



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 653

Bogotá, D. C., Jueves 22 de septiembre de 2005

EDICION DE 28 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NUMERO 027 DE 2005

(junio 8)

Legislatura 2004/2005

Hora: 10:30 a. m.

Presidente: *José María Imbett Bermúdez*

Vicepresidente: *Gustavo Adolfo Lanziano Molano*

Secretario: *Gustavo Amado López*

En Bogotá, D. C., a los ocho (8) días del mes de junio del año dos mil cinco (2005), siendo las diez y treinta de la mañana (10:30 a. m.), se reunieron los Miembros de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, presidida inicialmente por el honorable Representante José María Imbett Bermúdez.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Al Canal Institucional Señal Colombia, en donde se adelantará un debate sobre los precios de los combustibles, en el seno de la Comisión Quinta de la honorable Cámara de Representantes, con presencia del señor Ministro de Minas, y con citación hecha al señor Presidente de Ecopetrol; citación que hacen los Representantes Efrén Hernández, Pedro Arenas, Jaime Durán, Manuel Caroprese, Luis Fernando Duque, José Ignacio Bermúdez y Eleonora Pineda.

Señor Secretario; sírvase leer el Orden del Día.

Secretario:

ORDEN DEL DIA

Sesión de la Comisión Quinta

8 de junio de 2005. 10:30 de la mañana.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación al señor Ministro de Minas y Energía, doctor *Luis Ernesto Mejía Castro* y al señor Presidente de Ecopetrol, doctor *Isaac Yanovich Farbaiarz* e invitación al señor Contralor, doctor *Antonio Hernández Gamarra* para discutir las alzas del precio de la gasolina y el ACPM

y expliquen las metodologías y resultados de las coberturas de riesgo efectuados en el año 2004, según Proposición número 044 presentada por los honorables Representantes Efrén Hernández y suscrita por los honorables Representantes *Pedro Arenas, Jaime Durán Barrera, Luis Fernando Duque García, Manuel José Caroprese, José Ignacio Bermúdez Sánchez y Eleonora Pineda.*

III

Discusión ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 192 de 2004 Cámara, por medio de la cual se autoriza y se reglamenta la actividad de la helicicultura y se dictan otras disposiciones.

Autor, el doctor *Buenaventura León.*

Ponentes: Ponente Coordinador el doctor *Luis Enrique Dussán López* y Coponente el doctor *Luis Edmundo Maya Ponce.*

Fue publicado el proyecto en la **Gaceta del Congreso** número 612 de 2004 y la ponencia en la **Gaceta del Congreso** número 1 de 2005.

IV

Discusión ponencia para primer debate de los Proyectos de ley número 358 de 2005 Cámara, por la cual se dictan normas relativas a la exploración, explotación, transformación y comercialización de las Salinas de Zipaquirá, acumulado al Proyecto de ley número 334 de 2005 Cámara, por la cual se establece una exención al artículo 355 de la Ley 685 de 2001, en relación con las salinas del territorio nacional.

Autores: los doctores *Gustavo Petro Urrego y Gerardo Piamba.*

Ponente Coordinador el doctor *Jorge Carmelo Pérez Alvarado,* Coponentes; los doctores *José María Imbett Bermúdez, José Ignacio Bermúdez Sánchez, Pedro José Arenas García.*

El proyecto fue publicado en la **Gaceta del Congreso** número 142 de 2005 y la ponencia para primer debate fue enviada por medio magnético.

V

Proyecto de ley número 365 de 2005 Cámara, por la cual se establecen medidas para orientar la planificación, administración integral de recurso hídrico en el territorio nacional.

Ponente Coordinador el doctor *Alfredo Cuello Baute,* Coponentes los doctores *Alirio Villamizar Afanador, Luis Enrique Dussan López, Luis Edmundo Maya Ponce, José María Imbett Bermúdez, Gustavo Adolfo*

Lanziano Molano, Antonio Valencia Duque, María Consuelo Torrado, Luis Fernando Duque García.

El proyecto fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 217 del 2005 y la ponencia para primer debate fue enviada por medio magnético.

VI

Proposiciones y varios

Leído el Orden del Día señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Sírvase pasar a lista señor Secretario.

Secretario General:

Pedro José Arenas García

José Ignacio Bermúdez Sánchez

Manuel José Caroprese Méndez

Alfredo Cuello Baute

Luis Fernando Duque

Jaime Enrique Durán Barrera

Luis Enrique Dussán López

José María Imbett Bermúdez

Gustavo Adolfo Lanziano Molano

Marco Tulio Leguizamón Roa

Luis Edmundo Maya Ponce

Jorge Carmelo Pérez Alvarado

Eleonora María Pineda Arcia

María Consuelo Torrado García

Edgar Eulises Torres Murillo

Antonio Valencia Duque

Luz Piedad Valencia Franco

Sandra Arabella Velásquez

Alirio Villamizar Afanador.

Contestaron inicialmente a lista los honorables Representantes:

Pedro José Arenas García

José Ignacio Bermúdez Sánchez

Manuel José Caroprese Méndez

Luis Fernando Duque

Jaime Enrique Durán Barrera

Luis Enrique Dussán López

José María Imbett Bermúdez

Gustavo Adolfo Lanziano Molano

Marco Tulio Leguizamón Roa

Luis Edmundo Maya Ponce

Antonio Valencia Duque

Luz Piedad Valencia Franco

Sandra Arabella Velásquez Salcedo

Alirio Villamizar Afanador.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Alfredo Cuello Baute

Jorge Carmelo Pérez Alvarado

María Consuelo Torrado García

Edgar Eulises Torres Murillo.

Con excusa dejó de asistir la honorable Representante:

Eleonora María Pineda Arcia.

Señor Presidente; le informo que hay quórum decisorio.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Señor Presidente; le informo que hay quórum decisorio.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

En consideración el Orden del Día leído. Concedo el uso de la palabra al doctor Dussán.

Honorable Representante Luis Enrique Dussán López:

Gracias señor Presidente. Es que en el Orden del Día, pues si bien entendemos la gran importancia de este debate sobre el incremento del precio de la gasolina; hay tres proyectos de ley, dos de los cuales vienen en el Orden del Día ya varias Sesiones; sobre todo el de helicultura. Yo creo que llevamos todo este semestre y no ha podido ser considerado; tenemos la preocupación, es un proyecto nuevo y de no discutirse en primer debate y aprobarse moriría el proyecto, y hay un gran interés por los helicultores; es una potencialidad importante del desarrollo de un renglón productivo en Colombia, el de caracol de tierra, y moriría el proyecto porque no tenemos claro que en lo que queda de esta legislatura podamos tener nuevamente Sesión de la Comisión. Entonces muy respetuosamente queremos pedirle a la Comisión, que pudiéramos alterar el Orden del Día; hay una proposición radicada para tratar antes del debate dos de los proyectos de ley que hoy están en consideración. Gracias señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Honorable Representante; quién más que yo quisiera que pudiéramos al interior de la Comisión darle primer debate a estos importantes proyectos, como la Ley del Agua, helicultura y el de salinas en donde soy ponente. Para ello me voy a permitir pedirle al Secretario que lea el artículo 79 del Reglamento de la Cámara.

Secretario:

Artículo 79. Parágrafo Único. En el evento de celebrarse sesiones para escuchar informes o mensajes, o adelantarse debates sobre asuntos específicos de interés nacional, no rigen las reglas indicadas para el Orden del Día. Si se trata de un debate a un Ministro, encabezará el Orden del Día de la sesión.

Honorable Representante Luis Enrique Dussán López:

Señor Presidente; pero entonces quiero pedirle que adquiramos todos el compromiso de que podamos hacer una última sesión de esta Comisión, que creo puede ser mañana, porque entiendo que mañana la Plenaria va a ser en la tarde; pero que ojala todos los compañeros pudiéramos adquirir ese compromiso hoy para que evacuemos esos proyectos de ley, que todos son muy importantes y que vienen hace mucho rato presentados a consideración de esta Comisión.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Yo propondría que de darle finalización al debate que hoy nos ocupa, nos quedáramos a la hora que se termine con el fin de abocar el conocimiento de los proyectos de ley que están pendientes. Esto sin perjuicio de que mañana hagamos Comisión, si la Plenaria nos permite hacerla.

Yo le propuse a la señora Presidenta que hiciéramos Plenaria a las 11 de la mañana, con la finalidad de que desde las 8 la Comisión pudiera trabajar y abocar el conocimiento de estos importantes proyectos de ley. Continúa la discusión. Representante Maya.

Honorable Representante Luis Edmundo Maya Ponce:

Gracias Presidente. Buenos días honorables Representantes y a los gremios que nos acompañan.

Presidente; con el mayor respeto; yo entiendo que así dice el Reglamento; sin embargo hemos hablado con los citantes a este debate; de cualquier forma la autonomía de la Comisión puede, si así lo desea,

alterar el Orden del Día, si así lo desea en torno a su autonomía y de su ejercicio. Yo volvería a insistir bajo la premisa de que hemos hablado con los citantes y ellos están de acuerdo.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Honorable Representante; tenga la seguridad absoluta que si usted me demuestra desde el punto de vista del Reglamento, que eso se permite; yo con mucho gusto lo haría; lo que no puedo yo es arriesgarme a viciar de nulidad estos proyectos tan importantes por el solo hecho de ganarnos unos minutos, unas horas más. Yo le pediría que tuviéramos paciencia y que nos hiciéramos el compromiso de seguir aquí hasta cuando pudiéramos aprobar estos importantes proyectos de ley. Continúa la discusión. El doctor Lanzziano tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Gustavo Adolfo Lanzziano Molano:

Gracias señor Presidente. Para solicitarle a la Comisión que en el día de hoy guardemos un minuto de silencio por el fallecimiento del Diputado Liberal por el departamento de Boyacá, Miguel Fabián Roa Gómez, hijo de un Congresista que perteneció a esta Comisión, de Miguel Roa Vanegas, y le hagamos en su honor esta Sesión tan importante para el pueblo colombiano, y darle mis condolencias al pueblo boyacense por la pérdida de tan ilustre hijo, un joven Diputado de Boyacá.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Se decreta un minuto de silencio.

Le damos la bienvenida al señor Contralor General de la República, doctor Hernández Gamarra.

Sigue la discusión del Orden del Día. ¿Aprueba la Comisión el Orden del Día leído?

Secretario:

Lo aprueban señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Primer punto señor Secretario.

Secretario:

Citación al señor Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro y al señor Presidente de Ecopetrol, doctor Isaac Yanovich Farbaiarz e invitación al señor Contralor doctor Antonio Hernández Gamarra para discutir las alzas del precio de la gasolina y el ACPM y expliquen las metodologías y resultados de las coberturas de riesgo efectuados en el año 2004, según Proposición número 044 presentada por los honorables Representantes Efrén Hernández y suscrita por los honorables Representantes Pedro Arenas, Jaime Durán Barrera, Luis Fernando Duque García, Manuel José Caroprese, José Ignacio Bermúdez Sánchez y Eleonora Pineda.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Concedo el uso de la palabra al honorable Representante Efrén Hernández.

Honorable Representante Efrén Hernández Díaz:

Gracias señor Presidente; un saludo muy respetuoso al señor Ministro de Minas y Energía, al señor Contralor General de la República, a los honorables Miembros de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes y a los altos funcionarios del Ministerio y de la Contraloría General de la República.

El propósito de este debate es el de poder aclarar ante la opinión pública de Colombia, ante todos los televidentes que en el día de hoy nos están observando, del porqué la política del Gobierno persiste en el incremento del alza a los combustibles, bien sea gasolina corriente, gasolina extra o ACPM.

En esta gráfica que vemos, podemos observar cómo ha evolucionado el incremento, el alza de los combustibles desde enero de este año hasta junio, y es un alza con la gráfica que se demuestra que no corresponde ni siquiera a lo que está fijado para este año el incremento por la tasa de inflación.

Aquí ya estamos en los primeros meses del año; ya hemos alcanzado la tasa de inflación que se ha fijado para este año, y sabemos que dentro de los propósitos del Gobierno es poder crecer mucho más durante este año esa alza de combustibles, que pone en riesgo la economía de todos los colombianos. Es un impacto que aparentemente según algunos técnicos, no afecta la inflación, pero realmente hay una preocupación; casi que hay pánico en Colombia con estos incrementos, y sobre todo la preocupación es cuál es el fundamento que tiene el Gobierno o cuál es la autorización del Congreso que le ha dado el Gobierno para que se pueda hacer estos incrementos de los precios del combustible.

Desde el año de 1998 se cambió la política de fijación del ingreso al productor, a través de una fórmula que consideramos es ajena a la realidad de Colombia; pero fundamentalmente consideramos que no había la facultad legal en las resoluciones que se expidieron en el año 98 por el Ministerio de Minas y Energía, y esas resoluciones lo que han venido desarrollando es una política que afecta notablemente el costo de vida; incluso no es cierto el argumento de que este es un desmonte de un subsidio, que a todas luces, desde todo punto de vista legal, constitucional y social no existe ningún subsidio, que ha sido el argumento señor Ministro de Minas y Energía, que en Colombia estamos haciendo un desmonte de un subsidio que sólo se benefician a los ricos de Colombia.

Nosotros podemos ver qué es lo que está sucediendo a nivel nacional y a nivel internacional. Solamente vamos a poner el caso del precio de gasolina en el surtidor, en la ciudad de Cali y en la ciudad de Yopal; mi departamento de Casanare, la capital del Departamento de Casanare. Como ustedes pueden ver, la gasolina en la capital de los Estados Unidos está más barata; tanquear un carro en la capital de los Estados Unidos que tanquearlo en Cali o en la ciudad de Yopal, por cuanto allí como vemos, el galón está a 2.43; 2.39 en Cali, respectivamente, primero Yopal; y en Washington hay un precio muy inferior y esto está sucediendo en muchas ciudades.

Como ustedes pueden ver en la foto, si ese es el precio en los Estados Unidos podemos observar que hay un ingreso per cápita de 38.000 dólares promedio en los Estados Unidos, y ese Gobierno de los Estados Unidos se preocupa para que ese ingreso per cápita no se afecte en su poder adquisitivo con los incrementos de la gasolina; y allá, con ese incremento tan alto ya el precio de la gasolina en el surtidor está más barato que en Colombia; ahora vemos cómo aquí en nuestro país el ingreso per cápita está por 2.200 dólares; una cifra bien pequeña, pero no nos ha importado y ya la gasolina está a unos precios supremamente más altos; lo que el pueblo de Colombia no entiende y no puede aceptar bajo ninguna circunstancia; nosotros estamos convencidos que ese precio internacional al cual nos están sometiendo que es el precio del Golfo de México, donde están las refinerías de los Estados Unidos, ese precio no corresponde a la realidad del precio de lo que le cuesta a Ecopetrol producir un galón de gasolina corriente, extra o de ACPM.

Ese precio que nos están aplicando a nosotros tiene que ver con unas externalidades como las que tienen en la gráfica, en la exposición que estamos haciendo, con unas estaciones. Podemos ver el verano; podemos ver la gráfica de cómo se aumentan los precios; se sostienen cuando hay un viaje muy importante de muchos ciudadanos de los Estados Unidos. Este año se calcula que son 238 millones de turistas dentro de los Estados Unidos que se van a mover, y eso va a impactar el precio del combustible. Y porqué razón si en Colombia no tenemos ninguna estación, ni mucho menos de invierno, como se puede observar, donde también los precios se afectan. No tenemos cómo decirles a los colombianos que es

que en los Estados Unidos el precio del combustible se fija de acuerdo a las estaciones, por el invierno o por el excesivo verano. No tenemos cómo decirle señor Ministro y amables colombianos que nos observan, que los precios del petróleo fijados en el Golfo de México están atados a los salarios de los trabajadores de Estados Unidos, señor Ministro. Ese precio que se fija en el Golfo de México está con los trabajadores de las refinerías de los Estados Unidos, que tienen unos ingresos supremamente altísimos.

Y si vamos a aplicar la tarifa internacional pues les tenemos que subir los salarios de los trabajadores de la USO también, porque en una correlación directa debía ser; igual precio internacional de los Estados Unidos igual salario que se debe reconocer al salario que les pagan a los trabajadores de la industria del petróleo en los Estados Unidos. Pero yo pongo por ejemplo un caso muy patético, frente al tema de los costos laborales en la producción del petróleo. La diferencia es que en Colombia una hora de trabajo equivale a punto 85 centavos de dólar y en los Estados Unidos esa hora se paga a 5 dólares con 15 centavos. Si esa es la diferencia, cómo vamos a decir que cogemos el precio pero no los componentes del precio que se fija en los Estados Unidos para el combustible; y hay una gran injusticia porque no podemos asimilarnos a ellos. El salario mínimo en los Estados Unidos corresponde en 48 horas semanales, a 1.071 dólares, mientras que aquí en esas mismas 48 horas semanales equivalen a 164 dólares. Eso no lo entiende el pueblo de Colombia como una política del Gobierno, que está afectando es directamente al bolsillo, así se quiera beneficiar el déficit fiscal; para que con un engaño de un precio que no corresponde a los costos de la refinería en Colombia, a lo que venía sucediendo antes de 1998, que se fijaba el precio a los costos de la refinería; no olvidemos que el petróleo es de Colombia, que la gasolina que se produce en Ecopetrol es del Estado colombiano, y allí se sacaban los costos y se aplicaba a una fórmula del IPC. Hoy nos hemos olvidado de esa realidad, una verdad verdadera y nos hemos metido en un precio ficticio, mentiroso, comparado con un país que tiene unos recursos supremamente altísimos, y como hemos demostrado es una economía muy fuerte.

Otros temas que tienen que ver con financiación, tasas de interés, que se manejan en las fórmulas que tienen los inversionistas, allí, en el Golfo, en la refinería, no tienen nada de comparación con nosotros, y por ello nos parece injusto y totalmente equivocada esta política, que encontró desde luego este Gobierno, porque esta política se viene implementando con unas resoluciones que sacó el Ministerio de Minas en el año 1998, precisamente el 23 de diciembre. Y nosotros consideramos que no puede ser el argumento que nos ha expresado el Gobierno, de que es necesario traer los precios internacionales por si llega a haber desabastecimiento al interior del país, del petróleo.

Desde 1998 se dijo que era necesario hacer esta reforma al interior del Ministerio que fija los precios, dizque para atraer los inversionistas extranjeros, atraer los agentes, cuando la verdad es que desde esa época a hoy no ha llegado el primero que le quiera hacer competencia, por la sencilla razón de que el petróleo que transforma Ecopetrol es el petróleo de todos los colombianos; y en ese sentido no va a haber ninguna preocupación hasta tanto no se reduzcan las reservas de petróleo; no de gas. No hablemos de reservas de hidrocarburos porque el país es rico en hidrocarburos gas; lo que no es rico, o estamos en una circunstancia un poco apremiante será en hidrocarburos petróleo.

Pero se ha montado otro argumento supremamente peligroso para los colombianos, y es que esta diferencia de precios, lo que se cobraba antes por costo de refinería y el costo del precio internacional del petróleo en el Golfo de México, es el subsidio que lo están recibiendo hoy los señores ricos de este país. Que ese subsidio no afecta a los colombianos, y vemos en la gráfica cómo afecta a vehículos de servicio público y de trabajo. Hay más de un número muy importante de estos vehículos

que representan casi un millón; lo mismo podemos decir que existen 1.100.000 motociclistas, que yo no veo a los hijos de los ricos de este país andando en motocicletas, y son ellos los colombianos, los pobres, los que están a estas alturas de las circunstancias difíciles fiscales de este país los que están apelando a estos vehículos, para demostrar que son los Colombianos pobres los que también están gastando sus recursos en la gasolina. Y cómo vemos por ejemplo en el tema de los taxis; un sólo ejemplo, 250.000 taxis en Colombia con unas tasas de interés altísimas en la financiación de esos carros, existen dos turnos que representan 500 hombres que tienen más o menos alrededor de 2 millones de personas que sostener; y se dice en los estudios que estos señores no se ven afectados con el incremento de la gasolina.

Me parece que llegó el momento señor Ministro, que no se esgriman más argumentos de que la gasolina aquí sólo la utilizan los ricos, porque entonces le podemos decir a las Naciones Unidas, que ya hemos cumplido con el compromiso que tenemos para el año 2015, de reducir la pobreza a menos del 50%, porque aquí alguien que se gane 5 salarios mínimos ya es una persona rica. Aquí alguien que tenga un carrito, un Renault 4 es una persona rica, o el que tenga una moto; y nos parece injusto que se tome ese tipo de decisiones.

Pues bien; nosotros estamos muy preocupados porque, como vemos hay dos momentos históricos: Cuando se tomaba el precio para Ecopetrol era el precio en refinería desde 1988 a 1990 o 99, y luego vino a decirse que no se iban a tener en cuenta los costos de los trabajadores, de los costos fijos, de la depreciación, en fin, una cantidad de elementos que se tienen en cuenta para fijar un precio en refinería; y así analizando con el precio de refinería jamás iba a llegar al precio internacional como se pretendía, para poder capitalizar no creó tanto a Ecopetrol, sino para que Ecopetrol pudiera tener más excedentes y enviarlos a la Tesorería de la Nación y cubrir el déficit fiscal. Así como ustedes pueden ver, desde ese año, ustedes ven en ese cuadro, se señalaba era el precio de refinería; si existía un subsidio que fue derogado, el subsidio contenido en la Ley 14 de 1983, para los departamentos y para la capital, sobre el consumo de gasolina corriente, que se hacía; y desde luego que existe un subsidio de transporte para las zonas que son limítrofes en nuestra geografía colombiana; pero no existe el famoso subsidio que se ha señalado aquí.

Aquí hay otra discusión de parte del Ministerio. Se dice que el problema es, o de la política del Gobierno, es el incremento de los impuestos que se cargan al costo del combustible; y resulta que estos impuestos están atados es al incremento del precio que le dan al productor. Si nosotros nos hubiéramos quedado en el esquema anterior, que hoy no nos hubiera pasado absolutamente nada, 5 años después pues muy seguramente señor Ministro, los impuestos no hubieran crecido como están creciendo hoy, porque los impuestos crecen en la medida en que el precio al productor se incrementa, crecen en el impuesto global, el impuesto al IVA, la sobretasa a la gasolina y al ACPM.

En ese sentido nos parece que los impuestos afectan el 38% del total del precio de la gasolina o del combustible; y en ese sentido considero que no podemos aceptar la propuesta que está haciéndole hoy Fendipetrol, si no me equivoco, a través de su Presidente, el doctor Younes, en el sentido que hay que reducir el impuesto la sobretasa a la gasolina, tanto de corriente como el ACPM, porque el problema no está allí. Colombia es el segundo país en el mundo, de los países que tienen que ver con este tema, en ser uno de los más bajos en impuestos hacia la gasolina. Primero está Estados Unidos; y miren, tenemos el 38%. Gran Bretaña y Francia tienen el 76% a la gasolina y el 71% al ACPM. Por lo tanto, si en el mundo el comportamiento es diferente, no le podemos echar la culpa a los impuestos y más a los territoriales, cuando el problema es que estamos trayendo un precio ficticio.

Si vamos a traer un precio ficticio como el que se está diciendo, entonces de aquí en adelante vamos a volver todo, absolutamente todos los

temas que tienen que ver con referentes hacia Estados Unidos, como el de la salud, como el de la educación pública, donde para ricos y pobres es gratuita, la educación pública primaria. ¿Por qué en esos temas sí no elevamos todos estos requerimientos sociales hacia esos estándares?; y por qué a los colombianos hoy les estamos imponiendo un estándar de Estados Unidos, del Golfo de México; desde luego, que sé que es un precio que se tiene como referencia en el mercado mundial, por lo menos en el tema occidental.

