



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVII - Nº 489

Bogotá, D. C., miércoles 30 de julio de 2008

EDICION DE 40 PAGINAS

DIRECTORES:

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

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## SENADO DE LA REPUBLICA

### ACTAS DE COMISION

#### COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE ACTA NUMERO 19 DE 2008

(abril 29)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:00 a. m. del día martes 29 de abril de 2008, se reunieron en el recinto de esta Célula Legislativa, los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente Orden del Día:

#### ORDEN DEL DIA

Para la sesión ordinaria del día martes 29 de abril de 2008.

Hora: 10:00 a. m.

I

#### Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación al señor Ministro de Hacienda, doctor Oscar Iván Zuluaga; Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego y a la Directora de Planeación Nacional, doctora Carolina Rentería, con el fin de que respondan cuestionario adjunto en cumplimiento a la Proposición número 14, suscrita por todos Senadores miembros de esta Comisión.

1. Corredores Viales de Competitividad.
2. Programa de "Ciudades Amables" relacionado con las soluciones a la movilidad transporte de Servicio Público en las ciudades: Santa Marta, Sincelejo, Montería, Tunja, Manizales, Neiva, Pasto y Popayán.
3. Avance de los planes viales Departamentales y su esquema de financiación.

III

**Proyecto de ley número 218 de 2007 Senado-128 de 2007 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 4° de la Ley 30 de 1971 y se dictan otras disposiciones.**

Publicación *Gaceta del Congreso* número 450 de 2007.

Primera ponencia *Gaceta del Congreso* número 98 de 2008.

Autor: honorable Representante *Carlos Alberto Zuluaga*.

Ponente: honorable Senadora *Yolanda Pinto*.

\*\*\*

**Proyecto de ley número 167 de 2007 Senado, por la cual se compromete la participación real del sector privado y financiero en el desarrollo microempresarial.**

Publicación *Gaceta del Congreso* número 530 de 2007.

Primera ponencia *Gaceta del Congreso* número 567 de 2007.

Autor: honorable Senador *Parmenio Cuéllar Bastidas*.

Ponente: honorable Senador *Jaime Dussán Calderón*.

\*\*\*

**Proyecto de ley número 82 de 2007 Senado, por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 58 de la Constitución Política con relación a la Propiedad privada de los predios urbanos, los conceptos de área y espacio para uso público, se modifican la Ley 388 de 1997 y el Decreto 1504 de 2008.**

Publicación *Gaceta del Congreso* número 402 de 2007.

Primera ponencia *Gaceta del Congreso* número 666 de 2007.

Autor: honorable Representante *Fernando Tamayo Tamayo*.

Ponente: honorable Senador *Bernabé Celis Carrillo*.

IV

#### Negocios sustanciados por la Presidencia

V

#### Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

*Omar Yepes Alzate*.

El Vicepresidente,

*Zulema Jattin Corrales*.

El Secretario General,

*Rafael Oyola Ordosgoitia*.

**Honorable Senador *Omar Yepes Alzate* Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

**Señor Secretario sírvase llamar a lista:**

Barco López Víctor Renán

Dussán Calderón Jaime

Guerra de la Espriella Antonio

Iragorri Hormaza Aurelio

Náder Muskus Mario Salomón

Pinto Afanador Yolanda

Yepes Alzate Omar.

**Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Senadores:**

Celis Carrillo Bernabé

Galvis Méndez Daira de Jesús

Salazar Cruz José Darío

Sánchez Ortega Camilo Armando

Villegas Villegas Germán

Zapata Correa Gabriel Ignacio

Zuccardi de García Piedad.

**No asistió la honorable Senadora:**

Jattin Corrales Zulema.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, le informo que han conestado a lista 7 honorables Senadores, por lo tanto hay quórum para deliberar.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Sírvase leer el Orden del Día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí señor Presidente

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Está leído el Orden del Día señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Cuando haya quórum decisorio se someterá a consideración.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Segundo punto señor Presidente, citación al señor Ministro de Hacienda doctor Oscar Iván Zuluaga, Ministro de Transporte doctor Andrés Uriel gallego y a la directora de Planeación Nacional doctora Carolina Rentería, con el fin de que respondan cuestionario adjunto en cumplimiento a la proposición no 14, suscrita por todos senadores miembros de esta comisión. Al respecto Presidente y honorables Senadores me permito informarles que se encuentran en el recinto los citados, es decir el señor Ministro de Hacienda, la doctora Carolina Rentería de Planeación Nacional y el Ministro de Transporte doctor Andrés Uriel Gallego.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bueno le damos un saludo a los señores, Ministro de Hacienda, de Transporte a la señora Directora de Planeación Nacional, al señor Presidente de Findeter, al señor Director de Invías a quien vimos por ahí hace un ratito y le agradecemos la atención que le prestaron a la invitación o citación que presentó el Senador Aurelio Iragorri para adelantar el debate que ha sido referido. Senador Aurelio Iragorri tiene la palabra.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Señor Presidente, distinguidos Ministros de Hacienda, del Transporte y Directora de Planeación Nacional, señor Director de Invías, señor Gerente General de Findeter, señores funcionarios, asesores de los diferentes ministerios. Antes de iniciar y referirme a la generosidad que los colegas han tenido de suscribir esta proposición, quiero expresarle al Senador Víctor Renán Barco en el día su onomástico, el saludo de todos los amigos, de todos los colegas, su compañía representa para este grupo de parlamentarios una verdadera guía, por su experiencia, por su tesón, por su transparencia y por su claridad; de manera que antes de iniciar mi intervención quería hacer esa cordial referencia.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senador Guerra.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Gracias señor Presidente, para saludar al señor Ministro de Hacienda, al señor Ministro de Transporte, a la señora Directora de Planeación Nacional, desde luego a usted señor Presidente, a los colegas y sumarme a las palabras sentidísimas del honorable Senador Aurelio Iragorri y tener la oportunidad de expresarle en vivo y en directo doctor Víctor Renán nuestras más sinceras felicitaciones. No me voy a poner a indagar cuántos son, es lo que menos nos interesa, ojalá sean menos de lo que estamos pensando, para contar con su sabiduría y sus luces durante muchos años más, pero he querido de verdad hacerle llegar entonces unas fuertes felicitaciones en su día de cumpleaños.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

La presidencia se suma también a eso, me excusan que no me haya anticipado, pero adicionalmente al doctor Aurelio Iragorri que entiendo que también está celebrando sus cumpleaños, si no en el día de hoy, en el día de ayer, ambos son los valores muy importantes del parlamento colombiano y han hecho una contribución política decisiva al país en la solución de tantísimos problemas, como los que hemos manejado en los últimos tiempos. Senador Barco ha pedido la palabra.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Para de forma muy breve agradecerles con las palabras más elocuentes que se puede pronunciar en cualquier lengua, Dios se los pague.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senadora Pinto.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Adelanto el honorable Senador Víctor Renán, muchas gracias Presidente, un saludo a los señores Ministros y a la señora Directora, al señor Director de Findeter, a la señora Directora de Planeación a todos los funcionarios. Yo les quiero decir al honorable Senador Víctor Renán y al honorable Senador Aurelio Iragorri que me siento orgullosa de estar aquí al lado de ustedes, aprendiendo de semejante majestuosidad de maestros y para mí ha sido un motivo de infinita alegría y de profundo orgullo haber llegado a esta Comisión Tercera por cosas del destino, al lado de ustedes a quienes conozco desde hace muchos años, más al doctor Aurelio que al doctor Víctor Renán y decirle que ruego a Dios les dé muchos años de vida siempre, para que le sigan ofreciendo sus luces a esta Nación que tanto los necesita, felicitaciones para los dos.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

El doctor Salomón no se puede quedar callado.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder:**

La verdad es que ya los había saludo a los dos en privado en el día de ayer al doctor Aurelio y en el día de hoy al doctor Barco. Aspiro que ahorita más adelante, dentro del transcurso de la comisión se les pueda ya entregar el ponqué y cantarle el *happy birthday* a todos los dos y esperamos que sean muchos años más acompañándonos en esta comisión donde han sido baluartes importantes y casi nuestros padres putativos en esta comisión, muchas gracias a los dos por estar con nosotros también aquí en esta Comisión.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senador Iragorri.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Gracias señor Presidente, me emociona mucho la gentileza de todos los colegas que realmente adornan con su gallardía una Comisión tan importante, como es la Comisión Tercera Constitucional del Senado. Yo he querido señores Ministros, señora Directora de Planeación, señor Director o Gerente de Findeter, Director de Invías. Tratar de hacer un cuestionario de orden general, que pueda enmarcarse, dentro de lo que se pudiera llamar, un informe que debe rendir el Gobierno sobre el avance del Plan Nacional de Desarrollo y obviamente esta no es una postura de esta comisión, sino que interpretando nuestras normas, no solamente constitucionales, sino legales, al gobierno obviamente le corresponde rendir los informes correspondientes, sobre el avance, la Ley 152 que fue la Orgánica del Plan de Desarrollo, en su artículo 30 señala en forma directa que el Presidente de la República debe rendir al inicio de cada legislatura un informe sobre el avance del plan. La 1151 que usted lideró Senador Guerra, de 2007 que es nuestro Plan de Desarrollo, es precisamente la que hoy nos ocupa.

