones de pesos. Esta obra uniría a Bello con Barbosa. Ante la posibilidad de Liquidar a Ferrovías, ¿en qué quedaría esa cooperación de la administración pública central?

R/. Mediante convenio No. 811 del 31 de enero de 2000, Ferrovías se comprometió a aportar \$12.000 millones para adelantar la construcción del Tramo Bello-Girardota del Tren de Cercanías del Norte del Valle de Aburrá. Dichos recursos se encuentran debidamente presupuestados en la presente vigencia fiscal y serán ejecutados una vez la Empresa Metro de Medellín constituya el patrimonio autónomo, cuenta fiduciaria a través de la cual se manejarán los recursos.

11. Medellín es una de las ciudades de más altos índices delincuenciales. Y en sus comunas se albergan el mayor número de desempleados. Por qué no sustituir gradualmente los policías-bachilleres por policías profesionales por un lado y por el otro cabe preguntar ante esa ola de desocupación, ¿Qué planes contempla su gobierno para bajar en algo esos explosivos índices de ocio?

R/. Medellín no es la única ciudad en el país que muestra índices delincuenciales preocupantes; es un fenómeno que está sufriendo el municipio colombiano en general, y de manera creciente. En ese contexto, es clara la necesidad de tener un mayor pie de fuerza de policías profesionales que puedan contrarrestar la criminalidad y la violencia urbana. En los últimos años se ha venido reduciendo el tamaño de la policía bachiller y ello responde a la estrategia de la Policía Nacional de desplazar gradualmente esta figura por policía profesional.

Sin embargo, en Colombia sigue existiendo la tendencia a considerar que la provisión de pie de fuerza policial es competencia exclusiva de la Nación, mientras que la Ley 4 de 1991 dispone en su Capítulo V los servicios especiales de Policía Nacional en los municipios. En ese marco, se está facultando a los alcaldes para incrementar el servicio de policía en el territorio de su jurisdicción u obtener servicios especializados de la misma. Para ello, podrán contratar con la Policía Nacional la incorporación del personal respectivo, el cual será asignado de manera exclusiva para atender las necesidades municipales. En el caso de requerir servicios especializados, la institución policial dispondrá de la formación y capacitación necesaria del personal solicitado.

Este personal asignado al municipio hace parte de la Policía Nacional y por ello está sujeto al régimen existente de incorporación, selección, disciplinario, prestacional, de carrera, penal y demás disposiciones que rigen a la institución. La responsabilidad municipal está dada en materia salarial, de primas, subsidios, prestaciones, indemnizaciones y demás derechos y costos que se originen por la prestación del servicio. Adicionalmente, la Ley 4 otorga competencias a los municipios para adelantar planes de adecuación o construcción de viviendas fiscales para el personal de policía, conjuntamente con la Nación, el Departamento y Entidades Descentralizadas.

Esto con relación al tema de policía. Sin embargo, debe haber claridad frente al hecho de que el tema de la convivencia y la seguridad ciudadana no se agota en la policía. La policía es una herramienta que provee el Estado para la reacción, prevención y disuasión del crimen. Las autoridades civiles, en particular los alcaldes, en calidad de jefes de policía municipal, tienen competencias y responsabilidades concretas en la materia. Así mismo, la ciudadanía. Los esquemas de seguridad urbana contemporánea privilegian las alianzas estratégicas entre policía, empresas de vigilancia y seguridad privada y comunidades. La ciudadanía, en su dimensión de deberes o de responsabilidad social debe participar activamente en la definición y la gestión de un esquema de seguridad. Para ello está el ámbito de la planeación participativa de la seguridad ciudadana en el desarrollo y la gestión preventiva de la misma en modelos como el de Frentes de Seguridad. Con seguridad Medellín está explorando alternativas de esta naturaleza, entre otros, en el marco que ofrece un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo que suscribió el municipio, con el aval de la Nación, para apoyar políticas, programas y acciones para fortalecer la convivencia y la seguridad ciudadana.

En lo correspondiente a los planes de generación de empleo, aparte de las políticas de tipo macroeconómico, existen otras dirigidas a apoyar tanto el sector productivo como las poblaciones más vulnerables por efectos de la recesión. Las del sector productivo se refieren a incentivos tributarios a la generación de empleo, apoyo a la micro, pequeña y mediana empresa, a la construcción de vivienda de interés social, programas para aumentar la productividad y competitividad, entre otras. Todas estas acciones se están desarrollando en áreas donde se encuentran los más altos índices de desempleo y se concentra la mayor parte de la población, como es el caso de Medellín.

El proyecto "Empleo en Acción" del Plan Colombia está dirigido tanto al sector productivo como a las poblaciones vulnerables ya que contiene dos componentes: proyectos comunitarios y vías para la paz. El primero ofrece ocupación transitoria a desempleados mayores de edad, no matriculados en programas de educación y que pertenezcan al 20% más pobre de la población urbana, en obras de infraestructura en el 40% más pobre de las zonas urbanas. El segundo desarrolla proyectos carreteros, y la adecuación de canales navegables en aquellas zonas en donde la comunicación por vía

terrestre no es posible; también realiza un programa de empleo temporal a través de la utilización intensiva de mano de obra local no-calificada en la ejecución de las obras de infraestructura

Por otro lado, el Gobierno Nacional actualmente está diseñando un programa de capacitación laboral dirigido a los jóvenes de 18 - 25 años de los estratos uno y dos de la población (niveles 1 y 2 del Sisben). El objeto del programa es aumentar las posibilidades de inserción laboral de sus beneficiarios a través de capacitación en el oficio y práctica laboral en empresas del sector formal. Medellín es una de las tres primeras ciudades en donde se va a ejecutar el programa.

12. Ya existe un acuerdo entre acreedores y trabajadores de las empresas textiles antioqueñas para cobijarse en la ley 550 de Intervención Económica. Mas el IFI y la Dian permanecen impermeables a suscribir ese convenio para salvar nuestra industria textil. El 6 de noviembre vence el plazo para tener listo el convenio, puesto que de lo contrario se liquidarían nuestras tradicionales industrias en este ramo manufacturero. ¿Usted estaría dispuesto a abogar ante la Dian y el IFI para que avalaran ese acuerdo?

En la actualidad, los niveles directivos de la DIAN y el IFI se encuentran adelantando las negociaciones con las textileras. En esta medida, debe entenderse que debido a la mayor flexibilidad de los parámetros que rigen a los acreedores privados, las negociaciones con ellos pueden resultar más ágiles, a diferencia de los establecimientos del Estado que están sujetos a las previsiones legales. Se puede tener la certeza de que ambas entidades actuarán, dentro de las posibilidades de la Ley, con el mayor interés en la defensa del patrimonio nacional y los intereses de las empresas.