Nosotros estamos convencidos que hay una gran duda para el pueblo de Colombia señor Ministro, en la aplicación de esta política. El artículo 334 de la Constitución Nacional dice que la Dirección General de la economía estará a cargo del Estado y este intervendrá por mandato de ley, en la producción, distribución, utilización y consumo de bienes, y en los servicios públicos y privados para racionalizar la economía. No sabemos en el año de 1998 qué ley en Colombia tomó esa decisión, aquí por parte del Congreso de la República, para que cambiáramos este modelo que impacta la macroeconomía de nuestro país, que impacta la inflación, el costo de vida de los colombianos. ¿Quién, cómo y cuándo?; y bajo qué autorizaciones se cambia el modelo de precio de refinería por traer un precio ficticio, que no corresponde a los costos reales y ni mucho menos a la realidad de que el petróleo es de los colombianos; caso contrario que ocurre con precios internacionales de las refinerías del Golfo de México en los Estados Unidos. Y es en ese sentido que nosotros hemos analizado, y buscando si hubo una facultad, no autorizada por el Congreso de la República, que no hemos encontrado ninguna razón y nos parece que hubo un desbordamiento de competencia de parte del Ministerio; porque lo único que encontramos es en el documento que se aprobó aquí en el Congreso de la República, que es el plan de desarrollo, cuando dice lo siguiente, en el respectivo plan de desarrollo de este Gobierno. “El desmonte de los subsidios a la gasolina y ACPM...”; no existe desmonte y más adelante lo vamos a ver en términos legales, “...será compensando con el impulso de sistemas de transporte masivo, al tiempo que se adoptará en el ámbito nacional un sistema general de precios que reconozca la realidad de los precios internacionales”; pero no se dijo que tenía que ser del Fob o del Cif o de paridad internacional; y es aquí donde fue más allá el Ministerio de Minas y Energía, y consideramos que el precio internacional pudo ser Fob.

Más adelante les vamos a demostrar qué otros elementos se están cobrando en una gasolina que ni siquiera sale 10 centímetros de orilla del mar de Colombia en el Caribe, a dar una vuelta siquiera para ver cómo está ese paisaje del Caribe. Todo se produce, se distribuye y se consume aquí en este país; excepto lo que se va en exportación desde luego señor Ministro.

Nosotros podemos ver que el precio de oportunidad nunca podrá ser el sustento social y legal para justificar las alzas exageradas del precio de la gasolina. Sabemos cómo en la siguiente filmina podemos observar que la evolución del precio de la gasolina, en el año de 1998 teníamos un precio de 1.720 pesos por galón en el surtidor y hoy lo tenemos en 5.340 - 5.550, como el caso de la Ciudad de Cali, o más como en el Ciudad de Yopal, y podemos ver que en este tiempo hemos crecido más o menos 312% frente a una tasa de inflación que ha sido muchísimo inferior a este crecimiento desbordado de los precios del combustible. En ese sentido los impuestos desde luego que han crecido de la misma forma.

Estamos pensando en función del precio de oportunidad del productor, en precio internacional. Por qué no pensamos en función del precio de oportunidad del consumidor. No hay que olvidar que la distribución de combustibles en Colombia es un servicio público señor Ministro, y eso lo tiene muy claro y señalado el artículo 1º de la Ley 39 de 1987, cuando dice que la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es un servicio público, que se prestará de acuerdo con la ley; y aquí es donde empieza a tambalear esta política de incrementos exagerados de

los combustibles, porque estamos frente a un servicio público o no estamos frente a un servicio público. Para el Congreso de Colombia y para los colombianos la distribución del combustible es un servicio público, que atañe a una responsabilidad esencial del Estado, y que el Ministerio de Minas y Energía al tomar sus decisiones no puede desconocer este mandato del artículo 1º de la Ley 39 de 1987.

¿Cuáles son las características de un servicio público? Tenemos sentencias de la Corte Constitucional, donde dice: “En la Constitución de 1991 los servicios públicos se caracterizan; primero, tener una connotación eminentemente social. Y aquí es para atender un déficit fiscal, que después nos dicen que es para atender gasto social; pero es para atender el servicio de la deuda; el déficit fiscal. En tanto que pretenden el bienestar y el mejoramiento de la calidad de vida de las personas. El precio del combustible hoy fijado y en los últimos meses en este Gobierno y en los gobiernos pasados, no pretenden como servicio público, como lo señala la Constitución Política de Colombia, el bienestar y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes; por el contrario, es un atentado directo contra ellos y estamos violando un principio fundamental de nuestra Constitución; y el régimen jurídico al cual estarán sometidos es el que fije la Ley; y ahí está la Ley 39 de 1987, en su artículo 1º. Es más; se dice que el régimen tarifario consultará además de costos, ojo con esto señor Ministro, y aquí hay una gran contradicción; el régimen tarifario de estos servicios públicos, ¿cuál es este?, el de la distribución, tendrán los criterios de costos, de solidaridad y redistribución de los ingresos, y es lo que no estamos viendo en estos momentos.

Y vamos a ver qué define entonces el Gobierno por subsidio y este sistema de incrementos de alzas de la gasolina. La Corte Constitucional señor Ministro, ha dicho lo siguiente frente a los subsidios:

“La prohibición de decretar auxilios o donaciones a personas naturales o jurídicas de derecho privado sólo tiene las excepciones que la misma Constitución establece o que se derivan de sus normas. Todo subsidio estatal a los usuarios de un servicio público o beneficiario de una inversión pública, necesariamente posee un componente de transferencia de recursos del Estado al particular”; y la transferencia es física y no supuesta como la que se ha señalado aquí.

“Puede afirmarse que los subsidios del Estado a los particulares por regla general se encuentran prohibidos”; y aquí viene el meollo de este debate señor Ministro, y ojalá nos lo resuelva hoy, porque o si no, de inmediato tienen que congelar el incremento de la gasolina. La excepción sólo es precedente si el subsidio es concedido por ley. Colombianos, colegas de esta Comisión, señor Contralor; que nos diga el Gobierno Nacional, ¿cuál fue la ley que autorizó el subsidio que hoy nos están desmontando?; porque este es un país de Estado de Derecho; aquí no se pueden inventar normas; aquí no se puede decir que porque en los Estados Unidos hay un precio internacional en Colombia entonces se está dando un subsidio. Porque si en Estados Unidos se está dando una educación gratuita, entonces aquí no se está dando la educación gratuita, y entonces tenemos que ajustar los mismos estándares de los Estados Unidos. Señor Ministro, reitero y a los honorables Congresistas; ¿cuál fue la ley que autorizó este subsidio en Colombia?

El único subsidio que ha autorizado la ley desde luego fue el subsidio que estaba en la Ley 14 de 1983, que le llegaba directamente a las tesorías de los departamentos y a la tesorería del Distrito Capital. Si no hay esa razón; yo sé que a usted no le tocó esta política Ministro; yo sé que usted no fue el que se inventó esto, porque estamos hablando de 1998. Estoy diciendo que cuando comenzó a aplicarse el ingreso productor con fundamento en el precio internacional del Wez en Golfo de México, de las refinerías de Estados Unidos más la refinación de 2.75 dólares, que más o menos vale el galón, no existía en ese momento la norma de autorización del desmonte; y por eso hemos analizado cuidadosamente, y aquí hay una responsabilidad, incluso hasta fiscal, y hay una responsabilidad

legal que tiene que analizar inmediatamente la Procuraduría General de la República, y si es del caso esta Comisión Quinta más adelante tiene que hacer el debate para establecer quién se inventó este subsidio que no fue autorizado por el Congreso de la República, porque días antes, cuando se aplicó la fórmula del precio internacional, se aplicaba era la fórmula del costo de refinación.

En ese sentido no tenemos ni sustento legal, ni como dijo la Corte Constitucional, que había un desprendimiento de los recursos físicos del Estado y se los entregaba a los particulares, según argumentos del Gobierno dizque a los ricos de este país; y nunca vimos dentro del presupuesto que aprobó el Congreso de la República honorables Congresistas y señor Contralor General de la República, que en los presupuestos anuales que se aprueban en el Congreso de la República se haya dejado la partida para el subsidio al combustible en los años 1999, 2000, 2001, 2002, 2003; y cómo es eso que aquí, sin pasar por el Congreso de la República, estemos desmontando unos subsidios, que no están consagrados en la inversión del presupuesto de la Nación; y aquí estemos haciendo este tipo de operaciones que no le van bien al país.

Entonces si se pudiera hablar de que existiera ese subsidio, pues miremos qué es lo que está sucediendo en las exportaciones. Miren; esas barritas azules son las exportaciones de Colombia; que no nos comparen con Perú; que no nos comparen con países que tienen que importar, como Chile. Nosotros somos un país exportador, y el Gobierno no puede hoy asumir una política contraria a la que ha sostenido, que tiene graves indicios de que la actividad exploratoria de los contratos que ha suscrito en el último año o en los últimos dos años, va a tener un éxito; porque si va a tener un éxito no se nos puede aplicar esa teoría, de que hay que mirar el costo de oportunidad y no el costo real; más cuando se trata de un producto que es totalmente nacionalizado, que le pertenece al Pueblo de Colombia.

Si es así, no podemos decir que se nos tiene que aplicar a nosotros las importaciones. Es más; esta teoría va más, como lo dije, dizque a beneficiar a los agentes, a los exportadores; si es un servicio público; tiene que beneficiar primero a los colombianos. Y aquí hay una equivocación profunda cuando Ecopetrol está exportando gasolina e importando un porcentaje muy pequeño de ACPM. Exporta gasolina no porque atiende todo, absolutamente el mercado interno, no; porque el contrabando de gasolina y las condiciones específicas que tiene Venezuela están beneficiando a Ecopetrol, como lo decía el mismo Presidente de Ecopetrol. Yo no sé; pues sí, nos beneficia el contrabando a nosotros; afecta es al Ministerio de Hacienda porque el contrabando no paga impuestos. ¡Claro!; ¿a cómo está el galón de gasolina extra en Venezuela? A menos de 500 pesos. ¿A cómo la vende Venezuela a las Cooperativas y a todos los que están en esos departamentos de la Guajira, Cesar, Norte de Santander, incluso Arauca? Pues la está vendiendo a mil, a 1.200. Y en ese sentido no nos podemos comparar bajo ninguna circunstancia, con los países que sí tienen que aplicar ello; a países como el nuestro que no tienen que aplicar; y miren la injusticia más grande de colombianos. Aquí tenemos la fórmula que nos están aplicando.

Esa es la fórmula, que es una fórmula que es totalmente ficticia, porque en Colombia no sucede eso queridos colombianos. Esta es la fórmula de ingreso al productor; no es por refinación sino promedio aritmético de las cotizaciones del índice UNL 87, que es la gasolina referencia; de allá del Golfo de México en las refinaciones de Estados Unidos; ese es el precio Fob; pero además nos están cobrando el flete marítimo y terrestre desde el Golfo de México, en las refinaciones por allá, en el Estado de Texas; y nos están cobrando, además del flete nos cubran a nosotros aquí, en cualquier surtidor de gasolina, el costo de los seguros marítimos y terrestres de traer desde Estados Unidos la gasolina. Pero además nos están cobrando el valor de las inspecciones de calidad en el puerto de carga, allá en el Golfo de México, en los territorios de Estados Unidos. Ahí también

el costo de la inspección marítima, de la calidad en el descargue que es Pozos Colorados, allá cerca a la ciudad de Santa Marta. Pero además nos están cobrando el impuesto por ingresar a Colombia, o sea, el arancel; y tenemos también que ajustarlo desde luego a la tasa representativa del mercado y la tarifa del poliducto que va desde Pozos Colorados hasta Barrancabermeja; para culminar también con algo, que es el pago del impuesto de timbre aplicable.

Todo lo que les acabo de decir no sucede en Colombia, y el Ministro no me deja mentir. Aquí en Colombia nosotros no estamos trayendo gasolina desde Estados Unidos, desde México, ni estamos pagando fletes, ni estamos pagando seguros, ni estamos pagando inspecciones porque toda la gasolina que se produce y que se consume en Colombia se produce en Colombia, se produce en las refinaciones Colombianas y se transporta en Colombia. Todo el combustible, toda la gasolina extra y regular se produce en Colombia. ¿Por qué se preguntan los colombianos, por qué nos tienen que aplicar esos costos tan altos? ¿Por qué tenemos que pagar sino ha ido el primer buque a traer esa gasolina a los Estados Unidos?

Estos son los temas que nos preocupan inmensamente; pero bueno, si nosotros quisiéramos hallarle la razón al Gobierno, que por políticas del déficit fiscal y que porque tiene que apoderarse, fortalecerse a Ecopetrol, que hace rato lo están desmantelando. Pues diría; hagamos una cosa; aceptemos el precio Fob; yo no estoy de acuerdo ni siquiera con el precio pero dejemos el precio Fob; miren; ahí en esta gráfica son los precios del WTI y la línea recta esa, significa lo que el Gobierno aplica para fijar el ingreso al productor; da más o menos 35 dólares por barril más 2.7 nos da 37 dólares por barril; dejemos el precio Fob, pero no le incrementemos con todos esos costos que hoy no los estamos disfrutando, de esa gasolina que es de mejor calidad que la de Colombia, por la antigüedad de nuestras refinaciones y aquí una cuña para Cartagena. Mire lo que sucede Ministro; pueden bajarse los precios del crudo a nivel mundial; esta semana subieron; estamos en 55-56; podemos bajar a 35 dólares pero el precio de la gasolina no va a bajar por una sencilla razón; porque todas las refinaciones del mundo están copadas y no hay proyectos grandes de montajes de nuevas refinaciones.

Colombia no puede llegar a precio Fob y hacer el Cif, que es el de traer colocado en nuestro puerto porque va a ver una guerra impresionante de los precios, si se baja el crudo, se va a mantener los precios de la gasolina porque no hay quién refine lo que está consumiendo hoy el mundo, y qué equivocación si no le jalamos a la refinación de Cartagena; porque es más barato, en el hipotético evento que Gibraltar o que Tángara, o que todos estos campos que se están explorando no lleguen a dar resultados, es más fácil traer el crudo, como petróleo a Colombia y refinarlo en Barranca y en Cartagena, que ponernos a traer a los precios que nos tienen hoy, combustible, cuando tenemos nuestras refinaciones aquí en el evento en que no pudiéramos abastecer el mercado interno.

Yo quisiera pues terminar llamando la atención de un tema con Venezuela; ¿y la gasolina de Venezuela qué? Venezuela tiene reservas probadas casi por 70.000 millones de barriles; no sé si estoy equivocado Ministro o Senador; es más o menos; o sea 70 veces más que Colombia. ¿Por qué no pensamos y dejamos de incendiar tanto nuestras relaciones con los Venezolanos?, cuando tienen un superávit tan grande en plata de los precios internacionales del petróleo, es cuando más guerra le estamos haciendo a Venezuela; cuando los industriales y empresarios del Valle del Cauca, su tierra, los empresarios de Risaralda, de Antioquia, de Bogotá, de la Costa, todos están listos a tener las mejores relaciones comerciales para aumentar nuestras ventas a Venezuela, que la tenemos aquí como decimos en el Llano; allá en mi tierra de Casanare decimos lo tenemos en la pata de la oreja, los llaneros venezolanos saben qué es eso, con los llaneros Colombianos. ¿Por qué tenemos que estar mirando el precio internacional de los Estados Unidos, que tiene que estar importando gasolina o petróleo para su consumo interno; y por qué no

miramos desde ya la posibilidad de hacer una cooperación, a precios que nos están vendiendo o nos vendían antes del problemita que tuvimos con Venezuela, y que se los estaban vendiendo a las zonas de fronteras a unos precios que no tienen ni cinco de comparación con los precios internacionales? ¿Será que este Gobierno va a persistir en una lucha ideológica enfrentada a un Gobierno donde la inmensa mayoría de los habitantes de Venezuela son hermanos nuestros, y que por alguna circunstancia nosotros no compartimos con la forma como se gobierna en Venezuela? Pero finalmente, somos todos hijos de Bolívar, y ese petróleo de allá está también al servicio de nosotros Ministro.

¿Por qué a Colombia no se le da la oportunidad que firmemos un convenio como hermanos, y que tengamos en un momento de escasez, incluso hoy; según el artículo que le leí, de la Constitución Nacional señor Contralor; el artículo 334 dice: Que el Estado, que incluye el Congreso de la República, podrá racionalizar la economía en busca del bienestar; podríamos hoy parar nuestra producción, nuestro consumo, nuestro desgaste de nuestro petróleo haciendo un convenio con Venezuela, como hace Estados Unidos; importa y guarda; importa y guarda para el día en que haya una crisis. Si con Venezuela hoy podemos recibirle gasolina a 2.000, a 2.500 pesos; qué noticia buena sería para los colombianos, cómo la recibían los de Maicao, los de Riohacha o los de Cúcuta o los de Arauca. Eso es pensar en beneficio de los colombianos; y ojala que esta política, para finalizar señor Presidente, sea una política más de compromisos con el bienestar de todos los colombianos. Que los principios del Estado Social de Derecho sean los que primen en las decisiones, y hay cómo resolverles a los Colombianos sus dificultades, como lo hemos expresado hoy.

Yo terminaría pidiéndoles a ustedes, que aprobáramos una proposición en el sentido siguiente, al final de este debate:

Proposición

Solicitamos a los honorables Representantes de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes, se apruebe la presente proposición:

Interpretando el sentir de los colombianos que están sufriendo las alzas constantes de la gasolina y del ACPM, se les solicita al Gobierno Nacional no se siga manejando dentro del componente IP, ingreso productor, sino el costo de refinación, con un incremento que refleje el IPC que está señalado por las autoridades de Colombia.

Muchas gracias por la hospitalidad señor Presidente en esta Comisión, que siempre han sido generosos, a ustedes y a los televidentes y al señor Ministro y al señor Contralor. Muy amable.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

A usted honorable Representante. Cuando termine el debate someteremos a consideración la proposición que usted deberá hacer llegar a la Secretaría.

Concedo el uso de la palabra al honorable Representante Pedro Arenas, por 15 minutos, y luego el honorable Senador Hugo Serrano.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Buenos días a todos; un saludo a la Mesa Directiva, a mis colegas, a los Senadores presentes, al señor Ministro de Minas y Energía, al señor Contralor General de la República; un saludo también a la teleaudiencia del canal institucional.

Este debate viene siendo citado desde el pasado 6 de abril, cuando presenté una proposición en la que particularmente nos interesaba en principio la presencia del señor Presidente de Ecopetrol, la Estatal Petrolera, para que nos explicara las metodologías que utilizó, en las cuales se basó para hacer el negocio de venta de vigencias futuras, de 10 millones de barriles de crudo en el año inmediatamente anterior, con el objetivo, según ha explicado Ecopetrol, de asegurar unos recursos que le habían sido solicitados por Hacienda.

Sabemos que la Contraloría General de la República, por solicitud del Senado en el año inmediatamente anterior, acometió un análisis de esas metodologías y una evaluación de los resultados obtenidos; ¡y qué bueno sería que se pudieran conocer!, si ya hay unos resultados señor Contralor General, respecto de ese informe que seguramente ustedes ya unos buenos meses después habrán podido concluir.

Pero como el señor Presidente de Ecopetrol no está; yo me voy a concentrar, y no está y creo que hay una excusa allí; ya vamos como para tres excusas con el señor Presidente de Ecopetrol; una incluso en la Plenaria; pero yo quiero concentrarme en el tema del precio de los combustibles, y seguramente luego habrá oportunidad de que los colegas y los honorables Senadores, si existe lugar, se refieran a otros temas.

Básicamente quiero intervenir para decir que nosotros somos en primer lugar un país autosuficiente; en materia de petróleo nosotros somos autosuficientes; nosotros no hemos perdido la capacidad de cargar nuestras refinerías de manera autónoma, de manera soberana; por lo tanto no importamos, como bien lo ha explicado el doctor Efrén; no somos un país que importe los combustibles que necesita la economía colombiana.

Por eso algunos nos tomamos la tarea de revisar de dónde sale la fórmula que aplica el Ministerio de Minas y Energía, mes a mes, y que ha conllevado a que desde el 7 de agosto del año 2002 a la fecha, en menos de 3 años, la gasolina haya subido cerca del 64% en el precio del consumidor final. Estoy hablando de los menos de tres años que lleva gobernando el señor Presidente Álvaro Uribe. Mientras tanto el salario mínimo no se ha llegado a incrementar en estos tres años ni siquiera en un 18% en promedio. Entonces es acertada la argumentación de quienes se tomaron, insisto, el trabajo de revisar la fórmula, de revisar de dónde sale la estructura. Encontramos unas cifras iniciales, para que especialmente el pueblo colombiano las tenga en la mente. Nosotros producimos alrededor de 532.000 barriles al día, sumando la producción diaria de los asociados y sumando la producción directa de Ecopetrol. Nosotros procesamos, refinamos la totalidad del combustible que demanda el país, en gasolina especialmente; y sí es cierto que somos un país que no se abastece plenamente en materia de ACPM, y eso ha sido explicado acá, pero yo quiero abordar varios de esos elementos.

Nosotros encontramos que realmente, a partir de una entrevista que le hicieron al señor Ministro de Minas y Energía, que es la principal autoridad del Gobierno Nacional, responsable del incremento mes a mes, del ingreso al productor, que finalmente es trasladado al consumidor; una entrevista del 16 de mayo en el diario *El País*; le preguntan; ¿Por qué se dice que en Colombia no hay subsidio a los combustibles? Y el Ministro responde: Los subsidios que se otorgan salen de cuantificar el costo de oportunidad; es decir, lo que deja de recibir el productor por no vender el crudo al precio internacional; y agrega en seguida: De acuerdo con esta política se toma como base para la fijación del precio interno de los combustibles en el país, el precio internacional de un galón del mismo, el precio Fob, el precio en puerto, en la costa del Golfo de los Estados Unidos, y se adiciona con el costo de los fletes y seguros de transporte y los demás costos de importación, particularmente aranceles.

Es decir, se toma como precio de referencia el precio del Golfo, pero le adicionan; van más allá de la paridad internacional, y le adicionan una cantidad de componentes, en criterio nuestro son absolutamente ficticios; son irreales y allí es donde encontramos que, realmente lo que hace el Ministerio de Minas y Energía es una simulación financiera; una simulación financiera que funciona perfectamente en las matemáticas; que funciona en teoría, pero que no debe ser aplicada en la realidad. La fórmula que aplica hoy el Ministerio de Minas y Energía se podría aplicar al país cuando nosotros tengamos que importar el combustible; por ahora no es aplicable.

Es entonces un subsidio teórico. El subsidio en el sentido clásico del término, es que el Estado paga una diferencia entre el costo de producción y el costo del consumidor; una diferencia a favor del consumidor; la asume el Estado con sus recursos. En este caso la Compañía Ecopetrol tendría que estar sacando para cubrir esa diferencia entre producción y costo del consumidor, de dinero efectivo en caja un recurso para pagar esa diferencia; cosa que aquí no se da. Aquí la diferencia se la cargan plenamente al consumidor, y van más allá todavía, adicionando los componentes que se pueden ver en una gráfica que vamos a presentar en seguida.

En ese caso, si lo que hay es una simulación financiera; si lo que hay es un subsidio teórico, insisto, hay un cobro de una buena parte del ingreso al productor, generada en unos hechos ficticios; en unos hechos irreales. Particularmente podríamos ver la gráfica que se refiere al ingreso al productor. Esa es la fijación que lo presentó de otra manera el doctor Efrén, pero a marzo de 2005; hoy podríamos tener el precio en puerto, free on board, para marzo estaba en 2.009 pesos; ese es el precio de referencia internacional, y ellos le adicionan flete marítimo, un seguro internacional, la inspección de muelles, un arancel, una tarifa por usar el poliducto para importar, en este caso sería ejemplo Cobeñas-Barranca; un impuesto de timbre, un costo de inventarios y de ahí sale finalmente el ingreso al productor, que hoy está en 2.561 pesos. Esos componentes, por lo menos del flete marítimo hacia abajo, son ficticios.