Hago la referencia a la Ley 86 del 89 y la 310 del 96, porque son dos normas que le han señalado unas obligaciones al Gobierno Nacional para hacer las aportaciones directas en los planes viales de las grandes capitales y quiero felicitar a Planeación Nacional y al Ministerio de Hacienda y al Ministerio de Transporte porque mi referencia es muy clara con relación al Conpes 3465 de 2007, 3480 del mismo año y 3481. Ese cuestionario, es un cuestionario que podríamos dividirlo en tres, el tema de los corredores viales de competitividad, que fue uno de los temas más controversiales en el estudio y consideración del plan, yo simplemente hice una narrativa de lo que inicialmente se había mencionado en los documentos oficiales de todo lo que tiene que ver con el área del occidente colombiano en el tema de la Virginia, las Animas, Nuquí, Simón Bolívar, Anhicayá, doble calzada Buga-Buenaventura, Tumaco-Pasto-Mocoa, Medellín-Quibdó-Chocó y la vía panamericana del Darién y el enunciado que se hace del Platiado-Belén.

En relación con ese enunciado el Platiado-Belén, yo quiero hacer una referencia señor

Ministro del Transporte, Brazo-Seco que está ya contratado y que tiene financiada la vía precisamente entre boca de Napi y la central, está dentro de la financiación de la llave en mano de ese proyecto que ya lo habíamos mirado aquí en esta comisión. Tiene aquí Colombia una posibilidad, este es Popayán, hasta este sitio se llega en vehículo, de que se pueda tener una nueva salida al mar, simplemente ahora que se habla de las deficiencias de escasez de puertos, qué bueno sería que se pudiera hacer una consideración sobre esa otra alternativa de un puerto adicional en el pacífico, pero he sido muy respetuoso de todo lo que es la página Web del Gobierno Nacional, de Hacienda, de Planeación Nacional muy especialmente y hago una síntesis de lo que es el tema de las diferentes zonas, aquí está la zona norte que es la vía longitudinal del Magdalena, el tramo Mompós-El Banco, ahí está debidamente denunciado, enunciado, la vía longitudinal de Bolívar que es entre Yondó-Canta Gallo-San Pablo, la vía longitudinal del Magdalena, entre Mompós-El Banco y Talamaneque-El Burro con longitudes de 110 kilómetros y las otras con longitudes de 56 kilómetros. En el occidente que es el grueso de las vías de competitividad, se encuentra la vía marginal del Caribe, que es una vía muy importante entre Puerto Escondido y Necoclí, la vía Panamericana del Darién, entre Lomas Aisladas y Cacarica, la vía Medellín-Quibdó, entre Bolívar, la Mansa y Quibdó, la Lobo Guerrero- Buenaventura que es Lobo Guerrero-Citronela, la vía corredor del Brasil-Pacífico que lo vi enunciando al señor Presidente y al señor Ministro en San Francisco y hubo una exposición muy clara del señor Presidente y del señor Ministro en el sentido de que había necesidad de hacer la correspondiente variante, esa fue una exposición muy importante Ministro de transporte, yo sí tuve la oportunidad de escucharla, en donde no se habló nada de promesas, sino que hubo absoluta claridad sobre lo que el Gobierno puede realizar con relación a esa vía tan importante.

La troncal del noreste Vegachi-Zaragoza, la transversal cafetera Honda-Manizales, la transversal del sur Popayán-Iza la Plata que nunca hemos estado contra ella, pero siempre hemos marcado la posibilidad terrible de que pueda tener afectaciones directas por el hoy Volcán Nevado del Huila que desafortunadamente ha restablecido su actividad volcánica en forma permanente. Esta vía, es paralela al río y desafortunadamente el río la toca en varios sitios, importantísimo hacerla, y el circuito ecoturístico Huila-Cauca que discutimos mucho en el Plan con el señor Ministro y con el Ministro de Hacienda, en donde se puede tener no solamente una vía alterna, sino que se le da la posibilidad a las gentes del sur del Huila, a las gentes de Putumayo y del Caquetá de tener una salida más rápida hacia Buenaventura y hay otra cosa Ministros, esa es una vía que demuestra la equidad del gobierno, ¿Porque?, cuando empiece a operar la vía de San Miguel a Bogota la disminución del tráfico entre Ipiales-Pasto-Popayán-

Cali todo el eje cafetero, el cruce de la Cordillera y el Tolima va a ser muy importante.

Porque hay seis o siete horas menos y el Ministro me puede corregir, la gente que viene del Perú, que viene del Ecuador, que viene de Chile puede perfectamente ahorrarse mucho dinero y kilómetros, mucho dinero en Combustible. Se requiere entonces que esa área que queda desprotegida por la disminución en su tráfico, pueda tener una vía tan importante como el circuito ecoturístico, Huila-Cauca, ese es el fundamento económico, el fundamento social y el geográfico y el anillo del macizo colombiano que es una de las áreas mayores productoras de agua en Colombia, qué bueno y muchas gracias Ministros, muchas gracias porque ustedes han sido generosos en la solicitud vehemente que hemos hecho sobre estos temas y han sido incluidos en el Confis del pasado 17 de este mes, cuyo documento obviamente no conocemos. Así sucesivamente sobre este tema, en la Amazonia-Orinoquia me queda un poco difícil pronunciar la Amazorinoquia, entonces yo digo Amazonia y Orinoquia, está la vía transversal de la Macarena, que es una vía muy importante que fue un área muy golpeada por la violencia que es Colombia-Huila, la Uribe que pertenece al Meta y San Juan de Arama, esa es una vía fundamental, la transversal de Boyacá, que es Puerto Boyacá, Chiquinquirá, Agua Azul, el Crucero, se vuelve a anunciar la vía Pasto-Tumaco-Mocoa que seguramente el Ministro nos contará cuáles son las áreas que allí se van a trabajar y la vía Santana-San Miguel, ahí está Tepeyá, ahí está al lado el área más complicada de las relaciones con el Ecuador, ahí está las Farc. De manera que, qué bueno que se pueda badear rápidamente el río San Miguel y tener esta área con mucha seguridad. En el centro tenemos el tema de la doble calzada Bucaramanga-Cúcuta, la vía transversal del Carare entre Cimitarra y Landázuri, la carretera de la soberanía, la Lejía-Saravena, la vía troncal central del norte, Presidente, la palmera, la vía transversal de Boyacá Puerto Boyacá-Chiquinquirá, la vía alterna al Llano, Sisca-El Secreto, la vía transversal de la Macarena, Colombia-San Juan de Arama.

Hay están debidamente referenciadas con su kilometraje y sus posibles costos. Yo sé que al final de este debate y después de que intervengan los colegas, el Gobierno Nacional nos va a explicar cuáles han sido las decisiones que se tomaron en ese Confis del 14, estamos convencidos de que allí el gran beneficiado va a ser Colombia, no una región exclusivamente. He alterado un poco queridos colegas, el orden del debate para continuar con el tema de nuestros programas de conservación vial, el plan vial regional. En buena hora orientado Ministro por gente que como usted conoce la materia, qué bueno es el que se nos atiendan las diferentes demandas, cuando se le dice al Ministerio del Transporte, en determinada región o departamento hay gente capacitada que puede hacer ese inventario. Hay un listado general de 16.500 kilómetros de red vial arterial, la que le han llamado primaria de la cual es responsable

la Nación, un 44% que son 72 mil kilómetros de red vial departamental que se le denomina secundaria. Aquí una inquietud Ministro y doctora Gloria bienvenida sea, yo siempre he insistido Ministro en que esa discriminación de la terciaria y la secundaria es una discriminación nociva, porque es muy difícil poder saber hasta dónde es secundaria y dónde empieza a ser terciaria.

Qué bueno sería que en estas amplias discusiones que ustedes tienen a nivel de Planeación, Hacienda y Transporte se pudiera hacer una claridad y eliminar aquella cosa, ah, no está en la lista antigua de caminos vecinales, eso ha limitado terriblemente el desarrollo regional. Sobre este plan, que ya arrancó se está desarrollando un crédito de 10 millones de dólares que lo está manejando el Ministerio del Transporte precisamente para poder hacer el inventario y ver la realidad de cuáles son las necesidades que el país tiene. Hemos sido muy curiosos en conocer algo que es fundamental para ese plan, Ministro. Se nos hablamos antes de un crédito de mil millones de dólares y que se haría una transferencia vía Banco de Segundo Piso que podría ser Findeter, para que en pesos se le prestara a los departamentos. Tengo la inquietud de que la fuente de fondos para financiar ese plan, ya no va a ser la prevista en los Conpes anteriores, sino que estamos hablando de pesos, qué bueno sería señor Ministro, señora Directora de Planeación, señor Ministro de Transporte, que pudiéramos saber cuál es la fuente de esos recursos y que pudiéramos tener claridad sobre ellos y hacer una insinuación señor director o gerente de Findeter, usted doctor Toño que fue director de Findeter, si va a ser Findeter el banco de segundo piso, que va a recibir esos recursos, que no sé de dónde van a venir, para transferir a título de crédito a los departamentos; Ministro de Hacienda, hay que estudiar la estructura financiera de Findeter porque no puede estar a la par de la Banca privada, si está a la par de la Banca privada, la Banca privada se va a llevar esa financiación, que se estudie ahora que ha sido puesta a consideración del Congreso la Reforma Financiera, una forma de que esos recursos de Findeter tengan algún tipo de subsidio, para que haya una verdadera demanda de los departamentos y de los municipios y para que se cambie doctor Jaramillo, aquella proporción que usted nos mostraba cuando se hablaba del 80 y el 20%.

Allí pudimos darnos cuenta que ese 20% estatal estaba como con una consideración errónea, porque no se había contabilizado la financiación a concesiones para servicios en acueductos, en alcantarillados y en otro tipo de servicios. Eso quiere decir que ese 80% al hacer esa revisión, tiene que haberse modificado sustancialmente. Yo sobre ese tema soy optimista, pero únicamente me queda la duda, la fuente de fondos, conocemos ya su uso, conocemos la socialización que el Ministerio del Transporte está haciendo con los departamentos. Me parece que eso está bien Ministro, Gloria eso es ideal hacerlo, queda la incógnita para la respuesta

de los señores Ministros, del tema de la fuente de fondos, porque nosotros no podemos seguir elucubrando de que va a ser un recurso externo y que se va a convertir a pesos y que Findeter como Banco de segundo piso va a prestarle a los departamentos. Hay que arreglar esa estructura financiera de Findeter, porque no puede Findeter cobrar los mismos intereses que cobra la Banca privada a los entes territoriales.

Hasta ahí ese tema, los demás son las metas que ustedes han considerado que no vale la pena profundizar sobre ellas y qué bueno que se haga énfasis en el tema del mantenimiento de las vías, de volver a estructurar las cooperativas para poder hacer un buen mantenimiento vial. Cuando el doctor Barco y yo nos tocaba y al doctor Yepes Presidente de esta Comisión, del valle, teníamos peores camineros que nos hacían el mantenimiento y lo hacían bien, lástima que eso se haya perdido, muy importante, carreteros en mi tierra los llamábamos camineros y hay inclusive un lindo bambuco de un ingeniero que era trabajador de vías, Sergio Rojas que se llama el peón caminero. Con mucho gusto señor Senador.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

En la Cámara se sentó el Presidente del Sindicato de carreteras Parmenio Zapata, por supuesto que los sindicatos de carreteras tienen alguna parte de la responsabilidad de haberse acabado ese sistema.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Una interpelación para complementar, Manuel Marulanda fue capataz de camineros, ahora es capataz de guerrilleros.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Qué horror.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Lo primero era bueno.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Me imagino que se inspiró cuando hablé de Tepeyá, Ministro, qué horror y esos son los que están haciendo propuestas, no, díjame para que se reforme el país. No quiero abusar de la benevolencia de los colegas sobre ese plan, me parece que es un plan bien estructurado, veo mucha dinámica en el Ministerio sobre ese trabajo pero me queda la duda y yo sé que va a ser debidamente aclarada por los Ministros, de la fuente de fondos. Conocemos los usos pero la fuente de fondos, Ministro, no la tengo clara.

Como tema final y por eso cambié un poco el orden del cuestionario, tiene que ver con algo muy importante que Colombia ha hecho, con Bogotá, con Medellín, con Pereira, con Bucaramanga, con Cartagena, con Barranquilla y con Cúcuta, no soy un crítico de esas magníficas inversiones que se han venido desarrollando para que los temas de transporte urbano tengan algún día una línea consecuente con la gente que se transporta en esos vehículos urbanos de

servicio público. Es interesantísimo el poder ver cómo el Gobierno ha cumplido, cómo entre compromisos y recursos ya realizados o invertidos, estamos sobrepasando los 5.8 billones de pesos. Allí se discrimina con datos absolutamente oficiales el detalle de lo que ha sido Transmilenio, de lo que ha sido el Megabus de Pereira, Cartagena Transcaribe, Barranquilla, Bucaramanga, Medellín, Transmilenio Soacha y el Mío.

Nosotros los de las ciudades intermedias, estamos con la decisión de que después del Mío, ahora nos toca lo nuestro, qué decir de Manizales, qué decir de Sincelejo, qué decir de Montería, qué decir de Santa Marta, de Valledupar, de Pasto, de Neiva, de Popayán. Yo simplemente diría, que con esta extraordinaria inversión que se ha hecho en las más importantes ciudades de Colombia, tenemos que ver Ministro de Hacienda y Directora de Planeación cómo nos nivelamos, porque nuestros hijos y nuestros nietos, si las cosas subsisten como van, van a decir hay ahí una inequidad, una inequidad con Manizales, una inequidad con Santa Marta, por qué no hablar de Pasto de Neiva y de Popayán y el metro de Bogotá, que todos los días se hace la mención y yo no crítico, ni me opongo a que haya una colaboración como ha sido en cumplimiento a las leyes a las cuales me referí anteriormente, en donde el Gobierno Nacional, entre el 40 y el 70% ha cumplido bien. Pero Ministros, ahora nos toca a nosotros, esas ciudades que las calificaron como amables, son amables, son amables porque no protestan, son amables porque son conformes y queremos agradecer señora Directora de Planeación que ya hay visos sobre los avances de los estudios para que a esas ciudades amables se les pueda realmente responder en forma equitativa, para que nuestros hijos y nuestros nietos, no vayan a decir, se fueron 5.8 millones para siete ciudades y las ciudades intermedias cero pollito. Eso mientras estemos aquí, no lo vamos a permitir, con el respeto que se merece, este que es el mejor gobierno que hemos tenido en muchos años, no puede haber continuidad, inequidades con esas amables ciudades.

Yo dejo señor Presidente, termino simplemente agradeciendo la benevolencia que han tenido algunos alcaldes en venir y algunas delegaciones de las oficinas de infraestructura del Departamento del Cauca, la infraestructura y transporte del municipio de Popayán y el señor Presidente del Concejo de Popayán, a quienes saludo con amabilidad y a quienes les dije que vinieran, porque aquí de parte del gobierno con seguridad habría buenas noticias, muchas gracias señor Presidente, señores Ministros, señora directora y agradecerle a los colegas la solidaridad que han tenido conmigo de suscribir esta proposición en donde se habla de todo el país y no únicamente de una región, muchas gracias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias señor Senador y muy reconocido por haber traído este tema a la comisión que es de tanta trascendencia para el país y en donde

se busca que haya un desarrollo muy enqueuedad a lo largo y ancho de la Nación y que no se concentren los recursos en unos cuantos sitios, provocando con eso un crecimiento macrocefálico. Señor Secretario por favor informe si hay quórum para presentar a consideración el Orden del Día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, se registra quórum decisorio.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senador Barco.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Qué orden le va a dar al debate o sea a las intervenciones en relación con el tema.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Va a intervenir primero el señor Ministro de Transporte.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Y por qué, con todo el respeto por él, no le da una oportunidad a los Senadores, para que él tenga oportunidad de contestar los reclamos.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Si algún Senador hay interesado, porque hasta ahora no me han pedido el derecho al uso de la palabra, entonces primero vamos a aprobar Senador el Orden del Día, a someterlo a consideración y enseguida le damos el derecho al uso de la palabra y a la Senadora Pinto. Entonces en consideración el Orden del Día, tiene la palabra la Senadora Pinto.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Gracias señor Presidente, no sé si es mucho atrevimiento, ya a la altura del debate y con la venia y con todo el respeto de los señores Ministros, iba a pedir el adelanto del punto correspondiente a la aprobación de los proyectos, para poder salir de ese tema con respeto al que yo voy a, con el que soy ponente, es muy rápido es un informe de subcomisión, quería plantearles a los honorables Senadores si modificábamos el Orden del Día, aprobamos el tema, analizábamos el tema del proyecto de ley y podríamos continuar.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Y ese proyecto está concertado completamente.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Ya hay informe de subcomisión.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Si a los Senadores les parece bien, entramos en ese punto y enseguida, para ese punto nada más. Entonces le pregunto a la comisión si aprueba el Orden del Día que fue leído por el señor Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Si lo aprueba.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Y si aprueba ahora la alteración que ha propuesto la Senadora Pinto.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Si lo aprueba señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra la Senadora Pinto.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Gracias señor Presidente, pido excusas a los señores Ministros, a la señora Directora de Planeación y a todos los funcionarios de las diferentes entidades departamentales y nacionales, por haber interrumpido por un momento este debate tan importante y tan interesante. Señor Presidente, honorables Senadores debo presentar el informe de la subcomisión, dentro de la ponencia al Proyecto de ley número 218 de 2007 Senado-128 de 2007 Cámara, propuesto por el honorable Representante Carlos Alberto Zuluaga que tiene que ver con la modificación al artículo 4° de la Ley 30 de 1971, con respecto al impuesto adicional al consumo de los cigarrillos con destino al deporte.