Yo le pregunto al señor Ministro; primera pregunta. ¿Cuánto pagó Ecopetrol el año inmediatamente anterior, a qué compañía naviera, por fletes internacionales? Yo le pregunto, ¿a qué compañía internacional de seguros Ecopetrol pagó y qué cantidad, por seguros internacionales? Yo pregunto, ¿a qué compañía, en qué puertos pagaron por inspección de muelles? Yo pregunto, ¿con base en qué nos aplican un arancel? Y además, sobre ese arancel después vamos a ver cómo el IVA tiene una repercusión; es decir, se cobra IVA sobre la totalidad del ingreso al productor, donde el arancel, que es un impuesto, es uno de los componentes; es decir, impuesto sobre impuesto, y donde además se cobra IVA a uno de los componentes, que es un impuesto de timbre. Por lo menos en esos dos casos es evidente que es un cobro de impuesto sobre impuesto; lo que yo entiendo, no existe en nuestra realidad jurídica; no existe en nuestro esquema tributario.

En mi criterio, esto forma parte de una simulación financiera pero no es real; Ecopetrol nos puede presentar esos cuadros; el Ministerio de Minas y Energía nos puede presentar esos cuadros, pero allí esquilman el bolsillo de los consumidores de gasolina en favor de Ecopetrol. Y uno dice, pues bueno; si fuera una plata señor Ministro, con la que se pudiera quedar Ecopetrol, pero es que el esquema que ustedes adoptaron con el 1760 realmente es para matar a Ecopetrol. Con un Ministerio de Hacienda que es el dueño. Ecopetrol es una entidad lo más sui generis; es una entidad adscrita a su Despacho, al Ministerio de Minas y Energía, pero el que determina todo lo que se hace en materia de ingreso, en materia de presupuesto de la compañía es el Ministerio de Hacienda. Tiene asiento en la Junta Directiva; es el accionista principal con el 99.999982% de las acciones; las demás compañías estatales que tienen acciones en Ecopetrol tienen una participación de papel realmente; creo que cada una tiene una acción de 100.000 pesos. Por eso el Ministerio de Hacienda pone la mayoría de miembros de la asamblea de accionistas, que no son sino 7 personas; de las cuales el Ministerio de Hacienda puede poner hasta 4 si quiere; y cuando nosotros pagamos una gasolina más cara realmente le estamos dando una plata a Ecopetrol para que Ecopetrol termine trasladándose al Ministerio de Hacienda.

Yo dudo mucho de la viabilidad futura de Ecopetrol con una reforma hecha a medias, donde no le hemos dado la autonomía administrativa, presupuestal, financiera que requiere esa compañía para que sea un gran competidor. Es muy fácil que el señor Presidente de Ecopetrol nos

presente al finalizar el año inmediatamente anterior, unas utilidades de 2.11 billones de pesos, donde por lo menos 515 pesos por cada galón son irreales; lo que representa al año cerca de 700.000 millones de pesos cobrados con base en un hecho generador ficticio. Es decir, más de la cuarta parte de las utilidades de Ecopetrol estaría ahí. Pero además con otro componente; Ecopetrol sí tiene que subsidiar el ACPM, y en ese sentido tienen razón los consumidores de gasolina y los distribuidores de gasolina, cuando dicen que un segmento del mercado le está subsidiando a otro segmento del mercado.

No es tan cierto que todos los que consumen gasolina sean los ricos de este país y los consumidores de ACPM sean los pobres de este país; ¿por qué? ¿Quién es el principal consumidor de ACPM en el caso de Bogotá? TransMilenio. Los consumidores de gasolina le damos una plata además a Ecopetrol, y Ecopetrol sí tiene que comprar un ACPM carísimo en el ámbito internacional; traerlo acá y venderlo más barato. Está como a 3.700 pesos Ministro, según la última fijación de precios que usted hizo, y lo compran a más de 5.000 pesos. Entonces un segmento del mercado, el de los consumidores de gasolina, están subsidiando un segmento del mercado que es el que consume ACPM, con grandes consumidores como ACPM; con grandes consumidores por ejemplo como las cervecerías de este país; con grandes consumidores como las grandes compañías de transportadores de carga. Eso es una realidad; eso es cierto. Entonces hay que revisar esto.

Y a mí me alegra mucho que estén presentes voceros de la Federación Colombiana de Municipios porque quiero introducir un tema. Cuando se les hace el favor a los consumidores de ACPM señor Ministro, se le hace un gravísimo daño a las finanzas de los municipios. Hay tres grandes daños para las finanzas de los municipios, y yo llamo a todos los alcaldes del país a que se pellizquen frente a esto: A partir de septiembre por la Ley de Alcoholes Carburantes, la gente que tanquea vehículo con gasolina va a tener que mezclar por lo menos el 10% con alcohol carburante; un tema sobre el cual Ministro, usted ha sido objeto de muchos cuestionamientos aquí en el Congreso y que ha sabido aclarar; pero por lo menos el 10% de los ingresos por sobretasa a la gasolina en septiembre ya no los tendrán los municipios, porque el alcohol carburante no tiene sobretasa de ninguna especie; y además, desde el propio Ministerio de Minas y Energía y la política gubernamental, ha venido promoviendo que en el país, en las principales ciudades se adopten sistemas masivos de transporte a base de ACPM. La experiencia de Bogotá se lleva para Bucaramanga, se lleva para Pereira, se lleva para la Costa, se lleva para Cali; es decir, el Gobierno Nacional impulsa la masificación o la dieselización del país en desmedro de las finanzas de los municipios, porque la sobretasa del ACPM es de sólo el 6%. Allí hay un trato inequitativo a los combustibles, para no colocar como ejemplo el caso del gas, que tampoco tiene sobretasa a la gasolina, y un vehículo a base de gas o a base de ACPM igual deteriora la malla vial de cualquier municipio.

Entonces allí hay una cantidad de elementos que se adoptaron cuando se estableció por ejemplo el esquema de la sobretasa, que hoy anda en el orden del 25% por cada galón. Pues claro; el criterio inicial con el que se adoptó la aplicación de la sobretasa, pues para que los municipios contaran con un dinero para la recuperación de sus mallas viales; después vino la prohibición, que ahora acaba de ser ratificada por la Corte Constitucional, de que los municipios con esos ingresos pueden hacer lo que quieran; es un ingreso más de libre destinación. Y con eso yo también quiero hacer un simple paréntesis para decir, el cacareado éxito de la Ley 617, que supuestamente impidió la quiebra de los municipios, no se debe a un éxito macroeconómico del Gobierno Nacional, ni del anterior ni de este; se debe a que los alcaldes, desde hace por lo menos 8 años, han podido utilizar la sobretasa de la gasolina en libre inversión; y hoy con eso pagan el tren de funcionamiento de sus alcaldías; hoy con eso ni siquiera destinan esa plata a la malla vial de sus municipios; la destinan a pagar

el funcionamiento de sus alcaldías. Ahí radica que no hayan quebrado un mundo de municipios. Pero yo insisto en la advertencia: A partir de septiembre los municipios pierden en el caso de alcoholes carburantes por lo menos el 10% de los ingresos a que hoy tienen derecho por sobretasa. Y yo llamo a la Federación Colombiana de Municipios a que empiece a trabajar en la revisión de la estructura de precios de la gasolina con los otros combustibles que se están utilizando en el país.

Adicionalmente; es cierto y eso también se va a reflejar progresivamente en las finanzas de los municipios, que hay un declive en el consumo de la gasolina, y ese declive se presenta desde hace más de 6 años; desde que se aplica la famosa liberación de precios y hay un declive normal, lógico; si la gasolina cada vez vale más los consumidores cada vez van a procurar consumir menos. Entonces la gente no saca con igual frecuencia sus vehículos; la gente no consume la misma cantidad; y eso finalmente se va a ver reflejado en las finanzas de los municipios, y yo creo que tiene razón en llamar, hacer una revisión del tema de sobretasa, el Presidente de Fendipetróleo Jorge Cañizares, como hoy lo refleja el diario *La República*. Hay que revisar el tema; pero yo le quiero proponer al señor Ministro de Minas y Energía; revisemos también el tema del llamado impuesto global.

Este es el esquema de precios a mayo; ahí está el ingreso al productor a mayo; si sumamos IVA, impuesto global y todos los demás conceptos que se convierten en tributos, realmente cerca del 45%, no el 42%, son tributos. Hay que revisar el impuesto global que se aplica también de manera inequitativa a los diferentes combustibles.

El impuesto global es el más oneroso. Ahí para mayo era de 623 pesos. Seguramente si uno plantea que los municipios revisen la sobretasa pues van a saltar; pero es mejor señor Ministro, que si ustedes no quitan los componentes adicionales, con los cuales están fijando el precio al productor, y solamente acogiendo la propuesta que aquí se ha hecho, se basan en el precio de referencia internacional, en el precio Fob y quitan los otros adicionales; si no lo hacen trabajemos en quitar el llamado impuesto global; trabajemos en eso para que el Gobierno Nacional dé una muestra pues de que se está dando la pela, y que está salvando también las finanzas de las entidades territoriales, y está salvaguardando un segmento importante del mercado; porque aquí el discurso no puede ser de que no; perdemos la oportunidad de vender el crudo en el mercado internacional y entonces Ecopetrol pierde una plata. Falso; Ecopetrol no pierde un peso vendiendo el combustible en el mercado interno. Pierde una oportunidad de venderlo a un precio más alto en el mercado internacional; en ese sentido está dejando de ganar la cantidad que puede ganar en el mercado internacional, pero es que la producción de combustible es parte esencial del funcionamiento de la sociedad. Aquí se ha recordado que es un servicio público. El Estado tiene que jugar un papel clave en el abastecimiento de combustibles de la sociedad colombiana.

Entonces no puede ser que el crudo, que es de todos los colombianos, es un bien público, es de la Nación, y aparte de eso nos lo cobran como si lo tuviéramos que importar; como si lo tuviéramos que traer de otro país. Yo acepto Ministro, que ustedes mantengan el precio Fob en puerto, pero tienen que quitar los componentes adicionales con los cuales fijan la tarifa de ingreso al productor, o tienen que quitar el impuesto global o tienen que darse la pela y revisar la estructura de precios de la gasolina. No se le está haciendo ningún favor a la economía, y menos cuando ustedes eliminan el llamado en ese caso sí subsidio al ACPM. Aquí no ha subido de manera importante los fletes del transporte de carga; aquí no ha subido de manera importante el transporte de pasajeros intermunicipales. ¡Pues claro!; porque el ACPM no han permitido ellos que suba, como sí la gasolina.

Y ahí se pueden esconder una cantidad de suspicacias. Yo no quiero entrar en eso, pero estoy seguro que en los agentes que intervienen en la cadena de distribución de combustibles hay hoy muchísimas suspicacias

sobre el trato inequitativo entre gasolina, ACPM, alcohol carburante, gas y otros que se quieren ensayar.

Entonces, señalo que adicionalmente, como cada mes se volvió costumbre ir disminuyendo esa diferencia entre el precio internacional y el precio interno, realmente lo que se está trasladando al consumidor es un alza; y como sube el ingreso al productor sube por ende el IVA y suben los demás componentes de la estructura tarifaria, de la estructura de precios. Entonces es como si cada mes el Ministerio de Minas y Energía estuviera ordenando una especie de reforma tributaria, levantándonos además los impuestos de IVA global y los demás que existen en la estructura de precios. Y yo pregunto señor Ministro y en eso me solidarizo con el doctor Efrén; ¿cuál es la facultad legal que le permite a usted, como Ministro de Minas y Energía, y por qué no es entonces el Ministerio de Hacienda el que está ordenando que cada mes se presenten esos incrementos en impuestos? No hay una disposición legal para que ustedes estén haciendo eso. Y yo llamo muchísimo la atención en ese sentido; pero además la llamo porque es que usted mismo ha aceptado en el cuestionario que le presentamos, que aquí se está distribuyendo una gasolina de menor calidad a la que se consigue en el mercado internacional. Nosotros estamos pagando una gasolina más cara como si estuviéramos accediendo a una gasolina de 87 octanos, cuando usted mismo en el cuestionario acepta que aquí lo que nosotros consumimos es una gasolina de 82 octanos.

Pero es que además con ese discurso uno entiende por qué el Presidente de Ecopetrol, salió hace como dos meses en *El Tiempo*, en una entrevista con el señor Yamit Amat a decir que el contrabando era benéfico para el país. Eso es irresponsable por parte de un funcionario del Estado. ¡Cómo va a decir que si aquí entran de contrabando venezolano, 14 o 15.000 barriles diarios!, que es mucho más según cifras que nosotros tenemos; algunos hablan hasta de 30.000 barriles diarios; cómo es que el Presidente de Ecopetrol sale a decir Ministro, y usted debe responder por él porque usted es el Ministro de Minas y Energía, usted es el que manda sobre ese señor, esa entidad es adscrita a su Despacho, que el contrabando es benéfico para las finanzas de la Nación. El contrabando no puede ser nunca visto como un factor benéfico para la economía ni para las finanzas del Estado. El contrabando es una actividad ilegal y todo funcionario público en cualquier declaración tiene que condenarlo; porque así como se ve con buenos ojos el contrabando porque Ecopetrol, esa cantidad que sirve para abastecer de combustible ilegal determinadas zonas del país, yo le digo, como el Norte de Santander, que hoy es uno de los principales productores de cultivos de uso ilícito, que utiliza gasolina de contrabando para el procesamiento de la pasta a base de coca; uno no puede decir que entonces se ahorra 14 ó 15.000 barriles diarios para exportarlos y que eso mejora las finanzas de Ecopetrol, porque eso va en desmedro de las finanzas de las entidades territoriales; los municipios dejan de percibir una cantidad importante de recursos por el contrabando; el mismo Ministerio de Hacienda. Porque esa gasolina de contrabando no paga el IVA; esa gasolina de contrabando no paga el impuesto global; esa gasolina no paga los demás conceptos y tributos que aparecen aquí, y los municipios por gasolina de contrabando no reciben sobretasa.

Eso sería tan irresponsable entonces como decir que el hurto del oleoducto, que el hurto del poliducto es bueno para las finanzas de la Nación. Señor Contralor, eso sería imposible, inaudito encontrarlo en un funcionario del Estado. El hurto y el contrabando deben ser combatidos permanentemente por el Estado, y no se puede decir, soslayando la responsabilidad, que eso es una cuestión que debe atender la DIAN; que es la DIAN la que se tiene que preocupar por esos ingresos. No podemos admitir que bajo el discurso de la pérdida de un costo de oportunidad, entonces veamos con buenos ojos el contrabando y el hurto de combustibles. ustedes deben responder por eso, y debieran llamarle incluso la

atención al señor Presidente de Ecopetrol, para que jamás vuelva a salir en televisión y en la prensa escrita, a decir este tipo de cosas.

Yo creo que estoy llegando al límite del tiempo señor Presidente, y termino con lo siguiente: Queremos una empresa de petróleos que sea realmente competitiva. Le hemos dicho a la Dirección de Ecopetrol; se lo hemos planteado a usted señor Ministro, hay que trabajar en fórmulas que terminen la reforma del sector, iniciada con el 1760; porque una reforma quedada a medias conlleva necesariamente la desaparición de Ecopetrol. Corren muchos rumores de que hay negociaciones por debajo de la Mesa para vender paquetes accionarios de Ecopetrol. Los trabajadores los señalaron con claridad en la huelga pasada. Siempre se vendió el argumento de que no era posible privatizar a Ecopetrol; pero la estructura decretada en el 1760 permite que en casos distintos de quiebra, el Ministerio de Hacienda, que es el principal accionista, empiece a salir de paquetes accionarios, en los que seguramente tienen interés inversionistas extranjeros. Sí, hay la posibilidad legal jurídica de empezar hoy, ya, sin ninguna reforma, según el análisis que nosotros hemos hecho con los abogados, hay la posibilidad jurídica de empezar a salir de paquetes accionarios de Ecopetrol; y en ese sentido yo llamo la atención del Congreso, y llamo la atención del Ministerio de Minas y Energía, como el principal responsable del sector, para que este tipo de operaciones o de negociaciones se den, si es que se están pensando, con la mayor transparencia del caso, con la mayor cantidad de información posible.

Yo creo que es de saludar el hecho de que el señor Ministro de Minas y Energía haya atendido esta citación, porque lo que nosotros demandamos es transparencia en la fórmula que el Ministerio adopta para la fijación del precio; transparencia y muchísima información para que la opinión pública documentada pueda opinar sobre el tema; porque hoy, hoy, ya hay una acción judicial en curso, que pretende hacer que el Estado demuestre cuál es esa simulación financiera que se dan el lujo de aplicar en la realidad; incluso demandando la devolución de los recursos por encima de lo permitido por la ley, que va más allá de ejercicios teóricos y simulaciones financieras; demandando la devolución de lo que los consumidores de gasolina han pagado demás por cada galón.

Si nosotros hubiéramos atado el crecimiento del precio al índice de precios al consumidor no tendríamos un Gobierno del Presidente Uribe, subiendo la gasolina como jamás en la historia; 64%. No tendríamos una gasolina corriente a casi 5.400 pesos, hoy en Bogotá; sino que deberíamos tener una gasolina por variación de índice de precios al consumidor, de un poco menos de 4.000 pesos por galón.

Insistiremos en la propuesta Ministro; si no se revisa la estructura de precios que ustedes han establecido, y estoy seguro que el Congreso se daría la pela por proponer una iniciativa legal que atara el crecimiento del precio a la variación de índice de precios al consumidor. Señor Presidente, muy amable.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

A usted honorable Representante. Concedo el uso de la palabra al Senador Hugo Serrano.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Señor Presidente, señor Ministro, señor Contralor, distinguidos Representantes.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Honorable Senador; el Ministro tiene un compromiso a las 2 de la tarde; una vez termine su intervención vamos a concederle el uso de la palabra al señor Ministro, luego al señor Contralor. Para una moción de orden tiene la palabra el doctor Duque.

Honorable Representante Luis Fernando Duque García:

Y a los citantes, que tenemos privilegio en el uso de la palabra.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

El Senador se había inscrito de tercero.

Honorable Representante Luis Fernando Duque García:

No importa; pero él no es citante; no firma la proposición, con todo respeto por el Senador Hugo Serrano. Yo he pedido la palabra y soy citante; quiero intervenir muy brevemente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Usted ha pedido la palabra, se la concedemos una vez termine el Senador Serrano.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Doctor Duque; yo le prometo que no me voy a demorar mucho.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Honorable Representante; si usted no se inscribe yo no sé si usted va a hablar.

Honorable Representante Luis Fernando Duque García:

Es que yo soy citante y tengo derecho natural de hacer el uso de la palabra señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Bueno; pero entonces la hubiera pedido antes.

Honorable Representante Luis Fernando Duque García:

Discúlpeme, discúlpeme; es el Reglamento; no es ninguna dádiva que me esté dando que yo lo que tenga que hacer; no; es el Reglamento.

Honorable Representante Hugo Serrano Gómez:

Yo veo al Ministro un poquito aburrido, si él es muy amable y muy gentil y felicito a los citantes. Este tema es algo que lo hemos tratado desde hace muchos años Ministro. Yo me acuerdo que cuando el Ministro Valenzuela habló sobre el tema escribimos un artículo en donde dijimos que el precio de la gasolina en 5 años iba a subir el 200% y nos equivocamos, porque el precio de la gasolina, que era el 1° de enero del 99 a 1.608 pesos el galón, hoy está a 5.400 pesos; o sea, la gasolina ha subido el 235%; un promedio de 36% por año. Y dijimos que se iba a presentar un gravísimo problema en lo que tiene que ver con el abastecimiento de combustibles.

Recuerdo muy bien esa época, en que los precios de la gasolina se fijaron con base en tres elementos: El precio del WTI en Golfo de México, los impuestos y el precio del dólar. Si analizamos los precios vemos cómo en 2 años ha aumentado 2.010 pesos el galón; ya lo dijo el Representante Arenas, que la gasolina ha subido en un poquito más del 58%; y vemos cómo los impuestos han aumentado en 723 pesos el galón; y vemos en relación con la anterior, que cada vez que sube usted la gasolina, solamente casi la mitad de lo que usted dice subir la gasolina va a Ecopetrol, para supuestamente bajar los impuestos. Ese es un tema bien importante.

Y claro; el consumo de gasolina ha bajado dramáticamente; entre otras cosas porque mire usted, estas son todas cifras de Ecopetrol, mire usted cómo bajó de 129.000 a un proyectado en el 2005 a 68.000 barriles. Yo tengo las estadísticas de lo que pasó aquí en el 74, que se están consumiendo 70.870 y tengo aquí las estadísticas de Ecopetrol; y en el año 2003 las estadísticas eran 75.000 barriles. O sea, podría uno decir que Ecopetrol ha perdido un mercado del orden de los 50.000 barriles diarios; podríamos decir; y por supuesto eso se debe a varios factores: En primer lugar el TransMilenio; eso es lógico. Ahora hay TransMilenio y la gente utiliza el TransMilenio y ahorra gasolina. En segundo lugar, el crecimiento del gas natural. Hoy hablaban de 55.000 barriles; 55.000

vehículos que consumen aproximadamente entre 40 y 50 millones de pies cúbicos diarios; y la dieselización del parque automotor. O sea, ahora hay más; unos 70.000 vehículos que consumen ACPM, y ha habido una recesión económica y por supuesto que la gente ahorra gasolina, porque le vale mucho más y además, por un factor muy importante, y es el contrabando. Cada vez que ustedes suben la gasolina aumenta el contrabando y esa gráfica, que es una gráfica de las estadísticas de Ecopetrol, me dicen eso.

Entre el año 2003 y 2004 el consumo legal de gasolina disminuyó en 5.000 barriles diarios; y por supuesto los factores que antes decía han hecho que el consumo baje; pero también entre el año 99 y el 2004 ingresaron al parque automotor aproximadamente 500.000 vehículos; o sea, debía haber mucho más consumo que en el año de 1999. El contrabando; yo le oí al doctor Alejandro Martínez, en un artículo, que el contrabando se acercaba a los 25.000 barriles. Yo diría que el contrabando se acerca a los 30.000 barriles; o sea, si usted multiplica 30.000 barriles por 42 días, por 365 pesos, por 2.017 de impuestos, el contrabando vale aproximadamente 927.000 millones de pesos, que es lo que pierde el país y que es lo que pierde Ecopetrol también.

Ahora, miremos básicamente esto; el precio de venta del barril. Nosotros pagamos a 96 dólares con 49 centavos el barril, cuando el precio de referencia a mediano plazo son 35 dólares y el ingreso al productor es de 46 dólares y los impuestos son de 36 dólares; lo que quiere decir que pagamos más por concepto de impuestos que lo que vale el barril de petróleo; o sea, la materia prima, en la gasolina hay dos factores importantes, que es el precio del petróleo y el costo de refinación. Fíjese usted cómo nosotros pagamos más por impuestos que lo que pagamos por el precio del petróleo; y fíjese usted en el alcohol, después nos referiremos a eso.

Ahora; ¿por qué no hay subsidio doctor Efrén?. ¿Por qué no hay subsidio señor Ministro? Porque si usted analiza el precio que le pagan a Ecopetrol, que es de 46 dólares el barril, y el precio de compra, el precio del WTI actualmente, en promedio es de 49 dólares, el precio promedio, teniendo en cuenta que el precio de la gasolina para fijar el ingreso al productor hay que incluir el precio del WTI y el costo del dólar, si analizamos el precio del WTI en el último mes, podremos decir que el precio ha sido de 49 dólares el barril, y Ecopetrol lo compra a 14 dólares menos Ministro. Ecopetrol lo compra a 14 dólares menos; le sale el petróleo a 35 dólares el barril en Barrancabermeja, y los costos de refinación son del orden de 2 dólares con 50, y la depreciación y calculo 1 dólar con 50; lo que quiere, decir que el costo total es de 39 dólares el barril y la utilidad de Ecopetrol es de 7 dólares el barril.