Señor Presidente, nos designó a los honorables Senadores Germán Villegas y Jaime Dussán y quien les habla, para definir y analizar la propuesta que traje en la ponencia y la propuesta nacida del debate dado aquí en la Comisión y quiero mencionar que nos pusimos de acuerdo los tres Senadores, con respecto a acoger el proyecto de ley como viene aprobado en primero y segundo debate de Cámara de Representantes, es decir, del impuesto adicional al consumo de los cigarrillos que va con destino al deporte, que la Ley 30 consideró el 70% para ser invertido directamente por los institutos de deporte de los departamentos y el 30% que debía venir a Coldeportes Nacional para ser redistribuido en los demás departamentos del país.

La propuesta sugiere y así viene aprobado de Cámara, que ese 30% que debía venir a Coldeportes, se mantenga en las regiones para ser redistribuido en los municipios de cada departamento. La propuesta que yo hice en la ponencia, tenía que ver con mantener una parte de ese 30% en cabeza de Coldeportes, no tuvo la suficiente acogida, pero ya en la subcomisión nos pusimos de acuerdo, yo estoy de acuerdo en aceptar que lo propuesto por la mayoría de los honorables Senadores y Senadoras de esta comisión, en el sentido de que el 30% se deje en los departamentos para ser distribuido en los municipios de cada región.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado**

Es decir todo quedaría como viene de Cámara.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Todo queda como viene de Cámara señor Presidente, si hay alguna inquietud.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Muy bien, Senador Villegas si tiene algo que agregarle a ese informe.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Usted puede, tiene la palabra.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Si señor Presidente, es sencillamente para coadyuvar la exposición de la distinguida Senadora, en el sentido de que nosotros en el seno de la subcomisión, recogiendo el querer y la voluntad mayoritaria de esta comisión, dejamos que el 100% de ese gravamen del 10% a los cigarrillos quede en los departamentos, con un buen criterio, la doctora Yolanda Pinto que es muy dúctil, es una persona que se adapta obviamente, no solamente a las circunstancias, sino que entiende que era privar de una oportunidad brillante a los municipios de Colombia, de tener un ingreso importante para el deporte.

Ese 70 como ella bien lo ha dicho, queda en los institutos departamentales del deporte y el 30 va a los municipios, eso no acontecía antes así o sea que están de plácemes los municipios con este nuevo gravamen que lo van a poder invertir en el fomento del deporte en sus distintos aspectos y en sus distintas áreas. Hay una inquietud que yo debo dejar aquí consignada para la historia de la ley y naturalmente aprovechando la feliz ocasión de que nos acompaña el Ministro de Hacienda. La doctora Yolanda Pinto, no sé si la interpreto mal, en su ponencia había propuesto que una parte de ese 30 se quedara, un 10% en últimas para que Coldeportes lo reinvertiera en los municipios, aprovechando aquí también la presencia de la directora de Planeación, en los municipios de necesidades básicas insatisfechas muy protuberantes en materia deportiva, así inclusive rezaba la ponencia.

Ahora con esta determinación que estamos tomando y si pasa en la Plenaria es ley de la República y entonces yo pregunto qué va a pasar con Coldeportes, me imagino que no a girar y otra de las inquietudes y yo le solicitaría a la secretaria que le dijeran, si usted lo tiene a bien doctora Pinto, que le dijera a Coldeportes qué va a pasar de ahora en adelante. Antes a dónde repartía esos dineros, ella entiendo que no pudo obtener ese dato, ella se quejó muchas veces de que la información en Coldeportes es muy precaria.

Entonces yo sí quisiera saber qué va a pasar y la doctora Pinto con muy buena intención quería que los municipios, esos municipios muy necesitados, con altas necesidades insatis-

fechas, se vieran favorecidos con la redistribución de ese 10 y ella lo traía, originalmente el 30%. Entonces yo quisiera preguntarle a Coldeportes qué va a pasar ahora y si la Nación va a hacerle frente a esos desajustes y a esos desequilibrios de tipo regional y de tipo local. De todas maneras nosotros en esa subcomisión consideramos que para fortalecer y acentuar aun más la descentralización que no solamente debe ser de tipo político y administrativo, sino fiscal, consideramos muy importante que los departamentos manejen ese 10%, adicional gravamen a los cigarrillos. En un 70 las entidades departamentales y un 30 a los municipios.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senadora Pinto.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Presidente muchas gracias, para aportarle un poquito al tema, que acaba la inquietud del Honorable Senador Villegas. Finalmente pudimos concretar algunas cifras que yo considero ustedes deben conocer rápidamente. El año 2007 lo reportado por Coldeportes, como ese 30% que fue enviado de los departamentos a esa entidad, es la suma de 19 mil millones de pesos, 19.311 millones de pesos, está proyectado para el año 2008 según las cifras de Coldeportes que son un poco variables, pero finalmente pude obtener, está proyectado para el 2008, a cuenta de ese 30% la cifra de 16 mil millones de pesos en el presupuesto de Coldeportes.

Esa es una cifra significativa que merma para otras regiones que no recaudan mucho por el impuesto, señor Ministro de Hacienda. Mi planteamiento inicial fue, evaluando las cifras de todos los departamentos, el monto total del recaudo de ese 10% del impuesto, mantener un fondo pequeño para que fuera redistribuido en los departamentos, municipios que no tienen ese recaudo tan significativo como en otros departamentos. Pero en este libre juego democrático, yo me acojo a la decisión casi unánime de todos los Senadores de la Comisión Tercera. Me preocupa, me sigue preocupando aunque Coldeportes no hubiera tenido la precaución, por algunos informes que conozco, muy superficiales, que no hubiera hecho esa distribución bien equitativa, me preocupa que esos recursos de alguna manera vayan a generar en Coldeportes un vacío en su presupuesto, importante para atender obras relacionadas con la actividad deportiva, pero esa es la decisión que ha tomado esta comisión y entonces someto señor Presidente a consideración el informe de la subcomisión.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Señor Secretario entonces le ruego el favor de leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Si señor Presidente.

**Proposición número...**

Por las anteriores consideraciones expuestas en el documento y teniendo en cuenta las modificaciones sugeridas como ponentes, solicito a la Comisión Tercera del honorable Senado de la República, dé primer debate al Proyecto de ley número 218 de 2007 Senado- 128 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 4° de la Ley 30 de 1971 y se dictan otras disposiciones.*

Está leída la proposición.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

En consideración el informe, le pregunto a la Comisión si lo aprueba.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo aprueba señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

El articulado señor Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, han solicitado la omisión de la lectura y se aprueba el articulado propuesto por la subcomisión.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Entonces en consideración el articulado del proyecto, ¿lo aprueba la Comisión?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo aprueba señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Título del proyecto.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

*Por medio de la cual se modifica el artículo 4° de la Ley 30 de 1971 y se dictan otras disposiciones.*

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

En consideración el título del proyecto, ¿lo aprueba la Comisión?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo aprueba.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

¿Quiere que este proyecto tenga segundo debate?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo quiere señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Se nombra ponente a la honorable Senadora Pinto para que rinda informe de ponencia para segundo debate.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Así será señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Senador Barco, se reanuda entonces el debate, entonces tiene la palabra.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Señor Presidente, honorables Senadores, voy a procurar ser muy sucinto. Afortunadamente el distinguido Senador Irigorri tuvo la feliz iniciativa de que se hiciera este debate tranquilo y por supuesto que resulta mucho más propicio este ambiente que el de la Plenaria para comentarle al oído al señor Ministro y al director de Inviás, algunas, digamos mortificaciones que uno pueda tener en relación con el tema de las carreteras. Mi conocimiento sobre las carreteras, diría que proviene de los Concejos comunales donde el principal reparo, reclamo o queja que hacen ante el señor Presidente, está relacionado con vías. Por eso una de las personas más activas en los concejos siempre es el Ministro de Obras, que con su extraordinaria memoria, de cierta manera los envoltava y eso hasta es plausible, porque qué tal que los debates se alargaran discutiendo sobre el tramo de una carretera o el puente, etc., él le sabe decir a cuántos kilómetros queda del parque de Bolívar de cada pueblo y cuánto cuesta hacerle una u otra cosa que estén reclamando y eso ayuda y, porque además, le tengo aversión a los aviones y viajo por vía terrestre.

Entonces un reparo y también dos o tres reconocimientos, el reparo es el siguiente: cuando se expidió la ley que permitió que los gobernadores recibieran esas carreteras, logramos que se incluyera un artículo en el cual se dispuso que fuera por acuerdo, es decir por concurrencia de voluntades entre Ministerios y gobernaciones. Y retardamos el de Caldas, durante el término de dos gobernaciones, porque el gran problema en ese departamento en mi modesta opinión, es una carretera por la cual llegamos hasta la Pintada, desde Arma especialmente en la parte donde bordea el Cauca. Todos los recursos del departamento pensamos en esa época, en buena parte de ellos que se destinen a mantenimiento de carreteras, se los traga ese corto tramo, porque el río le golpea en todos los inviernos y esa es la vía que necesitan los aguaderos, para salir a la Pintada y coger por otras vías y sobre todo llegar a Medellín, porque lo cierto es, que la gente de Aguadas mantiene, por lo menos hasta la época que yo visitaba con más frecuencia mi pueblo natal, tienen más comercio y más vínculos con Medellín que con Manizales.

Como cosa extraordinaria y para citar algo de la historia, en Aguadas se hacían movimientos de adhesión Antioquia, para que nos sacaran del Departamento de Caldas y nos vincularan a Antioquia, porque había mejor vía de comunicación con Medellín, con ese sector que con Manizales, pasaron muchos años, antes de que se hiciera la carretera entre Salamina-Pácora y Aguadas. Yo sobre eso de Pácora-Aguadas, cuando se trabajaba con carreteros o sea con los que llama el doctor Irigorri, peones de vías hasta me tocó tener alguna vinculación en esos trabajos. Bien, siempre será para el departa-

tamento del Caldas una terrible dificultad hacerle mantenimiento a esa vía, en ese trayecto específico y valdría la pena que de pronto se pensara en la revisión de esos acuerdos, especialmente el de Caldas y un reconocimiento en relación con esa vía es que la última vez que viajé y ya va siendo muchos meses, casi tenían terminada la carretera del pavimento entre Salamina y Pácora y siempre creí que nunca lo iban a terminar porque tenía que atravesar por una zonas muy difíciles, donde hay deslizamientos casi permanentes.

Desde luego que el Ministro, también recordará cuántos kilómetros de Salima en un punto que se llama el Zancudo. En el último Concejo comunal de Honda, se quejaron, creo que fue el Alcalde de Guaduas con relación a la vía Villota-Honda, hay que luchar contra la geología y contra las fuerzas de la naturaleza y contra los inviernos, contra la falla de Romeral y como es la carretera que utilizo para poder llegar hasta aquí a cumplir con mi deber, todos los martes, esa la tengo que, ya casi la tengo mapeada, en la palma de la mano, efectivamente en todo invierno se les forma negativos y creo que lo dijo el director de Inviás o alguien en ese Concejo comunal el Gobierno siempre ha mantenido la vía e inmediatamente que ocurre el siniestro o el derrumbe o el negativo, pone medios efectivos para corregirlo.

Usted tiene en ese sector una vía alterna que es la de Cambao, esa vía de Cambao la conocen los funcionarios del Ministerio, la estuvimos utilizando cuando adelantaron trabajos en el puente de Honda, tienen bastantes dificultades es una vía a la cual, al parecer o por lo menos en la época la estuvimos utilizando, no le hacían suficiente mantenimiento. Yo le hice hace un año un reclamo al señor Director de Inviás por el pésimo estado en que tenían la carretera desde Salgar hasta el Ermitaño o sea la que sería ruta del sol y era en ese momento intransitable, hasta el extremo de que en un Concejo comunal posterior a mi reclamo el señor Director de Inviás, un funcionario de La Dorada en el concejo comunal de La Dorada que hizo el señor Presidente como dos meses antes de las elecciones, el año pasado, un ciudadano airado le reclamó por la carretera y se vieron los gestos de desagrado del señor Presidente, cuando le advirtió a los funcionarios que esa era la vía más importante de Colombia.

Es bueno anotar aquí que en este momento, están haciendo trabajos en varios frentes repito entre Salgar y el Ermitaño, con una gran celeridad, está quedando supremamente bien y antes de la sesión le pregunté al señor Director de Inviás o le pregunté no, le conté lo que estaba viendo y me dijo que además, que esto era la terminación de unos contratos que estaban retrazados y que venía una inversión de 38 mil millones adicionales con los cuales considero yo que quedará una vía en muy buenas condiciones. Claro que advirtieron, creo que en el Concejo comunal de Honda que el gran problema de la vía y así lo reconocemos los habitantes de esa región, fue el problema de

Consa, ese pleito se prolongó de mucho tiempo y mientras tanto la vía se fue deteriorando tremendamente.

Ese entonces es un reconocimiento que debo hacer y también para finalizar uno tiene que darse cuenta de que este es un país con tres cordilleras, a falta de una tiene tres y recuerdo yo que Alquelino Villegas que cubre 50 años de la historia del departamento de Caldas creía que a Colombia no la podían comunicar por vía terrestre, que había que comunicarla por cable aéreo y eso lo llegó a decir aquí en el Congreso de Colombia, por supuesto que no perdió el Ministerio que tenía de Obras Públicas por esas afirmaciones, sino por meterse a hacer un tramo de un ferrocarril. Esa es por lo menos es la historia que uno lee y por supuesto que le estoy haciendo un homenaje a ese distinguido Patricio conservador del Departamento de Caldas. Esa vía además por agregar y no terminar sin decir esto, de Honda a Manizales en una ocasión siendo director de Inviás el ilustre esposo de la doctora Pinto, logramos que se hiciera una apropiación en el presupuesto de cinco mil millones para que le corrigieran parte de la reversada geometría que tiene y algo alcanzaron a hacer en las curvas más peligrosas, pero desafortunadamente vino una invernada y se formaron unos negativos y parte de esos recursos los tuvieron que destinar a corregirlos.

En la actualidad tienen problemas en los inviernos, hay un punto donde la vía en un invierno largo puede perder un tramo bastante largo, pero hay que reconocer que la firma de ingenieros que le hace mantenimiento en lo que no se lleva los derrumbes está supremamente buena, ha mejorado mucho, o sea que Loas por la vía al Ermitaño, Loas por la vía de Manizales hasta donde se lo permite la fuerza de la naturaleza repito y, del *round point*, yo creo que después de trabajar como en tres ocasiones diferentes, en una, llamé al señor director de Inviás y le dije que la reparación que acaban de hacer, ya tenía desperfectos, ya tenía huecos. Entiendo que hicieron un reconocimiento en avión o en helicóptero y en este momento creo que dieron en el clavo porque el *round point* está en perfectas condiciones y que Dios les ayude, porque ustedes fuera de tener el gran problema del descole de Villeta a la vía principal, en las manifestaciones que usted hace señor ministro dice que lo corregirá con unos túneles falsos. Yo creo que ese ha sido un desafío para la ingeniería colombiana; y otro en la Damiana, con un trayecto que no sé, si con los trabajos tan dispendiosos y costosos que le están haciendo en este momento, yo supongo que dentro de los contratos de que me habló el señor director de Inviás podrán superarlo y ese punto concreto lo conozco desde hace 46 años y hace 46 años están peleando con él, porque eso hace que lo estoy transitando. Además porque esto no puede tener importancia, pero indica por lo menos que lo estoy viendo permanentemente, porque yo cuando llegué a la Dorada, yo soy aquí Senador y llevo mucho tiempo aquí, pero yo me he sentido un campesino toda la vida, ahí tuve un pre-

dio y precisamente esa falla está, en predio que fue, hace muchos años no es de mi propiedad. Porque si fuera de mi propiedad hoy, aquí podría hablarse de un conflicto de intereses ahora que todo está tan sensible. Muchas gracias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

A usted Senador, Senadora Pinto.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Gracias señor Presidente, quiero reiterar mi saludo y la bienvenida a los señores Ministros de Hacienda y de Transporte, a la señora Directora de Planeación, al señor director de Finde-ter, a todos los funcionarios del orden departamental, pero voy a hacer una mención especial, a una persona especial, al director de Inviás, doctor Daniel y sabe por qué doctor Daniel, porque me da mucha nostalgia de Inviás y ya hizo mención aquí el doctor Víctor Renán, a mi difunto esposo, pero yo también tuve la dicha de estar allá en el Inviás 4 años, hicimos mucho por este país señor Ministro Andrés Uriel, usted nos acompañó desde la Gobernación de Antioquia, y yo creo que le dimos una transformación importante a la red vial colombiana.

Hicimos el proceso de centralización de la red secundaria y reformamos dos mil y pico de puentes, atendimos en fin, no se trata de hablar de lo que hicimos, sino de mencionarle a ustedes con mucho respeto la nostalgia que me despierta y el afecto tan grande que le tengo al Instituto Nacional de Vías, a la entidad que valoro y a sus directivos los valoro y les reconozco su preocupación y su permanente compromiso con la red vial colombiana. A la doctora Gloria Cecilia un saludo especial, nos acompañó desde Inviás en Monumento Nacional y qué bueno que hoy esté colaborando en el Gobierno desde el tema de la red terciaria.

Bueno señor Ministro yo tengo algunas inquietudes que quiero expresar con todo el afecto y con todo el respeto, quería comentarle primero que todo al honorable Senador Aurelio Iragorri, que tuvimos la dicha doctor Aurelio desde el Inviás, de retomar un programa de microempresarios que todavía se llama microempresarios de mantenimiento para la red primaria, pero su preocupación es muy válida que es la misma mía y es uno de los temas a los que me voy a referir y es la conservación de la red secundaria y de la red terciaria. En primer lugar quería señor Ministro decir que en todo el listado de vías de competitividad o corredores de competitividad, creo que falta, a no ser que usted me dé los argumentos para no estar ahí, estoy segura que los tiene, nuestra vía mas importante Medellín-Turbo, la doble calzada Medellín-Turbo de fundamental importancia para el desarrollo nacional y por supuesto para el desarrollo regional, Medellín-Turbo es una gran preocupación es una propuesta que ha hecho el ex gobernador Aníbal Gaviria y que el Gobierno Nacional en cabeza suya y del señor Presidente acogieron con muchísimo agrado. Me preocupa señor Ministro con relación al crédito de los mil millones de dólares tantas

veces mencionado ya por el Senador Aurelio, cómo va a hacer ese acompañamiento a los departamentos o más bien cuáles van a ser los criterios de asignación de las garantías para los montos que estén solicitando los departamentos. Me preocupa que se les ha planteado a los departamentos la elaboración de un plan vial regional y las necesidades como usted lo sabe y el señor director del Instituto también, son muy grandes en materia de red secundaria, que es para lo que entiendo va este acompañamiento del Gobierno Nacional en materia de crédito a los departamentos.