Y aquí tengo algo que me corrobora que en la práctica no hay subsidio. Esto me lo dice claramente; y este informe de Ecopetrol, en lo que tiene que ver con la refinería, dice: Este informe lo sacó el señor Presidente de Ecopetrol el 29 de abril del 2005 y dice: El margen bruto de refinación para este año, entre enero y marzo es de 14 dólares con 18 centavos el barril. Yo diría que ahí lo sacó a 7 dólares pero él dice que es a 14 dólares. Si le quitamos al margen bruto los precios en lo que tiene que ver con el cálculo actuarial y la depreciación esto comprueba que Ecopetrol está haciendo una excelente utilidad. No hay subsidio actualmente y algo más; yo veía la semana pasada, que el señor Presidente de Ecopetrol dijo; el incremento de los precios de los combustibles le permitió a la empresa obtener mayores beneficios durante el año anterior y lo que tiene que ver con la venta de la gasolina y de los combustibles Ecopetrol se ganó cerca o tuvo unas utilidades de cerca de 594.000 millones de pesos. O sea, uno de los grandes negocios que tiene Ecopetrol es la venta de gasolina. Algo más, el señor Presidente de Ecopetrol ha dicho que el 60% de los ingresos de Ecopetrol provienen de la venta de combustible. Si Ecopetrol vende 13 billones de pesos y 8 billones corresponden a la venta interna de combustibles; lo que quiere decir que Ecopetrol está obteniendo unos

enormes ingresos por concepto de la venta de combustibles; y aquí está supremamente claro. Señor Ministro, ustedes compran el WTI, el petróleo a 14 dólares por debajo del WTI en Barrancabermeja, y esto no lo digo yo; lo dice un alto ejecutivo de Ecopetrol.

Ahora; ¿por qué gana tanta plata Ecopetrol? Primero; porque la base de la venta de la gasolina es el WTI a precio internacional. Segundo; porque Ecopetrol compra el petróleo a 14 dólares por debajo del precio internacional; y tercero; la tercera utilidad que obtiene Ecopetrol es porque como Ecopetrol produce aproximadamente entre 90 y 110.000 barriles diarios de gasolina, ellos cuadran digamos la producción de acuerdo al mercado, quiere decir que siempre tiene excedentes, y Ecopetrol vende en el mercado internacional lo que le sobra. Quiere decir que Ecopetrol gana por 3 puntas: Por el WTI, precios internacionales, porque compra a menor precio y porque los excedentes, o sea desde la gasolina que no consumimos en el país, la vende a mercados internacionales; lo que quiere decir pues que no hay subsidio; no hay subsidio, y esto lo sacamos es de los informes de Ecopetrol.

Si analizamos un poquitico más, y creo que el doctor Efrén habló de eso; a nosotros nos cobran un arancel que no existe, un transporte marítimo que no existe, un impuesto de timbre que no existe y otras arandelas. Si le ponemos al arancel el 15% del WTI nos da a 13 centavos de dólar por barril, el transporte marítimo 2 centavos de dólar por barril y el impuesto de timbre 2 centavos; o sea, nos da 17 centavos de dólar, y unos impuestos disfrazados que representan 388 pesos por galón. Si nosotros a esos impuestos disfrazados le agregamos el 16% de IVA y la sobretasa, quiere decir que nosotros estamos pagando algo que no existe en cada galón de gasolina, que son más o menos 543 pesos por galón; esos son impuestos disfrazados.

Ahora; si nosotros miramos lo del Etanol; a medida que sube la gasolina pues sube el contrabando y aquí tengo las estadísticas Ministro, de las ventas de Ecopetrol. En Antioquia, en el año 99 se vendían 20.5 millones de galones y hoy día se venden 14; lo que quiere decir que en Antioquia se han dejado de vender cerca del 40%. En Cundinamarca y Bogotá, se vendían 50 millones y hoy se venden 27 millones. ¿Qué quiere decir? ¿Quién copa ese mercado? El contrabando.

Pero lo más dramático es lo de Santander. En Santander se vendían 8 millones y ahora vendemos 3; pero aquí, en lo que tiene que ver con el alcohol carburante, y yo creo que esto da lugar a otro debate, pero de todas maneras el alcohol carburante, cuando Usted le pone el precio al productor de 3.700 pesos el galón, le está colocando un precio de 1.57 dólares por galón, y en Brasil lo colocan a 90 centavos. Usted mismo lo dice en las respuestas; y lo que más me preocupa es que en las respuestas usted dice esto:

“Una de las premisas utilizadas en la determinación del precio de alcohol carburante, fue que no se generaran diferencias entre la gasolina básica y la oxigenada”. ¿Qué quiere decir? Que usted tuvo en cuenta, para colocarle el precio al alcohol carburante el precio de la gasolina, y como el precio de la gasolina está subiendo significa eso que usted cuando fijó el precio del alcohol carburante a 1 dólar con 57 centavos, 48 centavos por encima de lo que le pagan a Ecopetrol, tuvo en cuenta el precio de la gasolina. A mí me parece eso absurdo.

Segundo; cuando usted habla de que aquí hay varios países que tienen la gasolina más cara: Uruguay, Chile, República Dominicana, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Paraguay, Panamá, que tienen la gasolina más cara, no son productores de petróleo; y otros países como Argentina, México, Bolivia, Ecuador y Venezuela –el caso de Venezuela es sui géneris– tienen petróleo y tienen la gasolina más barata.

Algo que le dije yo en Bucaramanga señor Ministro, y que lo quiero ratificar: Ecopetrol está perdiendo la autosuficiencia. Esto me lo dicen las estadísticas de Ecopetrol; no lo dice Hugo Serrano. En el período

de enero a marzo Ecopetrol, sin regalías, produjo 253.000 barriles y necesita 300.000 barriles para cargar la refinería; y también me dice que está comprándole a las multinacionales que operan en Colombia 30.000 barriles diarios y está importando 8.000 barriles; o sea, para poder cargar las refinerías está importando y comprando 38.000 barriles. Lo que quiere decir que estamos perdiendo la autosuficiencia.

Me parece que aquí hay que buscar una fórmula. Yo no creo que eso de bajar los impuestos sería ideal; pero qué municipio se aguanta que le baje la sobretasa; o el país en esta crisis honorable Representante Arenas; yo no creo que el Ministro acepte que le bajen el impuesto global y el IVA; pero sí busquemos una fórmula.

En primer lugar la fórmula es, que no nos metan estos impuestos, que no existen e impuestos sobre impuestos. La primera parte, que es 388, son impuestos disfrazados, y la segunda parte impuestos sobre impuestos, porque ahí vamos a pagar sobre esos impuestos que no existen, el 16% y la sobretasa.

Algo que quería decirle, que es importante. El Congreso se dio la pela en lo que tiene que ver con Chuchupa, y nosotros logramos un acuerdo gracias a la labor del Congreso, de la Cámara de Representantes y del Senado de la República. Mejoramos el contrato de Chuchupa. ¿Por qué usted no había dicho eso Ministro?; si eso es algo tan importante; si finalmente usted nos puso atención y logramos que ese contrato, que a juicio del señor Contralor era un contrato leonino, se mejorara y en esas condiciones, hasta ahora más o menos la nación, de acuerdo a mis cálculos, ha ganado cerca de 14 millones de dólares, y va a ganar este año cerca de 36 millones de dólares.

Fíjense ustedes honorables Representantes, honorable Representante Alirio Villamizar, que los debates sí sirven; los debates son importantes.

Finalmente o uno de los puntos porque ya voy a terminar. Uno de los puntos más importantes es la gasolina de aviación. Usted sabe, ¿a cómo le están cobrando la gasolina de aviación a los monomotores? A 7.500 pesos el galón. Quiere decir que el barril de gasolina de aviación está a 134; así vamos acabar con la aviación regional. Usted lo sabe porque usted es Piloto; usted es aficionado a eso. Quiere decir que vamos a acabar con la aviación regional, porque entre otras cosas las condiciones en que funciona la aviación regional son gravísimas; y este año Ecopetrol, con los solos aumentos de la gasolina, entre enero y mayo, le han ingresado 80.000 millones de pesos adicionales; con los solos aumentos. Luego póngase usted a pensar de cómo es de importante este debate.

Finalmente habíamos hablado de la venta de mercados a futuro. No vino el señor Presidente de Ecopetrol, y por supuesto sin él no es fácil adelantar ese debate; pero yo sí señor Contralor, aprovecho esta oportunidad para que usted le diga al país; yo he fregado mucho con eso; inclusive ANIF, muchas entidades financieras que no conocen muy bien lo que pasó, han dicho que no; que ahí no hubo pérdida; que ahí lo que hubo fue que Ecopetrol recibió menores ingresos. Quiero que por lo menos hoy le diga esto aquí al país. ¿Sí está terminado el informe? ¿Sí hubo pérdida? Y por supuesto, no le voy a decir que usted diga hoy, porque no lo puede decir y mal haría yo en solicitarle eso, que hubo detrimento patrimonial. Pero usted con el informe que tiene le puede decir que en una pésima negociación Ecopetrol vendió petróleo a 32 dólares el barril, cuando el precio del petróleo a nivel internacional en promedio estaba a 42 dólares.

Finalmente, ahora sí un minuto más señor Presidente. El doctor Napoleón Franco hizo una encuesta laboral sobre las relaciones obrero-patronales; dígalos bien doctor Efrén, y preguntó por la imagen; encuestaron más que todo a Directivos, y preguntó por la imagen del Presidente Yanovich; cómo les parecía a los Directivos el Presidente Yanovich; y la encuesta dice que el 67% de los encuestados, que en su mayoría son Directivos, dice que su gestión es mala o muy mala, y que él solamente

soluciona el 30% de los problemas, y que solamente aclara la razón de las decisiones en un 19%. Pero esto es más preocupante: La imagen de la Dirección de Planeación de Ecopetrol es de sólo el 23%; o sea, nadie cree en Ecopetrol, señor Presidente.

Esta encuesta que no me la quiso mandar el señor Presidente de Ecopetrol, pero que yo de alguna manera me levanté la última, indica que las cuestiones en Ecopetrol están muy mal; y por supuesto, el debate se trasladará a otro escenario por esto; porque nosotros en el tema de cobertura hemos tratado de hacer el debate, tanto en el Senado como en la Cámara. O sea, tenemos que buscar una fórmula, el Congreso y usted señor Ministro; usted que sin duda alguna es tan amable y tan gentil. Tenemos que buscar una fórmula para no golpear tanto al pueblo colombiano.

Es mentira, es paja, no es cierto que haya subsidio. El doctor Efrén lo trató desde el punto de vista legal; yo lo traté desde el punto de vista pragmático, y usted es una persona supremamente pragmática, y agradezco muy de verdad señor Presidente de la Comisión.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

El doctor Duque. ¿Hay algún citante que quiera hacer uso de la palabra?

Entonces vamos a escuchar al señor Ministro de Minas y Energía.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Muchas gracias señor Presidente; muy buenas tardes a todos los honorables Representantes a la Cámara, de la Comisión Quinta y honorables Senadores Robledo y Serrano, que siempre nos acompañan.

Aquí el tema del día de hoy es el costo de oportunidad; ese es el fondo del debate; del muy interesante debate que hoy se ha planteado en esta Comisión Quinta de Cámara; y empiezo entonces por explicar, qué es lo que en nuestro concepto de dirección de política es un costo de oportunidad. Fundamentalmente es la posibilidad de que un proveedor de servicios venda al máximo precio posible de acuerdo a las condiciones de competencia que existan, sin que eso signifique exactamente que haya la competencia físicamente o no la haya. Y aquí nos metemos en unas honduras importantes. Eso significa que la formación de precios de la gasolina tiene que ver con cuáles serían los parámetros de fijación de precio, que utilizaría cualquier persona trayendo combustible del exterior y poniéndolo a competir con Ecopetrol. Cuáles serían los costos mínimos en que ocurriría ese tercero trayendo el combustible del exterior, para competirle a Ecopetrol. Ese sería el parámetro de precio que fijaría Ecopetrol o cualquier empresa productora de combustibles. ¿Por qué? Porque ese es precisamente el concepto claro de costo de oportunidad, y no se aplica sólo para el tema de los hidrocarburos, de la gasolina o del sector minero-energético. Este es un concepto que aplica a toda la economía; y basado precisamente en ese concepto es que se incorporan las decisiones de protección a determinadas industrias.

En el debate se resaltan algunos temas de la cadena de formación de precio como costos ficticios; y entonces se trae a colación que Ecopetrol no paga el transporte en los buques, no paga el seguro marítimo, no paga los aranceles; y es cierto, pero miremos entonces otros productos que se consumen en el mercado local; productos a los cuales el Gobierno Nacional, el Congreso de la República, etc., les brinda una legítima competencia. Hay productos agrícolas, productos industriales que tienen su formación de precio local dependiendo de esos niveles de protección; o es que por ejemplo la tonelada de arroz, la tonelada de azúcar o algunos productos manufacturados que se venden en el país, se les asigna el precio de acuerdo al costo de producción y a un margen de rentabilidad. Si así fuera no se requeriría del arancel de aduanas como mecanismo de protección.

Por supuesto que quien vende esos productos tiene en cuenta toda la cadena de valor que hay, no en su empresa sino en su competencia, para poder fijar unos precios competitivos y triunfar en el mercado. El concepto de costo de producción para fijar los precios finales de los productos en cualquier mercado, en cualquier economía, hace mucho rato que fueron superados por el concepto de costo de oportunidad, que es el precio al cual yo puedo vender en condiciones de competencia, y para eso repito, se crean en los Estados las condiciones de protección. El arancel de aduanas es una protección para la producción local y la utilizan los productores locales para formular sus precios de venta, calculando cuánto le costaría a un competidor poner un producto semejante en el mismo mercado. Ese es el concepto de costo de oportunidad.

Preguntaría uno entonces, por qué si el Estado decide de buena manera, yo eso no lo voy a juzgar, que hay unas industrias que proteger; que hay unos sectores que hay que proteger, y para eso formula aranceles de importación, preguntaría uno, y; ¿entonces por qué a Ecopetrol, que es de todos nosotros, no la protegemos? ¿Por qué a Ecopetrol, que es de todos nosotros, le quitamos aquel costo ficticio del arancel para formularle precio de venta interno?; considerando además que Ecopetrol vende un producto que nace de un recurso natural no renovable y que hoy por hoy estamos todos de acuerdo, que es escaso. Entonces ese es el primer principio de este debate. ¿Es válida la formulación de costo de oportunidad como referencia de formación del precio interno del país? Por supuesto que es válido. Y entonces de aquí nace el concepto del subsidio; y el concepto de subsidio que está generado en Ecopetrol, es obviamente la diferencia entre el precio en que Ecopetrol vende hoy los combustibles y el precio actual podría venderlos en condiciones de competencia. ¿Eso cuánto vale? Eso vale cerca de 3 billones de pesos al año. ¿Es real? Por supuesto que es real; porque no sólo se debe contabilizar lo que se obtiene de las ventas, sino lo que se deja de obtener por no vender al precio adecuado; y es tan real que en las ventas que hace Ecopetrol externamente se refleja perfectamente esa ventaja de aprovechar un precio internacional.

Entonces de allí parte el precio de referencia para la formación de precios internos, que aquí lo hemos denominado, paridad precio de importación, que es la incorporación, como ustedes ya lo vieron en las inteligentes exposiciones de los Congresistas, está tal y cual; es ese. Bien; pero aquí hay un elemento que ha tomado en cuenta el Gobierno y es el elemento volatilidad de precio. Cuando en el año 98 se tomó la decisión de liberar los precios de los combustibles, se hizo en un momento en el cual el barril de petróleo estaba, Senador me recuerda, a 11, 12 dólares, y en menos de 6 meses eso voló por encima de los 20 dólares. Y la reacción natural fue imposible de manejar, y por eso se decidió solamente mantener liberado el precio de la gasolina extra, y seguir el control parcial y gradual sobre la gasolina corriente y el ACPM. Y en ese momento se tomó una decisión, a mi justo equivocada; pero no voy a entrar a criticar y fue la decisión de desmontar el subsidio de la gasolina corriente y no hacerlo con el diésel. Eso generó un bache de extremas proporciones, que fue lo que inició el proceso de dieselización en el país, por efectos del menor precio de combustible diésel.

¿Cuál es el precio entonces, de referencia que utilizamos, puesto en el Golfo? Para evitar la volatilidad, para evitar que el mercado interno tenga que recibir los impactos de grandes alzas o de grandes bajas incluso, es utilizar el precio de largo plazo en el escenario medio que reportan las agencias internacionales. ¿Y eso cómo funciona? Hay varias agencias internacionales; unas más reputadas que otras. Nosotros tomamos digamos la más grande, la más importante, y esa entidad calcula un precio promedio para cada año, en los próximos 10 años. Nosotros tomamos los 5 años más próximos empezando en el que estamos, y hacemos una división y ese es un promedio aritmético simple. Los 5 años del precio promedio formulado por las agencias internacionales se toma como

referencia internacional; eso es hoy 37 dólares con 50 y no lo hemos ajustado; nosotros seguimos en 32 dólares con 23 centavos. A eso le agregamos el margen de refinación, y el margen de refinación que solía ser muy bajito, la refinación era el patito feo de la cadena; hoy por efecto de que está totalmente copada la capacidad instalada ya dejó de hacerlo; los márgenes de refinación que estamos viendo son de 12 y 13 dólares por barril; luego ya el negocio de refinación es otra cosa. Sin embargo nosotros tomamos 2 dólares con 50 como precio, como margen de refinación. Ahí, a partir de eso incorporamos el flete marítimo, el seguro marítimo, los gastos de nacionalización, el arancel y el transporte hasta la refinería, y eso nos da el ingreso al productor.

Ahora bien; se ha manifestado públicamente que el Gobierno con esto ha creado una diferencia de clases, que está hablando de los ricos y de los pobres. Yo retaría a cualquier persona que ha manifestado eso, que revise absolutamente todas nuestras declaraciones. En ninguna hablamos de ricos y pobres. Nosotros nos referimos a que los usuarios de combustibles líquidos en el país son usuarios que en más del 50% son dueños de su propio vehículo, y que para poder tener un vehículo en Colombia se necesitan al menos 5 salarios mínimos de ingreso familiar. Eso no es riqueza en ninguna parte, pero es una mejor condición económica y eso no podemos obviar; es una mejor condición económica que aquellos hogares en donde solamente ingresa un salario mínimo.

Y veamos un ejercicio sencillo, que cada vez que yo lo hago me da muy duro, me da mucha pena. Yo les sugeriría que tomaran nota porque es un ejercicio bien didáctico. Miremos cuál es el consumo de gasolina en hogares estratos 5 y en estrato 1.

El consumo de gasolina se divide en dos: Consumo directo, que es el que se echa en la estación de gasolina, el de la manguerita; y el consumo indirecto, que es el combustible asociado a los demás bienes y servicios que compra una casa. Bien; en ese estrato 5 se tienen más o menos dos carros, que al mes consumen 100 galones de combustible; ese es un promedio bastante suavecito; no es un promedio muy alto. La gasolina en gracia y discusión está a 5.500 pesos; luego esa casa consume directamente 550.000 pesos mensuales de combustible de forma directa.

Bien; pero en ese hogar se invierten o se compran además mensualmente mercados, ropa, etc., como por dos y medio millones de pesos mensuales. Todas esas mercancías que se compran han tenido utilización de combustible en forma indirecta; el carrito que las lleva, la gasolina que prendió la caldera, etc., y eso se ha establecido en un 6%. El 6% de 2.500.000 son 150.000 pesos; eso es lo que esa casa consume indirectamente o sea, una casa de estrato 5 en términos promedios consume 700.000 pesos mensuales de combustible; bien en forma directa, bien en forma indirecta.

Si nosotros calculamos la diferencia entre el precio actual del mercado internacional y el precio de referencia que nosotros usamos; o sea, comparar 54 contra 32, eso nos da como un 30% de subsidio; si le calculamos el 30% de subsidio a 700.000 pesos significa que a esa casa de estrato 5 nosotros, todos los Colombianos, le estamos entregando 210.000 pesos mensuales de subsidio; teóricamente por supuesto.

Pues es que la teoría termina siendo una práctica muy interesante. Veamos el tema en el estrato 1. En el estrato 1 no hay un consumo directo de combustible; en el estrato 1 no hay dueños de vehículos; hay usuarios de transporte masivo, de transporte público. En estrato 1 el ingreso puede ser de 1 salario mínimo con algunas cositas, digamos 400.000 pesos mensuales de ingreso. Esa familia utiliza todo su ingreso para adquirir bienes y servicios. Recordemos que el 6% de esos bienes y servicios son gasolina; o sea, esa familia consume 24.000 pesos mensuales de combustible de forma indirecta. El 30% de 24.000 pesos es 7.200 pesos. Bien; entonces teóricamente o en la práctica, porque recordemos que este es un menor ingreso del Estado, porque es que Ecopetrol es el Estado, y Ecopetrol es el que sostiene las finanzas en un muy buen porcentaje.

Entonces estamos trasladándole 210.000 pesos a una casa de estrato 5 y 7.000 pesos a una casa de estrato 1. Eso para un Estado de derecho es una vergüenza, porque eso es lo que se llama un subsidio regresivo, porque en vez de distribuir, como es el concepto de los subsidios está concentrando. Estos son números que se pueden verificar en cualquier momento.

Ahora bien; que el incremento de los precios a los combustibles afecta la canasta familiar, por supuesto que la afecta. ¿En qué grado? Aquí es donde tenemos que nosotros aterrizar los números, porque tú mismo lo dijiste honorable Representante; tú dijiste que no había subido el transporte de carga; que no había subido el transporte de pasajeros y alguien adicionalmente dijo que la gasolina había subido el 300% mientras el IPC había subido el 18%. Ahí está la clara muestra que el incremento de los precios a los combustibles no está atado en el nivel que las personas que critican esta política consideran. El Banco de la República, que es un ente absolutamente autónomo, que todos creemos que es un ente absolutamente autónomo, ha hecho un estudio en el cual dice que por cada 20% de incremento a los precios de los combustibles se incrementa en 0.56% el índice de precios al consumidor; y eso es más crítico en los estratos altos que en los estratos bajos. Eso implica un crecimiento por cada 100 pesos de crecimiento en el costo del combustible, un crecimiento de 24 pesos en el costo de transporte, y un crecimiento de 1 peso con 50 en el IPC, que si lo miramos por estratos económicos resulta siendo como 2 pesos en el estrato 6 y más o menos 20 centavos en el estrato 1, precisamente por la composición del consumo de los combustibles en el país.

Ahora bien; hemos hablado de teoría; hemos hablado de costos ficticios. Pensemos en un escenario en Colombia, Dios no lo quiera, sin petróleo. Pensemos entonces que tenemos que importar nuestros propios crudos y que tenemos que soportar el vaivén de los precios internacionales. ¿Debería el país preparar toda su composición de costos energéticos a ese escenario; o debemos esperarnos a que eso ocurra?; porque hoy un buen porcentaje de este subsidio es un costo de oportunidad. Ya el Representante Pedro Arenas lo dijo. En el diésel ya está haciendo un costo de caja. ¿Entonces nos quedamos esperando a que se acabe el petróleo y el día que se acabe le pegamos un mamonazo al precio interno de los combustibles, para acomodarnos a la realidad internacional? Yo creo que eso no es responsable. Yo creo que la política de gradualidad ha permitido que no haya un impacto mayor en el IPC; ha permitido dar la señal correcta de los costos de los energéticos, y va a preparar al país para un escenario que Dios quiera no se dé; pero si se llega a dar el país va a estar mejor preparado y el impacto va a ser totalmente inferior.