Son los departamentos los que van a asumir la deuda con la garantía necesaria de la Nación y eso es muy valioso y es muy importante y es muy oportuno pero es igualmente necesario que podamos acompañar a los departamentos con necesidades viales no satisfechas más grandes, de una manera digamos especial, porque vamos a tener problemas, estoy segura que ya lo están teniendo los departamentos, con la capacidad de endeudamiento, sabemos que estamos haciendo un cambio, un traslado, un cambio de gobierno y por lo general los gobiernos dejan copadas las capacidades de endeudamiento, dejan copados los presupuestos y no lo digo de manera digamos mal intencionada, sino con una realidad que los gobiernos en sus últimos años, de periodos, es cuando mayor actividad pueden desarrollar y cuando mayor capacidad de ejecución tienen en toda la etapa de su gobierno.

Entonces me preocupa señor Ministro esa distribución, ese acompañamiento, me preocupa la capacidad de endeudamiento de los departamentos, me preocupa que esa incapacidad de endeudamiento no les permita acceder a unos recursos que son tan urgentes y tan necesarios, yo me atrevo a decir para todos los departamentos de Colombia, porque todos ustedes saben que Antioquia fue pionero en este mecanismo, Antioquia obtuvo un crédito BID de 60 millones de dólares avalado por supuesto por la Nación que generó el compromiso del Gobierno Nacional, en construir este mecanismo para todos los departamentos, pero no obstante eso y la capacidad económica del propio departamento, Antioquia tiene infinitas necesidades en tema de red secundaria y qué no hablar de otros departamentos como el Departamento de Santander mi tierra natal en donde la capacidad de endeudamiento del departamento no es la mejor y estoy segura que así, en otros departamentos. Entonces ese es el primer punto que me preocupa con respecto al acompañamiento del crédito BID para los planes viales regionales en los departamentos. Pero igualmente para la red secundaria, claro honorable Senador.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Es que en ese caso señor Ministro, es bueno que usted tenga en cuenta esta circunstancia, departamento que no tenga regalías de una o de otra índole, regalías, y que dependa únicamente de las rentas ordinarias de los departamentos y particularmente la de licores, con el descenso que ha tenido el consumo de esos licores depar-

tamentales, es muy difícil que pueda atender ese endeudamiento, hacerse cargo de una partida y mejorar vías, y del otro lado, se dice con mucha elocuencia y se repite que a los municipios les están dando 140 millones para esas vías que tienen ellos que construir y mejorar. La desgracia es que y hay que anotar eso, que la sobretasa a la gasolina, la aprobamos atada a vías y la Corte Constitucional con el argumento de que podía haber rentas de destinación especial, si no para fines sociales, le levanto esa cortapisa que era esencial, para que los municipios, no se distrajeran esos recursos en gastos ordinarios de pronto en burocracia, nóminas paralelas etc., esa fue la desgracia de ese recurso que por cierto contribuye a encarecer el precio de la gasolina.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Señor Presidente, gracias, no hay duda señores Ministros y honorables Senadores que las vías para la competitividad son una prioridad en mi concepto, estos corredores viales que aquí se nos han presentado o que están más bien contenidos en el Plan de Desarrollo, van a darle a la Nación un avance fundamental en infraestructura, para la competitividad. Pero es también demasiado importante que en las regiones podamos avanzar en red secundaria y en red terciaria. Estaba hablando del crédito BID para red secundaria, qué importante señor Ministro que acompañemos y apoyemos a los departamentos en la conservación de la red existente, no solo en pavimentar red de nuevas, sino en conservar la que hay pavimentada y la que no va a quedar pavimentada después de invertir estos recursos y me parece que es muy importante acompañar, si fuera posible en ese mismo crédito un plan de conservación rutinaria de la red secundaria como lo hacemos en la red primaria a través de los microempresarios del sistema de microempresas y de administradores viales en la red primaria.

Entonces me parece que eso es muy importante, yo contrario a lo que muchos han dicho señor Ministro, sí celebré la idea del plan 2.500, porque me parece que también requieren las comunidades alejadas y pobres y los pueblos viales de acceso a las grandes ciudades que les permita desarrollar su propia actividad comercial. Pero me preocupa Ministro, qué vamos a hacer con el saldo de vías que nos quedan una vez concluido el plan 2.500 o sea es una realidad, usted lo ha dicho varias veces, que vamos a completar lo contratado y que la Nación va a aportar los recursos suficientes para completar la pavimentación de las vías contratadas, pero en esas vías van a quedar unos tramos considerables sin atender. Me preocupa en ese plan 2.500 qué podemos hacer, quisiera saber qué visión tiene usted con respecto a dicho tema. Y con respecto a la red terciaria, tengo algunas apreciaciones. La red terciaria está dividida en dos, señor director del Inviás, una red que está registrada en el Instituto Nacional de Vías a la que se refirió el Senador Aurelio Iragorri y otra que quedó en cabeza de los señores

alcaldes, en el presupuesto nacional aprobamos para este año, aprobó el honorable Congreso de Colombia una partida considerable que va a ser distribuida al igual que el año pasado, entre los municipios para la atención de la ley terciaria. Qué va a pasar con los tramos de vías o las vías que están registradas en Inviás, quedan incluidas en este plan, serán devueltas a los municipios, los seguirá atendiendo el Inviás a través de proyectos individuales o van a ser descontados esos aportes del aporte que le va a ser girado a los municipios para la atención de la red terciaria.

Y me ha asaltado una preocupación que se la he expresado al señor director del Instituto Nacional de Vías y aquí la quiero reiterar y es igualmente la conservación de la red terciaria Ministro, los señores alcaldes con la mejor intención, pero con muy poco conocimiento van a recibir esos recursos para contratar con el contratista más cercano o el amigo o el que se gane simplemente una licitación o un contrato, unas obras que en mi concepto van a ser que esos pocos recursos sean más pocos. Me parece que es muy importante acompañar a los municipios en un plan de conservación rutinaria de la red terciaria, que les permita utilizar esos recursos no para pavimentar medio kilómetro en 200 kilómetros de vía, sino que les permita mantener y conservar los 200 o los 50 o los 100 de vía terciaria que tienen a su cargo.

Es muy importante que en la suscripción de los convenios de estos recursos se pueda considerar la posibilidad de que los alcaldes puedan usar estos recursos para hacer conservación rutinaria, en un esquema señor Ministro que puede ser el mismo de la red primaria, a través de empresas asociativas de trabajo, a través de microempresarios que a la vez nos ofrezcan una posibilidad sin ser el objetivo principal de generar empleos en cada municipio al igual, vuelvo y repito que lo que sucede con la red primaria. Sería muy valioso para los señores alcaldes que en los convenios, y yo no diría que para los señores alcaldes fundamentalmente, sino para las comunidades que en estos convenios pueda consagrarse la conservación rutinaria a través de microempresas o a través de, con apoyo de las mismas comunidades para que puedan ser utilizado parte de estos recursos. Se le puede disponer un porcentaje específico de los recursos que van a ser girados a los municipios. Y finalmente quería referirme un poco al tema de las concesiones aunque no haya sido motivo de la citación, al señor Ministro, pero que vale la pena.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Horroza:**

Magníficas las observaciones de la Senadora Yolanda Pinto que yo comparto, pero hay un tema que básicamente está ligado a lo que usted plantea y que fue tratado también en la discusión del plan, varias veces, Ministro, directora de Planeación, Ministro de Hacienda. Hablé yo de la importancia de que hubiera un recurso automático que pudiera financiar el mantenimiento de las vías secundarias y terciarias, que son las

grandes alimentadoras de los grandes ejes viales. Ejes viales que sí tienen financiación, pero donde no existe ningún tipo de retorno hacia las secundarias y terciarias, que son las verdaderas alimentadoras de ese tráfico. Dialogando con el Ministro de Transporte yo les envié conjuntamente a los dos, un borrador de proyecto que obviamente tendríamos que discutirlo en la Comisión, que busca no lo que no se me aceptó a mí, que era gravar adicionalmente las grandes concesiones, para que un pequeño porcentaje sirviera para conservar las vías alimentadoras secundarias y terciarias.

Yo respeto mucho ese concepto y obvio que donde manda capitán no manda marinero, yo realmente no lo comparto, pero sería muy interesante Ministros, Directora, ustedes indefinidamente no pueden defender, no pueden depender del crédito y por mejores situaciones de orden económico que afortunadamente estamos viviendo, las necesidades en conservación todo los días crecen más, porque no estudiamos aquella cosa que yo propongo en ese anteproyecto, que es la posibilidad de ir a la fuente de los combustibles, que son los grandes beneficiados del transporte en Colombia. Yo he recibido silencio de ustedes Ministros sobre ese documento, y qué bueno sería que pudiéramos discutirlo, porque yo fui demasiado testarudo en el Plan de Desarrollo y desafortunadamente no tuve eco.

Es necesario que aquella comisión que se definió en el Plan se vuelva a revisar y estudiemos las alternativas, si no conviene la de la grabación de los grandes ejes, estudiemos otras, porque indefinidamente no podemos depender del recurso externo y qué bueno que todos los días se mejore la situación económica para que el signo pesos, sea el que va a reinar en la financiación a los diferentes departamentos. Quería hacer esa acotación que puede ser interesante para el futuro dado que yo fui muy insistente en el Plan de Desarrollo sobre esa materia. Gracias Yolanda muy gentil.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Gracias doctor Aurelio, yo comparto plenamente su posición, es necesario asegurar una fuente de financiación que nos permita mantener todos los años, los recursos necesarios para atender la red secundaria y la red terciaria. Yo lo acompaño en ese propósito honorable Senador. Pero antes de hablarle de dos cositas de concesiones quería referirme igualmente a los contratos de mantenimiento integral Ministro, como para que nos cuente un poco, cuántos hay, qué tiempo están, cuáles son los corredores viales que están atendidos a través de estos contratos. Y quería contarle simplemente a usted por ser Antioqueño que hace 20 días estuvo en Frontino, Ministro y en Fredonia, me preocupa que los recursos no se ven en la obra, Ministro, así de sencillo, es una obra, es una vía en pésimas condiciones, lamentable lo que se ha invertido porque no se ve, ni se nota. Yo quisiera que contara un poco del tema porque me parece que es muy importante, usted como

buen Antioqueño conoce la importancia de ese tramo de carretera, de esa vía tan fundamental del suroeste antioqueño. Pero la vía al mar no obstante que encontré unas obras de mantenimiento y de rehabilitación muy importantes, siento que es el lento y siento que son pocos los recursos, usted me hablaba ahoritica de un nuevo contrato, me parece muy importante, qué bueno que lo conociéramos, pero es demasiado importante Ministro que atendamos la carretera al mar de Antioquia que está en pésimas condiciones como quiera que acabo de recorrerla en casi, de la mitad de toda la vía.

Y de concesiones me quería referir solamente a una gran preocupación, recorro también con alguna frecuencia mi actividad política la vía Zipaquirá-Bucaramanga, la concesión de los Comuneros y me preocupa que hay unos sitios de falla geológica muy atrasados en su atención, muy demorados en atenderlos, entiendo que están en estudio, pero quisiera que usted nos contara un poco a los santandereanos sobre ese tema. Quiero informarle que he estado en algunas conversaciones con la gerente de la concesión, sé que hay pendiente unos recursos adicionales a dicha concesión, pero nos preocupa que la vía se deteriora aceleradamente y los recursos van a ser mucho más escasos para atenderla.

Y finalmente la otra concesión de Bucaramanga-Girón-Lebrija que usted sabe hemos tenido un grave problema con la construcción del puente que se cayó sobre el río frío, que está demorada su adecuación, que el paso tiene demasiados problemas, que se ha generado una serie de problemas económicos a la región, al municipio de Girón concretamente, a Lebrija, a todo el tránsito entre Bucaramanga y Barranbermeja que es el acceso a la troncal del Magdalena. Y finalmente de verdad Ministro que tengo una gran inquietud, lamento no habérsela hecho personalmente, aprovecho este momento con todo el respeto, porque fue un proyecto que gestamos y que contratamos en el Gobierno del Presidente Samper. Que es el proyecto Tobía Grande-Puerto Salgar, quisiera conocer un poco sobre esta gran obra tan urgente para la Nación, tan urgente para conectar la capital del país con los puertos y con la zona norte de Colombia.

Muchas gracias Ministro, gracias señor Presidente y gracias honorables Senadores.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Yo quiero hacerles una proposición, por qué no dejamos hablar al Ministro, que seguramente muchas de las inquietudes que ustedes pueden tener en mente, él las responderá en la exposición y en ese caso le hacen, ligeras interpellaciones, Senador Villegas.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Todas unas reglas de juego, que me parecen muy convenientes, oigamos a los Senadores, yo tardo señor Presidente, si usted me lo permite, tres minutos, cuatro minutos, es que interrumpo

al Ministro no es bueno, aunque él tiene una gran coherencia y un discurso admirable, pero creo que así como los otros hablaron, nosotros también tenemos derecho, los que faltan por hablar. De modo señor Presidente quiero saludar la presencia aquí muy estimulante y honrosa de los Ministros y de la Directora de Planeación, así como el director de Findeter. Quiero decir que en esa muy lucida exposición del Senador Irigorri Hormaza, destacó el tema, el capítulo, del acápite de las ciudades amables que es muy importante dentro del Plan de Desarrollo y allí él destacó cómo algunas ciudades tenemos la suerte de contar con un sistema de transporte masivo.

Entre otras cosas ese transporte masivo ha influido señor Ministro decisivamente en el producto interno bruto, porque si las construcciones han jalonando el país, el rubro o el sector construcción, allí como todos sabemos una buena parte de la construcción se debe a caminos, carreteras, sistemas de transporte o sea que ha sido muy benéfico, ha impulsado, ha dinamizado la economía en hora buena, por esos sistemas de transporte masivo que como ha dicho el Senador Irigorri, deben extenderse a otras ciudades del país. Pero en ese tema yo no puedo dejar de mencionar, señor Ministro, aprovechando la ocasión feliz de que está aquí el Ministro de Transporte y el señor Director de Inviás, que es un ilustre coterráneo y paisano nuestro, que tiene asiento en el Mío, el famoso Mío ha tenido una desventura muy grande, ha tenido licitaciones fallidas, escándalos, el señor Procurador General de la Nación en declaraciones públicas ha dicho que la ciudad de Cali, eso nos duele muchísimo a nosotros y nos llena de tristeza y de congoja, como salimos de un escándalo para otro, ahí ya están los organismos de control del estado en un episodio triste de una adquisición por parte de un alcalde y de un gerente del Mío que son extraídos del sector privado, uno creyera que los privados son impolutos, que están excepto de cualquier tráfico de influencias y que no se ven sometidos a ninguna investigación.

Por supuesto que no hay que condenarlos, apenas se inicia el proceso, pero el escándalo obviamente tiene perturbada a la ciudad de Cali y naturalmente al Mío señor Ministro. Usted sabe muy bien, usted ha hecho unos esfuerzos grandes, usted lleva dos licitaciones del Mío, que es el sistema de recaudos y resulta que ya compraron los operadores los equipos, oígase bien y no hay sistema de recaudos o sea no lo pueden operar ahí lo tienen ya comprado, millonarias demandas le vendrán a la Nación infortunadamente. Entonces yo quisiera que el señor Ministro nos dijera, si se garantiza la operación del Mío, qué pasa, porque tenemos una especie de alcalde que ha propuesto, él como tiene una tendencia ideológica y un sesgo muy caracterizado y muy reconocido, él ha querido que sea la empresa pública la que entre a operar el sistema de recaudo, pero resulta que en este momento ha llamado él y le da mucha importancia a la ETB, que es una empresa no nuestra

y dejando a un lado, soslayando la importancia que tienen para los caleños las empresas públicas municipales que están al decir de la doctora Eva María, la Superintendente en Servicios están en capacidad de hacerle frente a este tema crucial para el Mío de Cali. El señor ponente o el señor citante de este debate colocó ahí unas cifras, que yo me voy a permitir rectificar, naturalmente en la espera de que el Ministro las confirme o no, el Mío está costando con los aportes, lo sabe muy bien el Ministro de Hacienda, que nos ha ayudado en ese propósito, en un último Conpes de diciembre, pasado a un billón trescientos mil millones comprometiéndose como siempre, como es la regla 70% la Nación y el 30% el municipio. Ahí se ha hecho ya un flujo de fondos, se han hecho unos compromisos de vigencias futuras y nosotros creemos que puede allí operar un cierre financiero para garantizar la viabilidad de ese sistema que para nosotros es fundamental para la vida de los caleños.

Yo quiero muy rápidamente porque hice el ofrecimiento que no nos demoraríamos, decirle al señor Ministro en qué va el préstamo de los mil millones de dólares, a él han aludido constantemente el señor citante como la doctora Yolanda Pinto, nosotros quisieramos que se nos explicara cómo el Ministerio está haciendo el acompañamiento y la asesoría, es verdad, nosotros hemos celebrado en distintos foros y escenarios que Antioquia haya dado la pauta con su ex gobernador Aníbal Gaviria y en un plan que nosotros estuvimos aprobando el aval complacidos, el aval de la Nación porque se trata de crédito externo, como ella lo dijo 60 millones de dólares, ella mostró el camino Antioquia y nos dio el ejemplo, inclusive con, doctor Víctor Renán, con un sistema muy interesante, allí contemplan cables, usted ahora que mencionó el sistema de cable que es muy importante para el transporte, allí en ese plan antioqueño, están contemplados, no solamente rehabilitación, construcción de nuevas vías, sino cable para municipios obviamente en donde no es fácil llegar con la carga y con los pasajeros y el empedramiento de vías, muy obviamente a las costumbres antioqueñas y el uso del adoquín.