Sin embargo, a pesar de todo esto, que el precio en el surtidor es de 97 dólares el barril y que eso está lejos de 50 dólares el barril, que es el precio del spot; que por qué está más caro que en los Estados Unidos, etc., etc.; no se puede hacer una comparación de precios en el surtidor entre un país y otro, porque hay un gran contenido impositivo en la formulación de precios de los combustibles, en todo el mundo y cada país decide estructuralmente qué va a ser con su transporte. Estados Unidos apreciado Representante, muy a diferencia de lo que usted dijo, tiene uno de los impuestos más bajos del mundo en los combustibles; es sólo del 25%. ¿Por qué? Porque en criterio de ellos un buen impulsor de la economía es que cada ciudadano tenga su carro y transite él solito en su carro por todo el país. ¿Por qué entonces los precios en Europa son de 6 dólares por galón y los impuestos llegan al 75%? Porque Europa al contrario considera que eso no debe ser así, y que el uso particular de vehículos debe ser restringido y que la gente debe andar mucho más en sistemas de transporte público y masivo. Son decisiones fiscales que tienen que ver con políticas de transporte; con políticas de uso energéticos. Respetables todas; pero eso hace que no se puedan comparar los precios en los surtidores.

¿Cuál es la política nuestra? La política nuestra es la de tener un precio comparativo a partir de la señal internacional que se pueda comparar. ¿Cuál es esa? La señal internacional de los precios del crudo. A pesar de todo eso repito, Colombia tiene el quinto precio más bajo de combustibles en todo el continente y el tercer precio más bajo del diésel en todo el continente, incluido los Estados Unidos y Canadá. Aquí están estas gráficas; por supuesto es muy difícil verlas desde allá. Estos valores están revisados al 30 de abril de 2005. En gasolina motor corriente son más baratos Argentina, México, Bolivia, Ecuador y Venezuela y en diésel son más baratos Ecuador y Venezuela. Si es cierto que el precio de los combustibles en el mercado local es un factor vital de competencia apreciados Congresistas, deberíamos ser súper competitivos, y deberíamos ser mucho más competitivos que el resto de los países del continente. Por supuesto no es el precio de la gasolina un factor tan importante en la competencia, y quiero llamar la atención de que no estoy diciendo que no tenga qué ver.

La posibilidad de revisar la estructura de precios siempre estará. Es que nosotros no creemos que tengamos la verdad revelada; nosotros estamos haciendo las cosas con la mejor buena voluntad del mundo, pero si hay mejores ideas para hacer mejor lo que hoy estamos haciendo, todo eso es bienvenido; todo eso es bienvenido.

Habíamos pensado, pensado y es una idea porque los medios de comunicación de pronto mañana sacan: El Ministro va a desmontar el global. No; sí hemos pensado que el impuesto global puede ser un impuesto que tenga una flexibilidad para que sea el instrumento de control de la volatilidad. Por ejemplo; que el impuesto global cuando el combustible esté por encima de 30 dólares sea solamente del 20%; cuando esté entre 20 y 30 sea del 50 y cuando esté por debajo de 20 sea el 100%. Por ejemplo; ¿por qué? Porque el Estado finalmente resulta tener una condición más o menos transparente. Si se disminuye el impuesto global pero se pone en cabeza de Ecopetrol el precio real internacional, pues finalmente ese traslado a la Tesorería de la Nación en términos fiscales va a tener una neutralidad relativa. Entonces se puede pensar en eso; sin embargo apenas tenemos un grupo de gente trabajando en una propuesta en ese sentido.

Hay otros elementos que hacen que el precio del combustible sea volátil. Por ejemplo los impuestos ad valorem que hoy se tiene sobre la gasolina. Cuando estábamos elaborando la Ley 681 del 2001 apreciado Senador, ahí nosotros formulamos que el impuesto global, que en esa época era ad valorem, lo dejamos fijo y lo pusimos a crecer con el IPC proyectado una vez al año. La misma propuesta existía para el IVA, pero los municipios pusieron el grito en el cielo y no se pudo hacer. Pero hoy la sobretasa es un elemento que crece permanentemente todos los meses, porque se calcula con base en el promedio móvil de los últimos doce meses. Entonces...

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Siga honorable Representante.

Honorable Representante Luis Fernando Duque García:

Ministro; pues yo tenía la intención de intervenir; infortunadamente una llamada para solucionar un problema y no pude, pero voy a ser muy breve en lo que yo quería expresar. Yo además reconozco el esfuerzo que se ha hecho acá para presentar una serie de cifras técnicas; pero lo que el pueblo Colombiano se pregunta y quiere saber fundamentalmente es una sola pregunta: ¿Por qué, hasta cuándo la gasolina va a seguir subiendo en Colombia? Esa es la primera pregunta que hay que responder. Y lo que hay que decir también de manera clara señor Ministro, es; ¿cuál es la efectividad de la política pública, de tener precisamente la libertad de precios en la gasolina; cuál es la efectividad de esa política pública?

En primer lugar usted lo ha dicho, y digámonos aquí la verdad, porque aquí suena bonito, es atrayente decir bueno, es que los precios de la gaso-

lina, es que el Gobierno; pero aquí lo que hay que decir, la verdad monda y lironda es, que quien paga todo y quien subsidia todo en Colombia es el consumidor; el Estado aquí simplemente pone unos impuestos y aquí escuché que se estaba quejando la Asociación de Municipios sobre la sobretasa de la gasolina, pero es que con la sobretasa de la gasolina hay una ley de metros que se hizo para contribuir el transporte masivo y construirlo.

El Presidente de la República dice que estamos subsidiando y que la sustitución de los subsidios lo que ha dado la posibilidad de que 400.000 viejitos más tengan el subsidio diario.

Entonces la gran pregunta de esto Ministro es simplemente; ¿hasta dónde es realmente viable que el precio de la gasolina siga aumentando en Colombia? ¿Por qué? Porque esto tiene una elasticidad directamente proporcional; cuando sube el precio baja el consumo; llega un momento en que la gente no va a poder consumir más y entonces cualquier circunstancia ya se va a volver adversa. No hay ni subsidios ni hay sobretasa a la gasolina y se disminuye; entonces no hay vías; entonces no hay la posibilidad de que inclusive hoy, como lo denunciaron aquí o lo dijeron mas bien; los municipios están funcionando hasta con la sobretasa de la gasolina; una cosa que es medio novedosa porque eso supuestamente era para hacer vías.

Y lo otro Ministro y esto es para el Contralor, que ahí está; es que lo más lógico que se debería hacer aquí, en Colombia, con la comparación del costo de oportunidad y el costo de producción nacional, que es lo que genera el subsidio, es hacer una cuenta especial, para que entonces estuviésemos tranquilos los consumidores de cualquier estrato, del 1, del 2 o del 3, que la plata, el esfuerzo de los Colombianos que se hace, en una cuenta especial, se estuviera yendo para los viejitos y se estuviera yendo para las madres cabeza de familia, y se estuviera invirtiendo verdaderamente en lo que es y no simplemente en deudas sobre deuda y en TES, que es el problema.

Entonces aquí yo diría que el quid de la situación Ministro es ese; decir lo primero; que usted tiene un factor perverso dentro del cálculo del precio al productor, que es el arancel; que es una variable dependiente; es un porcentaje que en la medida en que sube el precio del petróleo a nivel internacional sube y deteriora también el precio interno de la gasolina; y ahí abría y usted mismo lo ha contestado, que hay la posibilidad de revisar; revisar el arancel para hacer un precio mucho más asequible. Pero lo que hay que decir claramente es que esa política de precios, que es una política impositiva que tiene el Estado, finalmente está atada a que Ecopetrol es la columna vertebral de las finanzas públicas nacionales y que el día que no haya utilidades en Ecopetrol el deterioro en el presupuesto nacional será gravísimo.

Contéstenos realmente; ¿ha sido eficiente o no la política de liberación de precios de la gasolina; y es eficiente o no el hecho de que ustedes estén trasladando hoy vehículos a ACPM o a diésel, sacrificando el consumo de la gasolina y sacrificándole la sobretasa a los municipios? Eso es lo que nosotros queremos escuchar y hasta dónde va a aguantar el precio de la liberación de precios de la gasolina.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Muy bien; muchas gracias Representante. Déjeme yo termino un momentito y le contesto claramente esas preguntas, que también considero son de fondo.

Me quiero referir a un tema que el Representante Arenas manifestó con mucha vehemencia; el tema del contrabando. Yo no he visto, ni siquiera en esa columna de Yamit Amat, que el Presidente de Ecopetrol hubiera afirmado que el contrabando es benéfico. El lo que afirmó es que el contrabando existía y que una de las consecuencias del contrabando evidentemente es que generaba un excedente local que se podía exportar a precios internacionales; pero eso está lejos de ser benéfico. Yo estoy de

acuerdo con usted; eso independiente en que pueda servir para generar unos recursos adicionales, tiene la gran perversión de las actividades ilícitas. Es mucho más costoso para cualquier Estado, toda la corrupción que se genera al lado de una conducta ilícita que lo que puede llegar a generar eso. Por eso se combate, y le quiero afirmar Representante, creo que no ha habido un Gobierno que haya combatido el contrabando con toda la vehemencia que nosotros lo hemos combatido.

Creemos con la ayuda del Congreso Nacional, leyes que han permitido prohibir la excarcelación del delito de contrabando de combustibles, poner límites inferiores al contrabando de combustible; permitir que se decomisen y se extingan los bienes atados a la figura del contrabando de combustible; hemos tratado de crear miles de fórmulas; valga la redundancia, para formalizar la distribución de combustible en zonas de fronteras. Lo que pasa es que ahí nos enfrentamos a una política pública, que tendrá todas sus justificaciones en Venezuela, pero que para nosotros es mortal; en Venezuela se vende el combustible a 17 centavos de dólar el galón, que eso es mucho menos que el costo de producción. Eso es una decisión soberana y autónoma que tenemos que respetar, pero es un problema para nosotros esa gran diferencia de precios.

Paso a contestar las preguntas del Representante Duque, que son bien importantes. Primero; ¿hasta dónde vamos a llegar?; y yo le tengo que responder que de forma responsable y absolutamente coherente con lo que yo he manifestado aquí, y con los direccionamientos de política, tenemos que mantenernos en la referencia de precio internacional; o sea, el día que lleguemos a ella, que estamos a 60 y pico de centavos de llegar, al precio actual, nos podemos mantener siempre y cuando la tasa de cambio no fluctúe; pero si las dos variables, que son de mercado, tasa de cambio y precio de largo plazo cambian, hacia arriba o hacia abajo, eso se va a representar en el precio de los combustibles.

¿Por qué la revaluación no se ha reflejado en menor precio de los combustibles? Por el CAP que existía en el precio de largo plazo; porque como no hemos llegado al precio de largo plazo; lo que subimos en precio de largo plazo se pierde por revaluación y por eso por ejemplo, el incremento del precio de julio fue tan bajo; solamente fue de 10 pesos y fue exclusivamente el incremento inercial de la sobretasa.

Entonces yo no puedo decirle al pueblo colombiano que yo llego al precio de largo plazo y hasta ahí, vaya, no va a pasar nada más. No; el precio del combustible seguirá fluctuando para arriba o para abajo, dependiendo del movimiento de esos dos elementos: precio de largo plazo y tasa de cambio.

¿Qué tan efectiva ha sido esa política? Pues hoy por hoy el 60% de los ingresos de Ecopetrol son ventas nacionales; y en esas ventas nacionales tiene un peso importantísimo los combustibles líquidos, y obviamente que esa utilidad de 2.2 billones de pesos reportados en el año anterior, en parte tiene que ver con el desmonte a los subsidios de los combustibles líquidos. Esa mayor utilidad es un mayor traslado a la Nación de recursos. Se trasladan más dividendos; se trasladan más impuestos; se trasladan más regalías. Entonces con eso el Estado habrá podido solucionar muchos de sus problemas y ha designado además recursos para nuevos programas sociales. Usted lo advirtió; 400.000 viejitos de escasos recursos reciben hoy una alimentación diaria; producto entre otras cosas de ese mejor comportamiento económico de Ecopetrol.

Pero de nuevo, nosotros tenemos que enfrentarnos al panorama más crítico. ¿Cuál es el panorama más crítico? Que tengamos que depender de combustibles de otros lados, y tenemos que acomodar la economía y la competitividad a la realidad de los precios internacionales, porque si nosotros mantenemos una competitividad basada en un recurso natural no renovable, el día que se acabe ese recurso se acaba la competitividad; y eso no es responsable. Nosotros tenemos que pensar en el largo plazo y en ese largo plazo la señal clara de precios es la señal que contenga

todos los elementos que se deben agregar al precio cuando se esté importando.

Por supuesto esto es una política que no es amable, y que se utiliza en muchos casos para manifestar que se está atropellando a 40 millones de colombianos. No es así. Hemos mostrado porqué el impacto que existe. Acepto que existe; es bastante limitado en la gran mayoría de los colombianos. El más aburrido con esto resulto ser yo, porque es que todos los meses me toca ir a declarar 17 veces que subí y por qué subí. Yo estoy esperando que el precio a nivel internacional tenga una reacción hacia abajo, para poder yo tener alguna vez que pueda bajar el precio del combustible, por el movimiento del precio de largo plazo. Ojala, ojala; pero por ahora no ha sido así, y yo acepto esa responsabilidad. Y acepto, y mes a mes tendré que salir a dar las explicaciones y sobre todo a dar las explicaciones en este recinto, a partir de un excelente debate como el que ustedes han planteado. Muchas gracias.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Ministro, usted ha dicho que el Presidente de Ecopetrol no dijo que Ecopetrol se beneficiaba. Yo le voy a leer la entrevista: Le pregunta Yamit: ¿A cuánto asciende el desangre de Ecopetrol por contrabando? Mire la perversidad del fenómeno; lo que Ecopetrol deja de vender en el país por razones de contrabando lo exporta a mejores precios. O sea, sí se beneficia. Más adelante le pregunta: Dicho casi con sentido perverso; ¿A Ecopetrol le favorece el contrabando de gasolina? Tristemente así es. Ese es creo yo que ahí no le dijo la verdad al país.

Segundo. Usted dice que usted no puede comparar los precios spot en el surtidor; sin embargo aquí en la respuesta lo compara...

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Porque me lo piden.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Bueno; pero lo compara; lo compara y lo ha dicho muchas veces; y lo dijo, que hay tantos países que venden gasolina; y tercero. Usted no me refutó mi tesis. Usted no dijo nada porque no le conviene. Que es que el precio actualmente no hay subsidio porque el precio del WTI menos 14 dólares es un precio en el cual Ecopetrol está refinando el crudo. Me parece que en este momento, en esas condiciones, no hay subsidio; no hay subsidio; y por supuesto usted puso el punto de vista del señor de estrato 6, que consume 100 galones; y que tal el señor del taxi que consume 180 galones; usted no se refirió a eso. ¿Qué pasa con los taxistas, que están consumiendo 180 o más galones al día. Estamos acabando con el salario. Aquí lo que pasa es que los colombianos somos la gente más paciente. Ojala no tengamos un Evo Morales aquí, pero como vamos estamos tratando de crear un Evo Morales aquí; un Evo Morales que acabe con la democracia, porque es que la gente es muy paciente; la gente es muy aguantadora.

El sólo hecho de que la gente no salga a las calles a hacer un paro y a colocar unas piedras, etcétera, pero me parece que aquí; yo les he dicho a los taxistas en Bucaramanga, porque ellos dicen; Senador, siga fregando sobre eso, sobre la gasolina; y les digo, para qué; si ustedes no hacen absolutamente nada. El día que haya un paro; el día que aquí haya un paro de verdad, que paren en Bogotá, que paren en Bogotá, que metan los camiones y los carros a la carrera 7ª y que se cree un Evo Morales, que quién sabe quién será el Evo Morales, ahí sí pensamos. Lo que está sucediendo en Bolivia, lo que está sucediendo en el Ecuador es supremamente complicado Ministro. Muchas gracias.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Para un derecho de réplica el señor Ministro de Minas.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Sí; le ruego me excuse que con la amplitud del cuestionario se me pasan algunas cosas. Hoy evidentemente sí hay un subsidio, y repito, en términos de costos de oportunidad como un menor ingreso de Ecopetrol, porque Ecopetrol está vendiendo el barril de combustible por debajo de lo que lo podría vender en condiciones de competencia. Es que ese es el término claro; o sea, independiente de que Ecopetrol esté ganando plata. Sí está ganando plata; mucha plata; Bendito sea Dios; Ecopetrol es de todos los colombianos y le aporta el 25% a los recursos fiscales del país. ¡Que gane plata!; pero eso no significa que está ganando toda la que pudiera ganar.

Ahora; transporte público. Se ha generado una posibilidad espectacular para el país, y los señores de los vehículos de transporte público la han tomado; llevamos convertidos en este Gobierno 53.000 vehículos a gas natural vehicular. Hoy Colombia cuenta con más de 66.000 vehículos a gas natural rodando; sin que el Gobierno tenga que dar un peso de subsidio; tanqueando a la mitad de precio del combustible, con un efecto favorable al medio ambiente. Todo el transporte de pasajeros de servicio público en las ciudades urbanas debería ser a gas natural vehicular; y ese es el gran propósito.

La gran diferencia aquí apreciado Senador, es que aquí hay alternativas, y la misma cadena de gas natural vehicular se ha unido para conceder un descuento de hasta un millón de pesos en los kits de conversión de gas natural vehicular. De manera que aquí tenemos que hablar todos con el mismo nivel de responsabilidad. Este es un país que tiene la fortuna de tener petróleo, pero no es un país petrolero. Este es un país que si no nos funciona la política petrolera, buena o mala, ustedes definirán; este es un país que si la naturaleza no le ha dado más petróleo del que ya le dio en el pasado, tendrá que importar combustibles. ¿A qué precio? Al precio que se lo vendan; incorporando todos los aranceles, incorporando todos los gastos; y si la decisión, que puede darse, es mantener los precios de los combustibles bajos, perfecto; tendrá que pagarla porque plata es lo que plata vale, y si tiene que pagarla tendrá que buscar los recursos. Entre otras cosas porque lo repito como lo he dicho mil veces; el Estado no es generador de dinero; el Estado es un intermediario entre el contribuyente fiscal y el destino de los gastos. De manera que esas son decisiones de política Estatal. Si algún día llega aquí un Gobierno y decide que la mejor fórmula social para este país es subsidiar los combustibles; perfecto; que los subsidie. Pero para subsidiar hay que pagar, y ese pago viene de los contribuyentes de la misma manera.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Para una moción de orden el Representante Alirio Villamizar y luego el señor Contralor.

Honorable Representante Alirio Villamizar Afanador:

Gracias señor Presidente. Precisamente señor Presidente, quería referirme respecto a la crisis que estamos observando hoy, y que se está analizando, de las reservas de crudo a los altos precios de la gasolina y del diésel, a la dieselización de que hablaba el señor Ministro y los honorables Congresistas, pero la solución, como lo anotaba últimamente el señor Ministro, está en nuestras manos. Tenemos un energético como el gas, que es más limpio; y yo he venido insistiendo que el Gobierno Nacional debe seguir generando garantías y oportunidades para que haya mayor consumo de gas, y en ese sentido señor Ministro, me parece a mí importante; que una de las medidas que debe tomar el Gobierno Nacional es limitar urgentemente la importación de vehículos a diésel. Hoy tenemos inclusive vehículos pequeños, que se ha venido incrementando la importación de estos en Colombia. Tenemos que frenarlos, ¿con qué? Con mayores aranceles, con un mayor IVA para nosotros poder garantizar que consumamos el energético que tenemos en Colombia; y que si llegamos a tener mayores descubrimientos y mayores reservas de crudo,

estas reservas de crudo se puedan vender y tener mayores ingresos y mayores divisas en el país.

Me parece importante entonces señor Presidente, que el Gobierno Nacional sea consciente de que debemos parar la dieselización y darle garantías a quienes quieren convertir sus vehículos de gasolina y diésel a gas vehicular, y a quienes quieren importar vehículos dedicados a gas, como son los transportadores de carga. Muchas gracias Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Concedo el uso de la palabra al señor Contralor.

Contralor General de la República, doctor Antonio Hernández Gamarra:

Muchísimas gracias señor Presidente. Por efectos de la exposición y porque creo que me va a dar buena suerte, me voy a colocar cerca de las dos damas de esta Comisión, antes de hacer mi exposición.

Señor Presidente, señor Ministro, honorables Representantes, Senador Serrano, señores asistentes; yo quiero empezar diciendo que de este debate, muy importante, y eso no es retórico, de un debate como este hace ya un año y medio surgió la revisión de las cláusulas del contrato de extensión de Catalina. A raíz de ello se produjeron dos otrosí al contrato, y usted sabe señor Ministro, el último otrosí fue favorable a las finanzas del Estado y a las finanzas de los colombianos. De tal suerte que bienvenido este debate y bienvenida la posibilidad de discutir la política de combustibles.

Desde luego mal haría yo en referirme ahora sin haber tenido un cuestionario, previo a los asuntos aquí tratados; pero hemos tomado nota, junto con el Contralor Delegado y sus funcionarios, de la importancia de este debate y de los argumentos que se han presentado por los Representantes Hernández, Arenas, por el Senador Serrano, por el Representante Duque, Villamizar y por el señor Ministro. De tal manera que lo que podemos hacer es la promesa formal, de preparar un estudio a fondo sobre la política de combustibles y sus implicaciones fiscales, de precios relativos y lo que eso significa en materia de la asignación de recursos; del impacto que tiene esto en el transporte urbano y en la calidad de la vida urbana; de las finanzas municipales y de los impactos sociales.

Todas estas son materias complejas, que están estrechamente interrelacionadas y que desde luego no habría posibilidad de tocarlas en el breve tiempo que hoy tenemos. Pero insisto, haremos un estudio a fondo sobre el tema y se lo remitiremos a la Comisión para que prosiga sus análisis.

Quiero más bien referirme a la pregunta que formuló entonces el Senador Serrano, y es; qué pasó respecto a la política de cobertura de Ecopetrol y cuál es la opinión de la Contraloría sobre ese particular. Y empiezo haciendo tres preguntas: ¿Es válido y conveniente cubrirse de riesgos en los mercados internacionales? Segundo; ¿con qué propósito se cubre Ecopetrol de los riesgos de las fluctuaciones de los precios del crudo en el mercado internacional? ¿Para qué hacen Ecopetrol las coberturas? Y tercero; ¿cómo se cubrió de esos riesgos Ecopetrol en el 2003 y 2004, y cuál fue el resultado de esas operaciones?

Desde luego la pregunta de si hubo un detrimento patrimonial o no en esas operaciones, no puede ser dilucidada en este recinto, porque si hay lugar a ello será objeto de una investigación fiscal, sujeta al debido proceso y sujeta a las reservas del caso.

¿Es válido cubrirse del riesgo? Claro que sí. Nadie cuestiona la necesidad y la conveniencia de cubrirse de los riesgos; por eso cuando un distinguido ex miembro de la Junta Directiva del Banco de la República, y hoy analista económico de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras, se preguntó si la Contraloría era enemiga de cubrirse de riesgo; le contestamos diciendo que no; no solamente no somos enemigos sino que prohijamos el cumplimiento de riesgo y consideramos oportuno que

se haga; porque la cobertura de riesgos puede definirse como una técnica financiera que intenta reducir el riesgo de pérdida debido a movimientos desfavorables de precios, y no se hace solamente en materia de petróleo, en materias primas, intereses, tasas de cambio, en general en todos los precios. Y lo que se trata es de eliminar el riesgo de las volatilidades extremas de los precios.

Ahora, basados en ese principio y en el Plan Nacional de Desarrollo, Ecopetrol entre septiembre de 2003 y febrero de 2004 realizó algunas operaciones de cobertura financiera, con el fin de protegerse de la volatilidad de los precios del petróleo. Respondo así la primera pregunta. Creemos conveniente y necesario cubrirse de los riesgos.

¿Para qué se cubre Ecopetrol? Fundamentalmente para garantizar como mínimo el 80% de superávit fiscal anual de Ecopetrol. La política de Ecopetrol en materia financiera está dominada por la política macroeconómica; es decir, Ecopetrol tiene que garantizar un determinado superávit para que pueda haber un cubrimiento del déficit fiscal, y eso desde luego ha sido objeto de preocupación por parte de la Contraloría General desde hace muchos años.

La metodología en lo que en las literaturas se llama el valor en riesgo, VAC por la siglas en inglés, 95% del escenario de riesgo; hay instrumentos para eso, que son las opciones PUT; ahora voy a explicar eso; las opciones COL, los SUAP o combinaciones, y está determinado por un criterio de eficiencia, que es lograr la mayor cobertura al menor costo posible.

Ahora bien; ¿qué es una opción PUT? Es una operación de cobertura financiera que le permite al tomador el derecho a vender un activo a un precio determinado, en una fecha de vencimiento durante un período pactado previamente. El exportador de café, doctora Valencia; teme que baje el precio internacional y compra una opción PUT para asegurarse un precio; de tal suerte que si el precio baja él recibe el precio al que compra, y de esa manera se cubre contra la baja de precios.

Podríamos ver esto de esta manera. Ahí están los precios, la evolución de los precios; él hace un estimativo de cuál es hacia el futuro el precio máximo y el precio mínimo, y determina que pagar, apostando por así decirlo, a que el precio si es menos de 25 le garanticen 25. De esa manera él se cubre contra todos los eventos de baja en el precio.

Esa es una opción fundamentalmente para quien vende productos en el mercado internacional. Para eso paga una prima, que es el precio que le cobra por el hecho de tener un seguro sobre el precio mínimo. Ahora, un importador de trigo podría comprar lo que se llama una opción COL; es decir, el derecho a comprar en una fecha determinada a un precio fijo; de tal suerte que si el precio sube evidentemente él está cubierto contra esa subida de precio; y entonces él se cubre contra el precio; si el precio sube de un determinado tiempo él no paga sino lo que pagó por la opción COL. Y hay combinaciones. Una opción SUAP es una de la cual uno compra un PUT y vende un COL; de tal manera que limita el riesgo hacia arriba y el riesgo hacia abajo. Y eso es lo que se llaman operaciones Three Way, que son comprar un COL, vender un PUT. De esa manera mediante mecanismos financieros se cubre del riesgo.

Ahora; ¿qué fue lo que hizo Ecopetrol? Compró un PUT a 25 y algo para garantizar que el precio si bajaba de 25 se lo pagaran; pero a su mismo tiempo vendió un PUT, de tal manera que si el precio bajaba más allá de 16 ya no le cubrían ese riesgo y al mismo tiempo vendió un COL, con el propósito de abaratar las operaciones; pero en el fondo se cubrió contra el alza de precios. Al vender el COL Ecopetrol se cubrió contra el alza de precios, en el ánimo de abaratar la operación de cobertura. ¿Por qué? Porque juzgó innecesario, o poco probable más bien, que el precio del petróleo subiera demasiado. Esas son las operaciones; sobre eso no hay ninguna discusión; eso está debidamente analizado.

Ahora; ¿qué pasó al momento de la realización de estas operaciones financieras? Se hicieron tres operaciones three way, como las descritas,

en septiembre, octubre y noviembre del 2003, para cubrir 7 millones de barriles; otro en enero de 2004 para cubrir 1.650.000 barriles y otro en febrero para cubrir un millón, a través de unos bancos internacionales que intervinieron en estas operaciones. El costo de la operación fue 5.770.000 dólares.

Ahora, el resultado final; es que Ecopetrol en esas operaciones dejó de recibir 102 millones de dólares. Esa es la situación real de esas operaciones, por los mecanismos y la manera como se cubrió; como se cubrió contra un precio alto; al subir el precio del petróleo tuvo que darles a los intermediarios financieros la diferencia entre el precio real y el precio que se había cubierto. ¿Es esto detrimento?

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

¿Dejar de recibir es perder?

Contralor General de la República, doctor Antonio Hernández Gamarra:

Desde el punto de vista del estado de pérdidas y ganancias está claro Senador, que eso es un menor ingreso; esa es una pérdida; o sea, de no haberse realizado las coberturas de esta manera o de haberse cubierto a un precio más alto, evidentemente los ingresos finales reflejados en el estado de pérdidas y ganancias hubieran sido mayores.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Con la venia del señor Presidente. Señor Contralor; cuando Ecopetrol vendió un COL le quitó el riesgo a la entidad financiera; ¿es normal que Ecopetrol, en términos financieros vender un COL cuando ha debido quedarse en la cobertura? Por supuesto que este debate lo haremos en detalle, pero hay algo muy importante, que él no hizo el análisis de riesgo; Ecopetrol no hizo el análisis de riesgo para ver cuál era el precio COL y cuál era el precio piso, y ahí fue donde se equivocó. Pero normalmente Ecopetrol no ha debido vender un COL. Ese es el gravísimo error; o sea, en términos generales usted acaba de decir que Ecopetrol perdió 102 millones de dólares. Yo tenía 104, pero le respeto su dato.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

El señor Ministro quiere hacerle una interpelación señor Contralor.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Con su venia señor Contralor y por supuesto que con el respeto que me merece la Cámara, y por el desconocimiento que tengo del Reglamento puedo decir una tontería; pero es muy importante este debate, demasiado importante; y el problema es que quien tomó las decisiones no está presente por múltiples razones. Entonces yo pensaría que en el ambiente no puede quedar un debate en el cual se expone una muy importante opinión, pero no se puede exponer la de quien tomó las decisiones. A simple vista, frente a la pregunta específica que hace el Senador Serrano, si dejar de ganar es lo mismo que perder, yo le contesto en términos comerciales. Uno pierde cuando el ejercicio o las decisiones que ha tomado están orientados a hacer un negocio nuevo; pero es que Ecopetrol no estaba haciendo un negocio al cubrirse. Ecopetrol estaba obedeciendo una ley de la República al cubrirse; entonces no se puede afirmar que Ecopetrol perdió. Que tuvo un mayor costo de operación eso es diferente; pero de nuevo, yo no soy el llamado exactamente a manifestar la contraposición o hacer el debate, porque las decisiones se tomaron en otras instancias. Lo que sí le doy la absoluta seguridad y certeza es que todos los riesgos sí se evaluaron. Muchas gracias señor contralor.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Para una moción de orden el Representante Arenas.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Señor Ministro; yo sí quiero pedirle a usted que conmine al señor Presidente de Ecopetrol a atender la citación que en este sentido le ha

hecho esta Comisión. El señor Presidente de Ecopetrol aquí en Comisión se ha excusado dos veces y en Plenaria una vez. Entonces usted Ministro, ya que Ecopetrol está adscrito al Ministerio de Minas y Energía; ¿usted forma parte de la Junta Directiva de Ecopetrol cierto?.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Sí.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Entonces usted debe conminar al señor Presidente de Ecopetrol, que a la mayor brevedad y de hecho así lo hablamos con usted la semana pasada; yo soy respetuoso de eso que hablamos; se haga aquí con presencia del Presidente de Ecopetrol este debate, porque se está en mora de darle explicaciones al país a partir del informe que la Contraloría técnicamente supongo, ha elaborado, y que yo lo que le quiero pedir Presidente, dejemos al señor Contralor que termine su informe sin interpelaciones.

Contralor General de la República, doctor Antonio Hernández Gamarra:

Yo tengo muy poquito qué agregar a lo que he dicho. Senador Serrano; yo soy autoridad en materia del proceso de responsabilidad fiscal, y no puedo entrar en los detalles de ese proceso aquí en esta Comisión; pero para ilustración de ustedes y del país, la discusión es por qué y qué criterios se tuvo para fijar el precio mínimo de compra, y cuál fue el criterio que se tuvo y por qué el precio máximo al cual se previó que no iba a subir; y esa es la discusión desde el punto de vista técnico de una parte y desde el punto de vista de la gestión fiscal.

Yo termino deseándole a Finaldo Rueda y a sus muchachos, que cubran bien los riesgos estatales. Muchas gracias.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

El doctor Carlos Julio y luego el doctor Dussán.

Honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Señor Presidente Imbett, muchas gracias por concedernos la palabra. Señor Ministro, este es un debate que le agradecemos a la Comisión Quinta que nos haya permitido hacerlo en el seno además de sus temas de interés y obviamente de órbita constitucional, planteado para la Plenaria de la Cámara y con el tiempo suficiente para plantear el tema de la política de combustibles, la política pública de combustibles del país.

Existe señor Ministro una profunda y enorme preocupación del pueblo Colombiano alrededor del alza en el precio del combustible, y el tema del techo de lo que ello significa para el costo del bolsillo de los Colombianos, que ya ha venido reduciendo sustancialmente precisamente el consumo mismo de combustible en el país, lo cual podría ser visto con dos ópticas, pero yo la veo desde una: La enorme tragedia del pueblo colombiano, cada vez profundamente más empobrecido y con mayores dificultades de acceso para una vida digna y para una competitividad normal.

El Representante Efrén Hernández ha planteado, como coordinador de los citantes de este debate, importantes aspectos, que entre otras cosas tocan a profundidad temas que no van a poder ser hoy totalmente evacuados, pero que van a quedar para su profunda e íntima reflexión Ministro. Es el tema de un pueblo colombiano, que como aquí muy bien se dijera, prácticamente no aguanta más. Está sucediendo un efecto controversial en el país, y es el de unas grandes esperanzas basadas en una íntima convicción de que la situación general va a mejorar, y entre esas la del orden público y la disminución del conflicto interno armado colombiano; pero también una gran desesperanza, producto en este momento, de muchas políticas públicas, que entre otras tienen que ver con el tema de la política pública en los combustibles.

Aquí de lo que estamos hablando en concreto es de la reestructuración, de la estructura tarifaria y obviamente de precios y de la libertad de

tarifas; y aquí de lo que estamos hablando es, de un tema que muy bien ha presentado el Representante Efrén Hernández, y es el tema que está relacionado con, cómo la política de subsidio finalmente se está terminando por convertir en una nueva política de impuestos al consumidor final, y cómo ello está desabasteciendo las posibilidades competitivas.

Venimos en este momento de la Comisión Segunda, de darle unas herramientas al Gobierno Nacional. Dos. Una, la que tiene que ver con el Acuerdo Comercial de Cooperación Técnica y Comercial entre la CAN y el Mercosur. Dos; con la estabilidad jurídica para inversionistas; pero no entendemos cómo en el marco de esta discusión de grandes proyectos de ley; 1; el de la competitividad colombiana de cara a lo que significa los acuerdos de libre comercio y los fletes terrestres, los conceptos mínimos, incluso de microempresarios, en relación con lo que tiene que ver la gasolina en la dinámica y en el modelo económico colombiano y en el modelo económico de cualquier país; y dos; las garantías para mejorar la exploración petrolera.

Yo sí quiero decirle señor Ministro, y siento mi más enérgica protesta, por la nueva ausencia del señor Presidente de Ecopetrol. A nosotros en la Comisión Segunda ya son dos veces las que nos han dejado esperando y no tiene moción de censura, pero fundamentalmente se acerca a un gran desprestigio como funcionario público, por no aceptar el control político del Congreso en temas vitales para el país.

En la Segunda nos faltó, cuando le solicitamos que nos respondiera sobre el tema de Nicaragua y el conflicto que tenemos con Nicaragua, que tiene en sus raíces el tema petrolero y que eso obedece a la política petrolera colombiana; no se hizo presente ni en la Segunda, y adicionalmente la Canciller ha venido excusándolo de manera siempre cordial y fraterna, como lo hace ella; pero consideramos que desde la Segunda ya no vamos a aceptar más ausencias del señor Presidente de Ecopetrol. Hoy tendría que estarle diciendo al país una respuesta para lo que acaba aquí de denunciar de manera concreta y práctica el señor Contralor General de la Nación; y es el concepto además de pérdidas que iríamos a un concepto supremamente difícil de definir, inclusive en materia económica, pero que en lo concreto es la responsabilidad que le cabe al señor Presidente de Ecopetrol, para decirnos cómo toma las decisiones de riesgo.

Nosotros estamos viendo, que los impuestos a consumos generales, están terminando por convertirse señor Ministro, finalmente en un verdadero impuesto, y que en el ciclo largo y en el ciclo mediano va a ser muy difícil para nosotros sostener este hecho; tenemos una pregunta qué hacerle que nos gustaría que nos la respondiera Ministro. ¿Qué pasa cuando el crudo se mantiene, por períodos prolongados, por encima de los 25 dólares e incluso de los 40 dólares por barril? Finalmente se complementa con la pregunta del Representante Duque; ¿qué va a pasar finalmente, en los términos de los estudios y de la concepción que ustedes tienen, para determinar el hasta cuándo y el hasta dónde?, que es el tema general.

Entendemos que nos aprieta el tiempo hoy; hubiésemos querido hablar de la refinería de Cartagena y de lo que ello significaría realmente para el país en el modelo que ustedes están concibiendo, y quisiéramos hablar sobre la seguridad jurídica para inversionistas, porque entendemos que allí hay una de las grandes oportunidades para empezar a trabajar conjuntamente el problema. Pero sí nos preocupa muy grandemente señor Ministro, que el valor finalmente, que el porcentaje del valor de gasolina termine correspondiendo a valores finales de impuestos, y que en la reestructuración de la fórmula no se tenga en cuenta el valor final del precio en refinería, y cómo podríamos darle al consumidor una posibilidad real.

Y aquí ha tocado el doctor Alirio Villamizar el tema del diésel Ministro; y lo que más nos preocupa sobre el tema del diésel es que estamos hablando, que en Colombia además el tema de contaminación, y esta

es la Comisión que tiene además qué ver con los asuntos ambientales, y obviamente con la situación medioambiental del país, estaríamos generando unos procesos enormes de contaminación por lo que tiene que ver con el azufre y obviamente con el componente viscoso; y qué se ha querido decir, y esa es una contradicción fraterna y siempre lo digo de manera respetuosa Ministro, que los estándares colombianos obviamente y vistos en las cifras crudas, son unos estándares parcialmente competitivos y obviamente aceptables y razonables a nivel internacional. Pero no se puede comparar Representante Arenas, una gasolina de bajo octanaje con una gasolina de alto octanaje y además limpia en materia de oxígeno. Yo creo que ahí existe ese error que debería ser revisado, para entender que los estándares además obedecen, no solamente a procesos de precios sino de calidad.

Yo le agradezco señor Presidente; hoy, cuando veníamos para acá señor Ministro; muchísimas personas nos llamaron a los celulares de los Congresistas que hemos citado este debate, y que ha sido aquí acogido tan generosamente por la Comisión Quinta; y es para decirle que el pueblo colombiano señor Ministro, más pendiente que de los tecnicismos mismos de las respuestas y la defensa en una política pública, está pendiente de cuál es la solución desesperanzadora, a un país que todavía tiene esperanza, y que cree que el Gobierno es capaz de transformar esas realidades, en donde la clase media prácticamente está desapareciendo, y este país se está dividiendo entre los que pueden, un porcentaje del 8%, y el resto que están supremamente, gravemente empobrecidos. Ese es el tema, y esta política pública tiene que ver con lo más sensible que afecta todos los niveles de la economía nacional y que tiene que ver con todos los precios de la canasta fundamental colombiana. Muy amables.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

El doctor Dussán, el doctor Arenas, el doctor Maya, la Doctora Luz Piedad y el doctor Wilches.

Honorable Representante Luis Enrique Dussán López:

Gracias señor Presidente. Primero que todo felicitar a los citantes de este importante debate; creo que ha sido enriquecedor para todos, sobre todo para la opinión pública, para los colombianos que hoy lo están observando.

Creo que tratamos de juntar dos debates; el del precio de los combustibles y el de las coberturas de riesgo que realizó Ecopetrol y por lo cual era fundamental la presencia del Presidente de Ecopetrol. Yo comparto lo dicho por el señor Ministro, de que es necesario que esté el Presidente de Ecopetrol para poder profundizar en este debate, en esta segunda parte del debate; pero también la expresión de varios de los compañeros, en que no es la primera vez que hay la ausencia del Presidente de Ecopetrol en estas citaciones, tanto en la Comisión Segunda, como lo decía Carlos Julio González, como aquí en la Comisión Quinta, que es donde se trata el tema energético y donde creemos estos funcionarios deben estar asistiendo de manera permanente.

Entendiendo que sobre el primer debate ha habido posiciones diferentes; en porqué el desmonte de la existencia misma de los subsidios, y porqué para la opinión, para la gente en general, eso significa incremento mensual de las tarifas de los combustibles; yo quiero hacer una reflexión que va un poco más allá; y es la preocupación que debemos tener todos los colombianos, el Estado colombiano en su conjunto, con lo que será en el corto plazo, y así lo ha reconocido el mismo Gobierno, de la pérdida de la autosuficiencia en este energético tan importante; y creo que a nivel mundial también empieza ya a sentirse esa preocupación.

En algún Congreso en el que participamos, internacional sobre hidrocarburos, se hablaba de que la línea empezaba a ser descendente, la de las reservas, en cerca de 50 años y eso es muy corto plazo, si estamos hablando de la principal fuente energética de la humanidad; y en ese sentido entiendo que son las actuaciones que viene adelantando el

Gobierno Nacional. El desmonte del subsidio como parte de esa estrategia y el Ministro lo decía; si en 2 años vamos a tener que importar, obviamente tendríamos que hacerlo al precio internacional, el golpe sería mucho más fuerte, y el impacto para todos los colombianos mucho mayor. Creo que es responsable el haberse venido haciendo de manera escalonada y en el tiempo.

También el incentivo para el uso del gas natural como sustituto en algunos casos, en los vehículos fundamentalmente; que en ese tenemos mayores reservas, que también sé que no son infinitas. Lo que tiene que ver con la utilización de la biomasa como fuente energética, este Congreso aprobó la Ley de Alkoholes Carburantes, que empieza a operar en muy poco tiempo; y la Ley del Biodiésel. Bien importante que podamos aprovechar esa fuente que tenemos a partir de animales y vegetales, como posibilidades energéticas en Colombia; pero adicionalmente en Colombia tenemos grandes posibilidades: En el tema hídrico por ejemplo; siendo uno de los países más ricos en agua y con la topografía que tenemos, creo que debemos ir mucho más allá en el aprovechamiento de las fuentes hídricas para la producción de energía.

En el tema eólico hay unos análisis que se han hecho, algunas propuestas de ley para la posibilidad de utilizar esa energía, que nos da el viento sobre todo en algunas zonas del país, como otra fuente importante. La energía solar; un país como Colombia, tropical, que tiene permanentemente el brillo solar, deberíamos estar aprovechándola mucho más.

Yo quiero llamar la atención es sobre la necesidad de que tanto el Gobierno como todos nosotros estemos muy preocupados por incentivar esas otras energías alternativas a los combustibles fósiles, que en muy poco tiempo vamos a dejar de contar en Colombia y a nivel mundial, para que las desarrollemos; y eso implica avance tecnológico, eso implica recursos y eso implica también un marco normativo, que así como lo hemos hecho con los biocombustibles, el alcohol carburante y el biodiésel, podamos hacerlo con las demás fuentes energéticas. Creo que tenemos en este Congreso qué presentar alternativas; ese marco legal que dé incentivos. Creo que tiene que aportarse recursos importantes por parte del Ejecutivo para el desarrollo de esas otras fuentes energéticas. Creo que tenemos que mover a la academia en Colombia, para que avancemos en ese desarrollo tecnológico que se requiere en esas otras alternativas.

Comparto mucho de las preocupaciones que han manifestado aquí los honorables citantes y también de esta y de otras Comisiones, y el Senador; pero también comparto que hay una preocupación del Gobierno porque muy pronto vamos a tener desabastecimiento y tenemos que irnos preparando para ello; y también entiendo que hay una especie de redistribución de riqueza, y yo creo que sí es cierto, en la medida en que esa eliminación de ese subsidio le genera unos mayores ingresos al Estado colombiano, y eso se refleja en la manera de paliar en algo el déficit fiscal en el que nos encontramos y en hacer una mejor redistribución de la riqueza.

¡Que falta mucho en exploraciones!; el Gobierno colombiano ha hecho un esfuerzo grande y creo que ha aumentado considerablemente; se habla de que ha duplicado, triplicado lo que se venía haciendo; pero es mucho más lo que falta en Colombia y tenemos la certeza de que vamos a tener esa suerte de encontrar nuevas fuentes de hidrocarburos en Colombia. Pero tenemos que ir mucho más allá y se tienen que invertir mucho más recursos en exploración en Colombia; sabiendo, insisto, lo que dije al principio, que son fuentes energéticas finitas; que en el corto plazo vamos a dejar de contar con ellas, y que tenemos que prepararnos para el futuro de la humanidad y por supuesto de los colombianos. Gracias.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Doctor Arenas, le voy a rogar brevedad.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Gracias Presidente; usted siempre tan aplicado al Reglamento. El señor Ministro creo que dijo muchas cosas ciertas; yo de hecho estoy medio satisfecho por las explicaciones del Ministro, porque entre otras ha reconocido muchas cosas hoy Ministro, que en otros escenarios el Gobierno no había querido reconocer. Lo primero es que si se trata de una simulación financiera; si se trata de un subsidio teórico; si se trata de un subsidio virtual. La fórmula tiene aplicación en las matemáticas pero no en la realidad.

Doctor Serrano, a usted, sólo le pido con la venia de la Presidencia, que me responda esto: ¿Cuánto recibe Ecopetrol por cada barril vendido en el mercado internacional, hoy?; aquí se presentaron los acetatos.

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

¿Cada barril de gasolina?

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Sí, sí; ¿Cuánto recibe?

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

Eso sí fluctúa, entre 48 y 50 dólares, en el mercado internacional.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Y el precio de mediano plazo, el promedio que han fijado en los comunicados públicos el Ministerio de Minas y Energía, siempre ha sido y el último fue, de 35 y algo; 35,23; y, ¿cuánto recibe por vender ese mismo barril aquí en el mercado interno?

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

96 dólares.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

No, no; no alcanza...

Honorable Senador Hugo Serrano Gómez:

No Ecopetrol; Ecopetrol recibe 46 dólares.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Cuarenta y seis dólares. No hay, como se mostró aquí en las cifras, un subsidio en el término clásico de la palabra; no lo hay. Ecopetrol gana más vendiendo ese combustible en el mercado interno que en el mercado internacional, y recibe el Estado aproximadamente el 91% de la estructura del precio del galón. El Estado recibe por el ingreso al productor 2.561 pesos; el 45% de tributos de orden nacional y el 25% por sobretasa a los municipios. Todo es para el fisco del Estado por diferentes vías; no hay el subsidio en la realidad. Se trata de una fórmula teórica que ha sido aceptada aquí por el señor Ministro, como una fórmula que sí tiene unos componentes ficticios; y claro; el señor Ministro nos ha señalado tres argumentos que desvían poderosamente la atención:

El primero. Ecopetrol es de todos los Colombianos y está bien que Ecopetrol gane y que gane mucho; que gane cada vez más, pero Ministro, Ecopetrol no se está quedando con la plata que los colombianos estamos pagando de más por cada galón. Eso se lo apropia el Ministerio de Hacienda, que ha sido demostrado con cifras, mucho más después del 1760, cuando el Ministerio de Hacienda es el dueño casi absoluto de la totalidad accionaria de Ecopetrol. El Ministerio de Hacienda controla la Junta Directiva de Ecopetrol y controla sus utilidades. Entonces no tiene sentido que venga un colega a decir aquí, que no; que es que necesitamos plata para invertir en exploración. Señor Ministro, diciéndonos la verdad, Ecopetrol no tiene condiciones para acometer grandes proyectos en condiciones de un gran competidor hoy, porque no se queda con la plata que le generan las operaciones realizadas cada año.

Entonces es falso decir que, qué bueno que Ecopetrol gane harto porque Ecopetrol es de todos los colombianos. Si fuera para mejorar en el negocio, para que no lleguemos al escenario del desabastecimiento, que usted lo ha aceptado hoy; usted hoy ha aceptado en un segundo gran elemento que yo rescataría; que vamos indudablemente al desabasteci-

miento, y que aquí la política de precios es para preparar el bolsillo de los colombianos para que el día de mañana, cuando se presente el escenario de la importación, no tengamos un estallido social de las magnitudes de Bolivia u otros. Eso ha sido explicado claramente por usted hoy, y entiendo que se puede colegir. Segundo argumento que me suena a un elemento que desvía la atención; es un subsidio a los ricos; un subsidio teórico; bueno, a los de mayores ingresos; a los de los estratos 5 y 6. Para mí los estratos 5 y 6, en una clasificación de esas comparada con el 1, son los ricos y los del 1 son los pobres; es un subsidio a los ricos dice usted; pero yo le digo Ministro, ya usted responde; no nos dijo nada del caso TransMilenio. Los operadores privados de TransMilenio son los que se quedan con las utilidades de ese negocio; con lo que derivan en un día de ganancias le pagan el 4% anual a que tiene derecho el Distrito; son los operadores privados los dueños de los buses; son ellos los que compran el ACPM en el caso de Bogotá; ese modelo va a ser llevado a las principales ciudades de Colombia. Ellos son los que se quedan con la mayor parte del subsidio, ese sí efectivo de caja, que le toca pagar a Ecopetrol y de eso no hemos dicho nada; y esos señores dueños, los operadores privados de TransMilenio, esos sí que son ricos, y bastante ricos, incluso hay muchas suspicacias de qué intereses políticos y económicos, incluso de administraciones anteriores están vinculadas a la operación privada de los buses articulados de TransMilenio.

Y tercer gran elemento; no es que gracias al desmonte del subsidio, como se recibe más estamos dándoles almuercito a 400.000 abuelitos. Eso me parece bueno; un Estado misericordioso, dedicado además a hacer las tareas que la Iglesia siempre ha reclamado; pero con ese argumento no se puede desviar el centro de la atención. Si aquí tuviéramos un fondo especial, donde lo que percibe demás Ecopetrol, para por ejemplo hacer descontaminación del aire de las principales ciudades, yo les crearía el argumento de que están desincentivando el consumo de la gasolina para meter otros combustibles menos contaminantes, pero la plata no se está yendo a programas ambientales de recuperación del aire por decir algo; la plata no se está yendo a que Ecopetrol tenga músculo y se convierta en un activo competidor internacional.

Y termino con esto; ustedes nos llevan a un escenario terrible: el escenario de la volatilidad internacional. Ustedes al equiparar los precios internos y dejando fluctuando según el comportamiento del mercado internacional, nos van a poner a pagar aquí, de un día para otro, cuando el señor Hugo Chávez en Venezuela por ejemplo, le recuerde la abuelita al señor Bush, pues la gasolina se va a disparar; se va a disparar el precio de referencia internacional y nosotros vamos a pagar esos platos rotos, los consumidores Colombianos. Nos van a poner a pagar el combustible a futuro y eso a futuro es ya; es ya; ustedes lo aceptan en todas las cifras. Nos van a poner a pagar ese combustible según el comportamiento de la geopolítica mundial. Si los árabes mañana se ponen bravos porque un helicóptero pasó muy bajito y les tumbó el turbante, aquí se va a formar un conflicto de altas proporciones, y nosotros quedamos pagando los platos rotos de esa volatilidad internacional; y usted lo ha aceptado perfectamente.

Se trata de proteger a un proveedor de servicios, que en un escenario de importación incurriría en unos costos; eso es grave. Es decir, que aquí el único importador cuando llegue ese momento no va a ser Ecopetrol. Ecopetrol va a perder entonces el monopolio del negocio. Yo sé que hay unos decretos listos, unos borradores listos; no sé si en su Despacho pero sí me han dicho que en Presidencia de la República, para autorizar aquí libre competencia en un escenario de importación; libre competencia para el propio tema de la refinación, cuando sugieren que aquí lo que hay que implementar son refinerías chiquitas por todo el país.

Entonces lo que ustedes hacen con la política de precios, es simplemente proteger a los competidores en un escenario de la importación y no proteger a Ecopetrol, que yo creo que sí hay que protegerla, porque

esa en mi criterio es de los colombianos; le debemos dar autonomía administrativa y financiera; debemos sacar al Ministerio de Hacienda y usted debe ser el que controle la Empresa desde el Ministerio de Minas y Energía, como ocurre en los países del vecindario; en los países del vecindario es una entidad del Ministerio de Minas y Energía; no es una entidad del Ministerio de Hacienda...

Aquí lo que están haciendo es para preparar el escenario de la competición en el marco de un país que tiene que importar combustibles; eso no es sano; tenemos que proteger a nuestra Empresa; insisto, tenemos que hacer que Ecopetrol se quede con la mayor parte de las utilidades y que Ecopetrol tenga cómo acometer grandes inversiones para ser un gran competidor que nos libre del escenario del desabastecimiento.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

El doctor Efrén tiene la palabra para terminar el debate. ¿Ya terminamos doctor?

De a dos minutitos; el doctor Maya tiene la palabra; el doctor Wilches, la doctora Luz Piedad y el doctor Hernández.

Honorable Representante Luis Edmundo Maya Ponce:

Gracias; yo creo que no sobra resaltar la importancia para el país de este debate, y sobre todo que estamos tocando un solo elemento señor Ministro, de la política petrolera; el tema de los combustibles líquidos. Hay otros elementos de la política petrolera que son necesarios que el pueblo colombiano tenga claridad.

Debo reconocer, de verdad el juicio de los señores Representantes, y desde luego las enseñanzas de nuestro Senador Hugo Serrano. Fue un debate muy lleno de indicadores; creo que eso nos da mucha claridad; y la respuesta del señor Ministro también ha dado claridad al pueblo colombiano, principalmente en esa duda que se presentó acerca de si existía o no existía de verdad un subsidio. Usted lo ha definido como la diferencia entre el precio del ingreso al productor, regulado por el Ministerio de Minas, y el precio de oportunidad. Creo que con eso hay claridad del por qué de la variación de los precios; pero yo quiero para terminar y como es corto el tiempo, referirme señor Ministro a un tema muy importante para los hombres y mujeres de provincia del Departamento del Putumayo, de frontera. Es cierto; nuestros combustibles están exentos de arancel, IVA, etc., pero desde el año pasado tenemos un grave problema de abastecimiento y que el Ministerio aún no lo ha solucionado. Señor Ministro; en enero se desplazaron unos funcionarios con un propósito de hacer una auditoría al consumo de combustibles; hoy no conocemos los resultados de esa auditoría; y lo más grave señor Ministro, es que en el departamento del Putumayo, estrictamente los municipios de Mocoa y de Villagarzón, cada 23 de mes se acaba el combustible, y esperar hasta el 3 ó 4 del siguiente mes para abastecimiento; y eso sí va en detrimento de nuestra economía. El Putumayo está en un proceso de reconversión de la economía. ¿Quiénes se perjudican? Transportadores, comerciantes y toda la comunidad putumayense.

Señor Ministro; con el mayor respeto, no podemos estar sometidos los Putumayenses y los habitantes del municipio de Mocoa y de Villagarzón, a pagar precios inconcebibles, cuando escasea a finales de mes el combustible, la gasolina. ¿Qué espero? Que la resolución de asignación de cupos, que debía hacerse en marzo, miren la fecha que vamos y no se ha realizado; por lo tanto yo le solicito señor Ministro, agilidad en los cupos, pero sobre todo, aumento en los volúmenes por la escasez que se presenta en el Departamento. Gracias por su atención; gracias señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Doctor Wilches, por dos minutos.

Honorable Representante Oscar Leonidas Wilches Carreño:

Realmente es poco lo que uno puede decir en dos minutos Presidente, sobre un tema tan importante. yo quiero ratificar lo que todos los que han tomado la palabra han dicho; la preocupación de los colombianos con el alza permanente de los combustibles; pero yo creo que el debate debiera hacerse mas bien alrededor de, porqué estamos perdiendo la autosuficiencia, o estamos al borde de perder la autosuficiencia, que ahí está el cuit del asunto; porque yo comparto hoy, que ante la eminencia de perder autosuficiencia petrolera, la política de desmonte de los subsidios es conveniente, porque si no llegaría el momento que el alza fuera a ser drástica; del 100 ó 200%.

El Ministro ha dicho con bastante precisión, que sí hay subsidio; y si estoy equivocado usted me corrige. Esto le cuesta a Ecopetrol algo más de 2 billones cada año, y estamos como en una puerta giratoria, porque es que también el debate tiene alta dosis de demagogia. Si efectivamente se mantienen los subsidios Ecopetrol tiene que dejar de recibir 2 billones o algo más de pesos, y al dejar de recibir más de 2 billones pues simplemente no tiene cómo trasladarle al presupuesto nacional. El colega Representante Arenas decía; bueno, Ecopetrol sí es de los colombianos. No; no es de los colombianos, es del Ministerio de Hacienda.

Entonces yo le pregunto; bueno; ¿y quién es el Ministerio de Hacienda? Es un Ministerio de los colombianos. El Ministerio de Hacienda es el que define cuántos recursos ingresan al presupuesto nacional y el Gobierno con el Congreso define en qué lo va a gastar. Entonces, si reducimos los subsidios permitimos que haya más plata para el Ministerio de Hacienda, y el Ministerio de Hacienda financie otras cosas; si no reducimos los subsidios, pues simplemente el Ministerio de Hacienda no recibe la plata que le gira Ecopetrol. Entonces el tema es bastante importante.

En cuanto a la posibilidad de buscar otras alternativas Ministro; yo creo que ahí está el cuit del asunto; si vamos a seguir invirtiendo en buscar más petróleo como lo está haciendo el Gobierno y le conviene hacerlo tenemos que bajarle la presión al consumo de los combustibles; busquemos el gas natural que ya se está mejorando. Para unas regiones como las nuestras, el caso de Casanare, por qué no agilizamos el otorgamiento de estímulos a la conversión que tiene el Ministerio; que básicamente los dueños del transporte público tengan la oportunidad de convertir sus vehículos de ACPM y gasolina a gas, para lo cual el Ministerio tiene un subsidio de un millón de pesos, pero que ojalá esos departamentos como el nuestro se beneficien y eso bajaría la presión en el consumo.

Igualmente hay otras alternativas, como lo decía Luis Enrique Dussán; la energía solar, la energía eólica y aquí se nos olvidó mencionar algo que vale la pena traerlo a la discusión, el biodiésel. Hace pocos días se aprobó una ley en el Congreso, de la cual yo fui coordinador de ponentes, para estimular el consumo del biodiésel, que tiene una exención tributaria de 15 años, para que con base en oleaginosas podamos nosotros conseguir un combustible que sea sustituto; que es mucho más barato y mucho más amigo del ambiente.

En esos términos estaría más bien la discusión Ministro y estimados colegas, porque pensar en que hoy se tenga que frenar el alza de los combustibles, altamente improbable, cuando todos sabemos el alto déficit fiscal que tiene la nación. Para subsidiar hay que pagar. ¿Con qué vamos a pagar? Si subsidiamos a los que consumen combustible tenemos que poner impuestos a otro sector de los colombianos. Es realmente como una ecuación, que no la hemos podido encontrar, y hoy tendríamos que llamar un poco a la sensatez, de cómo logramos; primero, garantizar la autosuficiencia, que no la vayamos a perder. Segundo, cómo buscamos otras alternativas de energía mucho más baratas que los combustibles derivados del petróleo y del carbón. Y tercero, cómo logramos que efectivamente el déficit fiscal se pueda subsanar. Gracias Ministro.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Muy amable doctor Wilches. La doctora Luz Piedad Valencia tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Luz Piedad Valencia Franco:

Gracias Presidente. Para ser muy concreta, hay dos cosas que quedan en el ambiente después de este debate y que preocupan muchísimo; porque podría deducirse que el Estado y el Gobierno se contradice respecto a sus políticas y a cómo van encaminadas para mejorar las mismas circunstancias.

Señor Ministro; usted ha manifestado que nos estamos preparando, desde luego, para el caso de que haya desabastecimiento, y los precios desde luego entonces ahí sí se tengan que equiparar con los precios internacionales; pero por otro lado se dice que hay un subsidio, que es un subsidio, comparto lo que se ha dicho, no es un subsidio real; es un supuesto subsidio basado desde luego en el costo de oportunidad, que hoy está ingresando desde luego al Estado para subsanar el déficit fiscal y nuevas inversiones.

Cuando finalmente se llegue a lo que es señor Ministro, la razón por la cual el Gobierno ha tomado la decisión de poder asumir los precios internacionales, ¿qué va a pasar entonces con los nuevos recursos para el Estado? ¿Está preparado el Estado para buscar esos nuevos recursos que se requieren, no sólo para el déficit fiscal sino para las nuevas inversiones?; y, ¿si esos recursos como se ha planteado aquí hoy, el Ministerio de Hacienda sin tener muy en cuenta digamos, la política real petrolera del país, los está destinando al cubrimiento de ese déficit fiscal, sin tener en cuenta qué se va a invertir en el futuro de Colombia?

Yo creo que hay que pensar primero qué va a pasar con el futuro de los colombianos y de ahí dependen todas las inversiones que se hagan a futuro.

Y otro tema que queda en el ambiente, que yo creo será motivo de otro debate, pero que definitivamente se desata de este tema Ministro, es que por un lado con el incremento en el precio de la gasolina desde luego que motivamos la no utilización de la misma. Por otro lado el Gobierno tiene una política de fomento a la utilización del gas. Por otro lado a partir del mes de septiembre vamos a iniciar la combinación de la gasolina con el alcohol carburante, y los municipios, como es bien conocido por todos, dependen en buena parte su inversión de todo el recaudo de la sobretasa de la gasolina; ¿qué está pensando el Gobierno, si bien no es responsabilidad del Ministerio de Minas, sí tiene el tema directamente que ver con usted Ministro, qué está pensando el Gobierno Nacional respecto a este tema de los ingresos para los municipios colombianos?

A partir de septiembre se inicia la disminución en los ingresos de los municipios, y si continuamos, cuando terminemos la equiparación de los precios a los precios internacionales, se habrá disminuido mucho más el consumo, y esto va a continuar con la disminución en los ingresos de la sobretasa. Señor Ministro; el gas natural no tiene sobretasa; los alcoholes carburantes no la tienen, y desde luego que el consumo de estos van a ser que el ingreso de los municipios cada vez sea menor.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Doctor Hernández; y terminamos para que el Ministro pueda dar respuesta.

Honorable Representante Efrén Hernández Díaz:

Gracias señor Presidente. Bueno; en primer lugar debo hacer una aclaración, que una persona que llegó tarde a este debate está diciendo que este debate es demagógico; que no tiene ningún nivel de estudio de investigación. Lamento profundamente porque el debate ha tenido aquí un nivel de investigación, de aproximación hacia cifras y yo creo que no es la forma de tratar a quienes, unos y otros, hemos estudiado más de 4 meses este tema.

Y dos; también lamento que haya colegas Representantes que estén de acuerdo con subir, subir, subir y subir el costo de la gasolina, sin interesarle el tema de lo que le está sucediendo al pueblo de Colombia; que se venga a decir que sí existe subsidio porque la palabra del Ministro es la palabra de Dios y que el pueblo de Colombia tiene que aguantarse eso; tampoco lo puedo permitir y más en mi departamento, donde la gente está muy preocupada como lo mostré con las cifras, que el galón de gasolina quizás es el más caro de Colombia; muchísimo más caro que hay en muchos surtidores de los Estados Unidos. Entonces en ese sentido yo quisiera dejar esa aclaración señor Presidente, para decirle que hemos demostrado aquí que no existe subsidio; que la Constitución dice que el subsidio tiene que estar señalado por una ley, y no nos mostró el Ministro cuál es la ley; y tampoco nos dijeron cuáles son las partidas presupuestales donde están destinadas para cubrir ese subsidio, como lo señala la Constitución Política.

Que el costo de oportunidad es el subsidio. Yo creo Ministro que todos los televidentes no le entendieron lo de su costo de oportunidad, porque usted sabe muy bien que la empresa Ecopetrol es muy ineficiente en el manejo en los procesos que hacen refinería; usted lo sabe muy bien. Hay otras industrias de refinería que son más eficiente; y ahí sí no le aplica el costo de oportunidad.

Las ineficiencias de todas las empresas, según la nueva teoría económica del Ministro, es que el que sea ineficiente, no importa porque el costo de oportunidad está reflejado en los costos de afuera y no de la empresa; y tenemos que subir todos los precios en cualquier tipo de mercancía, porque así ineficientes que somos, no importa; lo que importa es lo que dejamos de ganar en el mercado; y si Ecopetrol produce a pérdida; hombre, no importa; vamos a vender al costo que está en el tema internacional.

A mí me parece Ministro, con el respeto que se merece usted, que es la explicación; a veces yo pensaba si era el Ministro de Ecuador o el Ministro de estos países que últimamente están cambiando de Presidente, y decía; pues es que la realidad de Colombia es totalmente diferente; nosotros no somos importadores de gasolina; no somos importadores de crudo. Cómo será honorables Representantes, que hay gente aquí, que ignora que somos exportadores de petróleo y somos exportadores de gasolina; y en ese sentido el escenario está muy bien explicado para otro país totalmente diferente al de Colombia. Pero sí le voy aceptar un reto Ministro, y a los colombianos le vamos hacer este reto. Este Gobierno dice que no lo desmonta; que si es un tema de otro Gobierno, que se dé la pela por no subir más el alza de la gasolina; del combustible; entonces yo sí le quiero decir; yo soy del Partido Liberal Colombiano y este sábado vamos a presentar una proposición en el Congreso del Partido Liberal, como una señal clara a los Colombianos, que estamos dispuestos en el próximo Gobierno y no de demagogia, sino que no estamos dispuestos a seguir cargándole estas cosas al pueblo de Colombia, que se haga una política de no permita atar a los costos de oportunidad, que tanto se han planteado aquí, y que mas bien hace referencia a una política que yo pensé que este Presidente la había acabado; que era el neoliberalismo. Ahora son las libres fuerzas del mercado las que le van a decir a los colombianos, en su producto esencial, que es la gasolina, la que va a fijar el precio interno, cuando ya sabemos que es un servicio público, como lo hemos demostrado aquí de acuerdo con la ley en el artículo 1º de la ley que cité.

En fin de cuentas, yo cuando lo escuchaba Ministro dije; entonces para prevenir démosle antibióticos a todos los niños de Colombia para que no les dé bronquitis; dejemos de comer 3 veces al día, y un día únicamente porque de pronto perdemos el puesto. Esa política de prevención que señalan los liberales, que están de acuerdo con el incremento a la gasolina, aquí en este país, es la que tenemos que condenar quienes pensamos que al pueblo de Colombia hay que rendirle tributo y homenaje.

Como se dijo que esto era demagogia, y hasta ahora estoy en términos de hablar en términos políticos, le pido excusa señor Ministro; pero la verdad es que hicimos un trabajo muy serio y usted acaba de decir que está en disposición, de- pronto de estudiar una fórmula para el impuesto global, lo que demuestra que es una señal para todos los televidentes, y aquí no estamos para quedar muy bien con usted sino para quedar bien con el pueblo de Colombia. Gracias señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Muy amable doctor Efrén. Tiene la palabra el señor Ministro y terminamos.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Muchas gracias. Apreciado Representante Hernández; yo no estoy de acuerdo con usted pero no lo lamento; yo respeto profundamente su posición.

Yo quería culminar con algunos temas que son los siguientes: Que Ecopetrol no invierte lo suficiente ante la expectativa de la pérdida de autoabastecimiento. Yo quiero recordar algunas estrategias que se han incorporado en la política petrolera de corto plazo: Primero; este año y el anterior han sido los años del mayor presupuesto de Ecopetrol en términos exploratorios de su historia; 130 millones de dólares invierte Ecopetrol en el año 2005, y a eso se suman 50 millones de dólares en calentamiento de áreas, que va a invertir la Agencia Nacional de Hidrocarburos; luego son 180 millones de dólares en exploración petrolera; cifra jamás registrada en la historia exploratoria del país por parte del Estado.

Segundo; el mejor uso que se haga de los combustibles líquidos es parte de la política, y si el mayor precio obliga a que las personas hagan un uso más racional del combustible, eso está bien.

Tercero; se inicia la producción de alcohol carburante a partir de septiembre, con una mezcla del 10%.

Cuarto; se da vía libre a la posibilidad de mezclar el biodiésel.

Todas esas son acciones, incluidas también las extensiones de los contratos y la atracción de inversión en la recuperación secundaria, dirigidas a solucionar el problema de corto plazo; que valga la verdad, con lo que se ha hecho, se ha aplazado el problema del autoabastecimiento, por ahora, en 18 meses. La fecha en el que se pierde el autoabastecimiento de acuerdo a las últimas cifras, es alrededor de mediados del año 2011 y esa fecha recordemos, era al final del 2009.

Subsidio teórico. Se nos fue el Representante Pedro José; yo vuelvo e insisto; todos esos son elementos de formación de precios, no sólo de la gasolina; de todos los productos que se venden en el país y que tienen un nivel de protección. Vuelvo y repito; ¿cómo fijan el precio los arroceros?; ¿cómo lo fijan los azucareros?; ¿cómo fijan el precio los vendedores de vehículos? Basados en el precio al cual podría vender su competencia, que eso incluye los aranceles de importación, etc. etc.; es el costo de oportunidad, y eso es absolutamente claro.

Cuando toque importar, entonces ese mayor valor del desmonte de subsidio de costo de oportunidad se perdería doctora Luz Piedad. En términos absolutos sí; pero es que lo que estamos buscando no es que se pierda el valor sino que no toque pagar un valor adicional. Es que ese es el grave problema; que lo que hoy es costo de oportunidad se vuelva caja. Tres billones de pesos anuales que tendría que poner el presupuesto nacional para sostener un subsidio, que querámoslo o no queramos, llega a gente que tiene la fortuna de tener una mejor condición económica; inclusive los mismos taxistas; con todo y lo sufrido que es ese gremio. Pues por lo menos tienen el carrito; es que hay otras personas que ni siquiera tienen el carrito.

El tema de la sobretasa. Ese análisis hay que hacerlo más profundamente, porque el sólo hecho de los incrementos de los combustibles, que aquí han dado una cifra de 300%, significa que a los municipios se les ha incrementado la sobretasa en el 300%, y esa platica está ahí. ¿Qué hicieron con ella o qué van a hacer con ella? Seguramente la han invertido y muy bien invertida. ¿Qué pasa con el alcohol y el gas natural vehicular? Es que esos dos combustibles tienen unas externalidades que también le bajan los costos de operación a los municipios. El hecho de que haya unas menores emisiones contaminantes significa menor inversión en salud pública; significa muchas mejores externalidades, que también son valorables. Entonces ahí tenemos que compensar lo uno con lo otro. Ahora, la gasolina y el ACPM no van a ser reemplazados en su totalidad, por muchos y muchos años en el mundo entero, y ese combustible va a seguir siendo la base principal del movimiento, del transporte, de la energía, etc.

Finalmente la empresa Saivol hizo la revisión, la auditoría a las estaciones de servicio en Putumayo, en enero; pero revisó 1.300 estaciones de servicio en todas las zonas de frontera, en el Magdalena Medio y en las áreas de influjo del narcotráfico. El estudio de Saivol ya está listo, y es la base para la fijación de los cupos de los combustibles para esas zonas, a partir de la segunda quincena del mes de junio. Ahora, el cupo que se dé es el que dé el modelo matemático apreciado Representante; no hay la menor posibilidad; y yo quiero ser muy claro en esto y qué bueno que estemos en la tele; de que haya una sola persona en el Ministerio de Minas, que tome una decisión discrecional acerca de los cupos; simple y llanamente porque eso es absolutamente imposible. Quien tome decisiones discrecionales sobre cupos de combustible está entregando cheques en blanco; luego los cupos de combustible tienen que ser un modelo matemático, alimentado por cifras oficiales y lo que arroje el computador esos son los cupos; porque hay muchas personas pendientes, y se emiten muchos juicios de valor; que son todos unos corruptos, que están vendiendo los cupos; no; no; no hay la menor posibilidad y esos cupos saldrán altos, saldrán bajos de acuerdo al estudio de Saivol; de acuerdo con los habitantes que considera el censo, de acuerdo al consumo per cápita y al tráfico interdepartamental. Son cifras absolutamente objetivas, que están en los libros oficiales del Gobierno y que se incorporan a un modelo matemático; para que seamos absolutamente claros; no hay posibilidad alguna de decisión discrecional sobre cupos y esos cupos repito, saldrán al final del mes de junio.

Presidente, honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Muy amable señor Ministro. Queremos agradecer la presencia del Ministro de Minas, del señor Contralor, del señor Senador Hugo Serrano Gómez; decirle a los colombianos que la política del Gobierno necesariamente la gasolina va a llegar a un precio internacional.

Segundo; que el Ministro va a ver la posibilidad de estar revisando el impuesto global; está analizando la posibilidad.

Y tercero; que el subsidio de que se habla es un subsidio del costo de oportunidad; no es un subsidio en dinero que realmente estén recibiendo los colombianos. Agradecemos la presencia de todos los Congresistas y seguimos con el Orden del Día.

Secretario:

III

Discusión ponencia del primer debate del Proyecto de ley número 192 del 2004 Cámara, por medio de la cual se autoriza y se reglamenta la actividad de la helicultura y se dictan otras disposiciones.

Autor, el doctor *Buenaventura León*.

Ponente Coordinador el doctor *Luis Enrique Dussán López*; Coponente el honorable Representante *Luis Edmundo Maya Ponce*.

El proyecto fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 612 del 2004 y la ponencia para primer debate en la *Gaceta del Congreso* número N° 1 del 2005.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Señor Secretario; sírvase leer la proposición con que termina la exposición de motivos.

Secretario:

La proposición dice lo siguiente señor Presidente: Con base en el presente informe proponemos a la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes dé el primer debate al Proyecto de ley número 292 del 2004 Cámara, por medio de la cual se autoriza y se reglamenta la actividad de la helicultura y se dictan otras disposiciones, con las modificaciones realizadas. Está leída la proposición con que termina el informe señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

En consideración la proposición con que termina; anuncio que va a cerrarse; queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión?

Secretario:

Aprueban señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

¿Aprueba la Comisión dar primer debate al proyecto de ley mencionado?

Secretario:

Sí lo aprueban señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Señor Secretario; sírvase leer el articulado. Señores Representantes, ¿tienen ustedes algún inconveniente o alguna recomendación qué hacer? ¿Entonces lo aprobamos en bloque? ¿Aprueba la Comisión el articulado del proyecto?

Secretario:

Sí lo aprueban; son 7 artículos señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Señor Secretario; sírvase leer el título del proyecto de ley.

Secretario:

Título del proyecto: Proyecto de ley número 192 de 2004 Cámara, por medio de la cual se autoriza y se reglamenta la actividad de la helicultura y se dictan otras disposiciones. Está leído el título del proyecto señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

¿Aprueba la Comisión el título leído?

Secretario:

Lo aprueban señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

¿Quiéren que se surta segundo debate?

Secretario:

Sí lo quieren señor Presidente.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Ponentes los mismos.

Continúe señor Secretario.

Secretario:

IV

Discusión ponencia primer debate del Proyecto de ley número 358 del 2005 Cámara, por medio de la cual se dictan normas relativas a la exploración, explotación y reformación y comercialización de las Salinas de Zipaquirá, acumulado con el Proyecto de ley número 334 del 2005 Cámara, por medio de la cual se establece una excepción del Artículo 355 de la Ley 685 del 2001, en relación con las Salinas del territorio nacional.

Autor, el doctor *Gustavo Petro Urrego* y *Gerardo Piamba*.

Ponente el doctor *Jorge Carmelo Pérez*, Coponente el doctor *José María Imbett Bermúdez*, el doctor *José Ignacio Bermúdez Sánchez* y el doctor *Pedro José Arenas García*.

El proyecto de ley fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 142 del 2005 y la ponencia fue enviada por medio magnético.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sírvase leer el informe con que termina la ponencia señor Secretario.

Secretario:

La proposición dice lo siguiente: Por lo anteriormente expuesto y con las modificaciones sugeridas se propone a la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, aprobar en primer debate los proyectos de ley acumulados números 334 del 2005 Cámara, por la cual se establece una excepción al artículo 355 de la Ley 685 del 2001 en relación con las salinas del territorio nacional y el 358 del 2005 Cámara, por la cual se dictan normas relativas a la exploración, explotación, transformación y comercialización de las Salinas de Zipaquirá. Está leída la proposición con que termina el informe señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión la proposición con que termina el informe; anuncio que va a cerrarse. Tiene la palabra el doctor Valencia.

Honorable Representante Antonio Valencia Duque:

Señor Presidente; yo sí quisiera que alguno de los ponentes nos hiciera pues una breve relación de este proyecto o sino que lo dejemos para la próxima oportunidad. Yo veo que no está el coordinador de ponentes; entonces me parece que ...

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Está el doctor Bermúdez como ponente. Doctor Bermúdez, quiere hacerle una...

Honorable Representante José Ignacio Bermúdez Sánchez:

Sí, gracias señor Presidente. Es un proyecto de 7 artículos compañeros Parlamentarios, con el cual se quiere exceptuar del proceso licitatorio en los contratos de concesión, cuando los entes territoriales en cuya jurisdicción se encuentra el recurso salino, demuestra algún interés de querer hacer a la contratación de la concesión de salinas. El interés es que los entes territoriales puedan manejar sus recursos propios, en sus jurisdicciones, conformando unas sociedades además de economía mixta. Este es un proyecto que ha sido concertado también con el Gobierno Nacional y con los compañeros de la Comisión señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

A ver señor ponente; el señor Ministro es conocedor del proyecto, es de su Cartera y ha querido dedicar 5 minutos para explicarnos el proyecto. Señor Ministro, tiene la palabra.

Ministro de Minas y Energía, doctor Luis Ernesto Mejía Castro:

Gracias señor Presidente. Hay que recordar cuál es la génesis de este proyecto; recordemos que el Código de Minas exigió que para las áreas con inversión del Estado y específicamente para las salinas, se debía surtir un proceso competitivo de licitación para adjudicar esas áreas. Con esa instrucción el Ministerio de Minas procedió a hacer esas licitaciones, las cuales fueron declaradas desiertas por múltiples circunstancias, y se inició nuevamente el proceso de apertura de la licitación.

Durante este proceso, en un consejo comunitario celebrado en la ciudad de Chía, surgió la inquietud del municipio de Zipaquirá, de poder tener un tratamiento preferencial para poder acceder al contrato de concesión de las Minas de Sal de Zipaquirá, de nuevo en condiciones privilegiadas. Como compromiso de ese Consejo Comunitario hubo una reunión o varias reuniones entre Congresistas de Cundinamarca, el Ministerio de Minas y se concretó una propuesta de proyecto de ley; proyecto de ley que fue presentado por el Representante Piamba y posteriormente el Representante Petro propuso un proyecto de ley, valga la redundancia, diferente, que resultó estar acumulado. Digamos que esa es la historia del proyecto.

Nosotros tenemos el compromiso derivado de ese consejo comunitario, de buscar la mejor forma de poder acceder a las solicitudes del municipio de Zipaquirá, y que tengan definitivamente una circunstancia privilegiada de acceder a ese contrato de concesión. Sin embargo, como lo manifestamos a los Representantes y a los Senadores de Cundinamarca, tenemos un gran temor de que esto se constituya en un antecedente y que sea fatal para las posibilidades mineras del país. Por lo tanto nuestra solicitud es que se tenga en cuenta, que así sea un espacio privilegiado para el municipio de Zipaquirá, el Municipio a través de la sociedad que constituya para ese efecto, tiene que cumplir varias condiciones: En primera instancia debe de tener un operador idóneo para la producción de sal, para la conservación, para el mantenimiento y para la seguridad minera.

Segundo; el municipio debe pagar una contraprestación, que es diferente de las regalías, por la concesión minera; pago que no debe salir del municipio sino que sale del mismo flujo de caja del proyecto; de manera que no afecta fiscalmente al municipio; pero ese pago es la herramienta que se tiene para evitar que todas las posibilidades mineras del país terminen con procesos de este tipo, porque ahí daríamos al traste totalmente con un Código Minero que tuvo tres años de trabajo en el Congreso de la República, más de 200 foros, y en el que se decidió dar una competitividad al país, eliminar el Estado como empresario, y dar la voluntad y la intención de la inversión al sector privado.

De manera que repito, es un compromiso que se tiene; pero les rogaría yo el favor inmenso a todos los Representantes, que tengan el mayor cuidado posible para no afectar la industria minera; para no afectar la legislación minera y que no se convierta esto en un antecedente; y que se estudien muy bien las particularidades por las cuales se pueda hacer este tipo de excepción. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sigue la discusión del informe con que termina la ponencia; anuncio que va a cerrarse. Tiene la palabra el doctor Valencia nuevamente.

Honorable Representante Antonio Valencia Duque:

Bueno; yo entiendo que este artículo que modifica el Código Minero, pues sin duda alguna que se trataría de una ley ordinaria; y aquí estamos modificando un código; es una ley estatutaria, en primer lugar; entonces eso requeriría un foro en especial, tanto en Comisión como en Plenarias; y en segundo lugar, como se trata de concesiones, pues mantengamos la idea o por lo menos yo sí quiero ser coherente con lo que hablamos hace 8 días aquí, cuando aprobábamos el Estatuto o Ley Forestal, y es que yo creo que las concesiones, no deberíamos nosotros seguir con ese reguero de normas sobre concesiones y estar estableciendo para cada

caso los intereses, yo entiendo que son los intereses de las comunidades; nosotros pues representamos a nuestras comunidades a nivel nacional en cada una de las regiones; pues yo sí quisiera que mas bien nosotros nos atuviéramos bien sea a lo establecido ya en el Código Minero, que es como ley estatutaria, ley superior; y en segundo lugar a la Ley 80, tal como lo habíamos hablado hace 8 días, para que no sigamos estableciendo excepciones a las concesiones de distinto orden en el país.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

A ver; sobre ese tema me gustaría aclararle porque yo fui el de la posición sobre la concesión. En primer lugar este proyecto no tiene duración de la concesión; la duración la especifica el Código de Minas, que ya está aprobado.

Segundo; esta es una situación especialísima; especialísima por tres factores: Primero; porque la salina queda en el municipio de Zipaquirá; entonces el municipio quiere acceder a la explotación; ¿por qué? Porque el IFI está en liquidación y Concesión Salinas por ende igual; entonces quiere el municipio como tal, acceder a la explotación de un recurso natural propio, que queda en el municipio de Zipaquirá.

El tercer aspecto; lo que quieren es no hacer uso de la contratación directa, que la podrían hacer; todas las entidades territoriales por Ley 80 pueden contratar directamente con el Estado; lo que quieren es que por intermedio de una ley se le dé la estabilidad jurídica a este tipo de contratación; y por segunda vez en la historia del país, no es la primera; esta es la segunda; se dé un tratamiento preferencial a una entidad territorial, como en los municipios de Zipaquirá, Nemocón y Santa Catalina, para que exploten sus propios recursos naturales, ya que no son de los entes territoriales. Usted sabe que el subsuelo es de la Nación; por lo tanto la explotación debe ser mediante el sistema de concesión. Ellos quieren concesionar pagando al Estado las regalías; pagando al Estado una contraprestación por la concesión; pero sobre todo hacerse merecedores de las utilidades que genera la sal.

Les voy a poner un ejemplo. El municipio de Zipaquirá tiene 270 millones al año por regalías; si fuera socio de la empresa que explota tendría 3.500 millones de pesos de utilidad; lo que quiere decir que para el municipio, con esta excepción, sería de un gran beneficio para sus finanzas, para su desarrollo y para el bienestar de sus gentes; por eso es una ley que le da un tratamiento preferencial.

Y ya lo hay en La Guajira señor Representante, con la salina, que lo explota el Municipio de Manaure, como consideración especial que tiene la etnia Wuayuu. Entonces esa es más o menos la justificación del proyecto. No sé si algún otro Representante; el doctor Pedro Arenas como Ponente y gran impulsor de este proyecto.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Señor Presidente; yo soy ponente; le rogaría un segundo de atención señor Ministro. Para nadie es un secreto que este proyecto es de iniciativa de Parlamentarios, pero obedece a un compromiso del Gobierno Nacional, en cabeza del señor Presidente de la República, de dar unas condiciones excepcionales, especiales para que los municipios participen; que en el transcurso de los debates de la ley habrá que buscar que los municipios cumplan con las condiciones técnicas, que mínimamente hoy ha alcanzado a exponer el señor Ministro; pero partimos de la premisa de que hay un compromiso del Presidente de la República ante el pueblo de Zipaquirá particularmente.

En segundo lugar; la propia Constitución de la República dice que en estos casos se da prelación a los trabajadores, y justamente el Presidente acogiendo ese mandato constitucional, en los 100 puntos de su programa de Gobierno, siempre señaló el tema de la capitalización social; de cómo entregarle participación a los trabajadores para que ellos se vuelvan propietarios, y avance lo que él denomina el país de propietarios. Justamente

el proyecto busca avanzar en esa dirección; no avanzar en el camino de la privatización, porque pensamos que en principio inicialmente el municipio debe tener las condiciones para hacerse a esa participación.

Ahora, si los municipios no participan, en el caso de Zipaquirá; si no cumple los requisitos técnicos y no mete la propuesta como lo mandaría el Código y lo mandaría la reglamentación que la misma ley salga, pues hombre; esto tendría que salir a un escenario distinto.

Y en tercer lugar; yo veo supremamente difícil que esta Comisión se vuelva a reunir para darle trámite a este tipo de proyecto. Entonces a mí me inquieta que estén aquí las autoridades de Zipaquirá; que estén pendientes de este proyecto desde hace meses y pudiéndolo nosotros mejorar en el debate; mejorar en el transcurso del primero y el segundo debate, con aportes y recomendaciones como las que el propio Ministro ha expuesto acá, que habrá otros colegas Parlamentarios que también tienen inquietudes; yo propondría Presidente, que obremos en consecuencia con ese compromiso Presidencial; tengamos empatía por los colegas que presentaron el proyecto; asumamos el compromiso los Ponentes, de recoger las recomendaciones técnicas del Ministerio de Minas y Energía; de recoger las diferentes proposiciones que tienen nuestros colegas Parlamentarios, y sólo con ellas presentar la ponencia para segundo debate y colegas. En esas circunstancias aprobarlo hoy en primer debate aquí en la Comisión.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sigue la discusión de la proposición con que termina el informe. Anuncio que va a cerrarse; queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión?

Secretario:

Aprobado Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Articulado.

Secretario:

Señor Presidente; hay dos proposiciones modificando dos artículos.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

¿Qué artículos son los que tienen modificación?

Secretario:

Tercero y quinto.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

¿Y cuántos artículos tiene el proyecto?

Secretario:

Siete señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Entonces vamos a aprobar en bloque los que no tienen proposición; ¿que son cuáles?

Secretario:

El 1º, el 2º, 4º, 6º y 7º.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión los anteriores artículos, que no tienen proposición; anuncio que va a cerrarse; queda cerrado. ¿Aprueba la Comisión?

Secretario:

Aprueban señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sírvase leer el artículo que tiene proposición, con la proposición respectiva.

Secretario:

El artículo 3° dice lo siguiente: En materia de salinas marítimas y terrestres, exceptúese de someter a procesos licitatorios la contratación...

Cuando un organismo y/o una entidad pública del orden municipal, acorde con lo fijado de los artículos 1° y 4° de esta ley, formula el Ministerio de Minas y Energía el interés de contratar la concesión de una salina marítima o terrestre y esta le sea otorgada por el Gobierno Nacional, Ministerio de Minas y Energía, podrá constituir una empresa de economía mixta con participación accionaria del ente territorial como mínimo del 70%. En caso de conformarse la empresa de economía mixta el 30% restante deberá estar conformado con estricto cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 60 de la Constitución, la Ley 226 de 1995 y demás normas aplicables.

Secretario (E.):

La proposición modifica el primer inciso. Cuando un organismo y/o una entidad pública del orden municipal, acorde con lo que habla los artículos 1° y 4° de esta ley formule al Ministerio de Minas y Energía el interés de contratar la concesión de una salina marítima o terrestre y esta le sea otorgada por el Gobierno Nacional, Ministerio de Minas y Energía, podrá constituir una empresa de economía mixta con una participación accionaria del ente territorial como mínimo del 60%.

Secretario:

El cambio es de 70 a 60. Como mínimo.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Esta es una proposición sustitutiva.

Secretario (E.):

Modifica la última parte. Modificatoria.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Modificativa.

Entonces en discusión la proposición presentada por los Representantes.

¿Quiénes presentaron la proposición señor Subsecretario?

Secretario (E.):

Los honorables Representantes Germán Viana y José María Imbett.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión la proposición; anuncio que va a cerrarse; queda cerrado. Tiene la palabra el doctor Antonio Valencia Duque.

Honorable Representante Antonio Valencia Duque:

Aquí estoy buscando en la Constitución la facultad para constituir esas empresas de economía mixta.

Honorable Representante Pedro José Arenas García:

Una moción en ese sentido doctor Antonio. Nosotros revisamos esa parte; usted tiene la razón, pero no es requisito fundamental para el primer debate; se convierte en requisito fundamental a partir del segundo debate; es decir, este proyecto antes de tramitarse en segundo debate en Plenaria, debe contar como usted lo anota, con el aval del Ministerio de Hacienda si no estoy mal, y el Ministerio de Minas pero para hoy darle el primer debate no es requisito obligatorio.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sigue la discusión; anuncio que va a cerrarse. ¿Aprueba la Comisión la proposición?

Secretario:

La aprueban señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

¿Aprueban el artículo 2° con la modificación propuesta?

Secretario:

Sí lo aprueban señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

El artículo que sigue.

Secretario (E.):

Artículo 5°. Existe una proposición que modifica el artículo 5° y sus párrafos; es presentada por los honorables Representantes Germán Viana y José María Imbett.

Presidente, honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Sírvase leer la proposición.

Secretario (E.):

Artículo 5°. La Nación, el IFI Concesión Salinas y en general el excedente de activos o la entidad delegada en la cual recaiga la administración de los activos vinculados al contrato de administración en lo relativo a las Salinas de Zipaquirá, Nemocón y Galerazamba y de cualquier ente territorial que se encuentre en los mismos requisitos y condiciones anotados, entregará a nombre de la nación y a título gratuito los activos operacionales... La parte que modifica dice: así como aquellos que no se encuentran directamente relacionados con la explotación y que hayan sido construidos con recursos provenientes de esta actividad, como centros de salud y demás inversiones en óptimas condiciones para su funcionamiento, al organismo o entidad pública concesionaria en calidad de capital inicial de la empresa u organismo una vez se haya formalizado el contrato de concesión.

Parágrafo 1°. La sesión del dominio sobre bienes sujetos a registro no causará derechos notariales ni de beneficencia o registro en la misma proporción en que los entes territoriales participen en la empresa de economía mixta, en uso de lo fijado en el artículo 3° de la presente ley. La parte que genere costo deberá cancelarse con cargo a las utilidades futuras y a los particulares en tal empresa.

Parágrafo 2°. En caso de terminación por cualquier motivo de la concesión no se incluirá dentro del activo los bienes cedidos en los términos de este artículo, los que en ningún caso son embargables.

Parágrafo 3°, que es totalmente modificado. La Nación adecuará en asfalto la vía que conduce del lugar donde se encuentra la salina explotada a la cabecera municipal de la entidad territorial respectiva o a la vía del orden nacional o departamental más cercano.

Está leída la proposición.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión la proposición anteriormente leída; anuncio que va a cerrarse; queda cerrada. Tiene la palabra el doctor Dussán.

Honorable Representante Luis Enrique Dussán López:

Yo creo Presidente que la proposición va a generar discusión; ahí se está direccionando gasto público, sobre todo a la pavimentación. Yo les pediría al honorable Representante Viana y el doctor Imbett que la retiraran y se discutiera con los ponentes para incluirla en la segunda ponencia; yo creo que nos facilitaría el trámite.

Honorable Representante Germán Néstor Viana Guerrero:

Muchas gracias; no veo ningún inconveniente a esto. Muchas gracias.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión la proposición con la modificación que hace el doctor en retirar la última parte. ¿Entendí?

Honorable Representante Germán Néstor Viana Guerrero:

No, no.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

¿Toda la proposición?

¡Ah!, entonces en discusión el artículo 5º; anuncio que va a cerrarse; queda cerrado. ¿Aprueba la Comisión?

Secretario:

La aprueban señor Presidente.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Título del proyecto.

Secretario:

Título del proyecto. Por la cual se establece una excepción al artículo 355 de la Ley 685 del 2001 en relación con las salinas en el territorio nacional.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

En discusión el título del proyecto; anuncio que va a cerrarse; queda cerrado; ¿aprueba la Comisión?

¿Quiere esta Comisión que tenga segundo debate?

Secretario:

Aprobado.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Los ponentes son los mismos, más el doctor Valencia y el Presidente que está actuando en esta Sesión. Tiene la palabra el doctor Maya.

Honorable Representante Luis Edmundo Maya Ponce:

Presidente; yo creo que debemos continuar con el Orden del Día; y segundo, le voy a pedir muy respetuosamente el anuncio de los proyectos que quedan pendientes. Las tres quintas partes del territorio nacional están pendientes de un proyecto de ley, que se llama el Plan de Desarrollo Sostenible Amazónico, y quisiera que también lo anunciaran. Ese es para anunciar.

Secretario:

No se ha registrado la ponencia por lo tanto no se puede anunciar señor Representante.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Una vez radicada la ponencia se anunciará.

Honorable Representante Luis Edmundo Maya Ponce:

Démosle trámite al proyecto de ley del agua, por favor.

Presidente, honorable Representante José María Imbett Bermúdez:

Dependiendo de la citación de Plenaria que se haga para mañana; si conseguimos que la Presidenta cite para las 11 de la mañana estaremos sesionando, si así ustedes lo aceptan, a las 8 de la mañana para aprovechar el tiempo; pero como no sabemos oportunamente se les hará saber.

Honorable Representante Luis Enrique Dussán López:

Yo creo que igual, tendría que anunciarlo para mañana. Ya si hay Plenaria sería imposible, pero sí anunciamos el proyecto.

Secretario:

Se anuncia para mañana el Proyecto de ley número 365 del 2005 Cámara, por la cual se establecen medidas para orientar la planificación, administración, integrando los recursos hídricos en el territorio nacional. Se anuncia para mañana.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Entonces queda para mañana este proyecto de ley.

Entonces se convoca para mañana a las 8 de la mañana; depende de la citación a plenaria; si la plenaria es en las horas de la mañana, 8 o 9 de la mañana, se suspende la Comisión para el día martes a las 9 de la mañana.

Secretario:

Y quedaría anunciado para ese día el proyecto de ley.

Presidente (E.), honorable Representante Gustavo Adolfo Lanziano Molano:

Se levanta la sesión y se convoca para mañana.

El Presidente,

José María Imbett Bermúdez.

El Vicepresidente,

Gustavo Adolfo Lanziano Molano.

El Secretario,

Gustavo Amado López.