A mí me llamó mucho la atención todo ese plan que es muy versátil y que nos da indudablemente ejemplo nacional. Pero yo quisiera señor Ministro que usted nos dijera cómo van los mil millones de dólares, si se van agotar, si es un fondo rotatorio, qué pasa con esos mil millones de dólares y qué departamentos se van a beneficiar, porque los alcaldes de los distintos municipios de Colombia están obviamente ansiosos de una rehabilitación de sus vías terciarias o vías municipales y todo obviamente depende de ese crédito de los mil millones de dólares. De otra parte yo quiero preguntarle también a la Directora de Planeación cómo va el artículo 141 del Plan de Desarrollo, ella sabe muy bien que todos los Congresistas incluimos unas obras. Unas obras ha dicho y las han mirado mal, peyorativamente, nosotros creemos que es muy importante haberlas enunciado, sa-

bemos que no están dentro del plan de inversiones, pero queremos saber cuál es el grado de avance de esas obras incluidas en el artículo 141, ahí se vuelven a mencionar los mil millones de dólares del préstamo BID. De modo que, y una última observación, aprovechando la presencia aquí del director de Inviás, él es un vallecaucano que conoce muy bien la región y sabe la importancia de una vía, que no figura en el artículo 141 del Plan de Desarrollo, si entiendo, en el 2.500 que es una vía señor Ministro, Bolívar-Primavera que nos da la posibilidad de desarrollar una zona muy importante Roldadillo-Bolívar y culminar un acueducto que tuvo la fortuna yo de construir como gobernador, que le da a 180 mil norte vallecaucanos agua potable, es el acueducto Bruc y necesitamos esa vía para desarrollos turísticos y de otro orden.

Mil gracias señor Presidente, le agradezco mucho su amabilidad.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate Presidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Han pedido la palabra en su orden la Senadora Piedad y el Senador Darío Salazar, Senadora Piedad Zuccardi.

**Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:**

Gracias señor Presidente, un saludo muy cordial a todos los altos funcionarios que nos están acompañando hoy en la Comisión Tercera, felicitaciones al Senador Aurelio Iragorri por haber logrado que vinieran todos. También celebramos que esté por aquí el doctor Daniel García de Inviás, hemos intentado varias veces visitarlo en su despacho, pero lamentablemente de manera repetida se nos ha cancelado la cita y no hemos logrado sentarnos a conversar con él en su despacho. Señor Ministro de Hacienda, señor Ministro de Transporte, directora de Planeación doctora Carolina Rentería.

Yo sé del gran esfuerzo que hacen ustedes desde el Gobierno Central para atender todas las necesidades que les plantean desde las diferentes regiones. También sé que el objetivo es hacer un desarrollo armónico de las regiones, atendiendo precisamente todas estas solicitudes que en diferentes escenarios nosotros de manera repetida les hacemos. Casi nuestro discurso de solicitudes tan igual como el de ustedes, repetitivo de las repuestas, pero lo que queremos ver son resultados. Entonces si hacemos un recuento señor Ministro de Hacienda y señor Ministro de Transporte y la doctora Carolina que también ha estado en esos escenarios, tendríamos que repetir aquí todo lo dicho en la reunión de infraestructura que se realizó en Santa Marta, donde trabajamos durante más de ocho, diez horas sobre los temas.

En la reunión posterior que hicimos en Cartagena con participación del señor Presidente de la República tanto la primera como la segunda, donde se habló exactamente de todos los proyectos que ya están, unos en etapa de diseño, otros en etapa de prefinanciación, pero realmente todavía nos asaltan dudas y los resultados no los vemos. Por ejemplo, observá-

bamos aquí en las repuestas del señor Ministro de Transporte que habla del Confis, si no estoy mal informada el Confis fue el 14 de abril, pero no nos dice exactamente qué fue lo que le aprobó el Confis y tratamos de conseguirlo por otros medios y no nos lo ha entregado, porque indudablemente tiene que ser sometido a un proceso de revisión y de firmas, queremos saber señor Ministro si usted logró todo su cometido en el ese Confis del 14 de abril donde usted propuso que le aprobaran las vigencias futuras para adelantar todo este proyecto de los corredores de competitividad. Seguimos manifestando entonces la inquietud que le hemos expuesto en los diferentes escenarios, para las propuestas de la Costa Caribe, está la propuesta de los recursos de Corelca, pero no se ha contratado todavía la Banca de Inversión, no se ha definido lo del patrimonio autónomo o sea estamos muy demorados en ese sentido y por eso estamos nosotros también presentando unas alternativas adicionales como era la democratización del porcentaje que tiene el Gobierno Nacional en Electricaribe, porque era una fuente de recursos más fresca y más ágil y ojalá eso pueda concretar.

Porque nos asalta todavía la duda y no hemos obtenido respuesta si se dice que el billón de pesos que estaba destinado para la infraestructura, los corredores de competitividad, va a salir de la venta de las electrificadoras, sabemos que todavía eso no se ha concretado. Hemos escuchado unas propuestas del Gobernador de Santander donde dice que quiere que los santandereanos se queden con la electrificadora y que hará una propuesta en ese sentido. Pero ese billón de pesos todavía no se ha concretado. Entonces sí queremos señor Ministro que usted tenga recursos y que el señor Ministro de Hacienda pueda en su momento dado asignárselos a su cartera para que atienda este clamor permanente que le hacemos en todos los escenarios donde a usted tenemos la oportunidad. Nosotros tenemos aquí la regionalización del presupuesto de 2007 y por supuesto vuelven aparecer las mismas vías, las que también presentó el señor Presidente de la República, de las cuales usted también ha hablado.

Pero usted también nos hablaba en Palacio recientemente cuando nos reunimos a hablar de infraestructura, que había dos paquetes, 21 mil paquetes, proyectos por un lado, 21 mil proyectos que ya tienen diseño, otros que no tienen diseños, que no tienen financiación y lamentablemente los de Bolívar quedan en la segunda parte que no tienen diseños, el caso de Mompós etc., y por supuesto que nosotros sí lo queremos acompañar en ese gran macroproyecto de la vía de las Américas, de la gran Autopista de las Américas desde Paraguachón hasta Palos del Alto en el Urabá-Antioqueño, casi en la costa caribe antioqueña, pero no, es decir ya estamos ansiosos de tener una respuesta concreta sobre cuándo se van abrir ese tipo de proyectos para que ojalá, estructurados en tal forma que ojalá pudieran entrar por ejemplo a concurrir los dineros de los Fondos de Pensiones. En Cartagena se realizó también recientemente ese gran

Congreso de Asofondos y allí ellos manifestaron, el doctor Montenegro manifestó el interés que tienen para invertir en infraestructura, pero son muy exigentes en el tema del cierre financiero y de la estructuración de los proyectos. Entonces si hay recursos, vamos a empeñarnos entonces en hacer unos magníficos cierres financieros y una estructuración de los proyectos con el fin de que esos recursos fluyan y no podemos terminar sin esperar alguna respuesta del Canal del Dique Ministro. Seguimos esperando esa respuesta, usted nos ha dicho que en el mes de mayo nos va a tener una respuesta definitiva, ojalá que nos dé una fecha para concertar, voy a estar allí en compañía de todos los alcaldes de la zona ribereña y por supuesto de todas las personas interesadas entre ellas la alcaldesa de Cartagena, que usted sabe que está muy pendiente de la forma como se está colmatando la bahía de Cartagena por los sedimentos que arroja el Canal del Dique y por supuesto el tema social de que queremos seguir evitando que no hayan más inundaciones en esos municipios, como en el caso de Soplaviento que usted conoce muy bien, porque usted ha estado recorriendo la zona.

Por otra parte, insistir en el tema de transcaribe, ojalá el Conpes se firme próximamente y se nos dé a conocer, también estamos expectantes de los recursos adicionales que esto va a requerir y preguntarle a la señora directora de Planeación, cuándo se van a programar las audiencias públicas del Plan Nacional de Desarrollo. Hemos escuchado también con gran preocupación que el Plan Nacional de Desarrollo ha tenido varias demandas ante la Corte Constitucional y que no está su suerte definida ojalá también nos contara qué información tiene usted de esos procesos, para entonces nosotros saber cómo nos organizamos para las audiencias públicas del Plan Nacional de Desarrollo y cuál es la suerte que finalmente corre el Plan Nacional de Desarrollo en las altas Cortes.

Muchísimas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Con mucho gusto honorable Senadora, le voy a conceder el uso de la palabra al Senador José Darío Salazar, pero quiero con todo el respeto solicitarle a los colegas que han pedido el uso de la palabra, ser lo más breve posibles, porque los señores altos funcionarios del estado, me han dicho que tienen interés en absolver todas las inquietudes que se han ido planteando y que plantearan en lo sucesivo, pero algunos compromisos que ellos deben cumplir y por lo tanto quisieran intervenir cuanto antes. honorable Senador Salazar.

**Honorable Senador José Darío Salazar:**

Gracias señor Presidente, seré muy breve como usted así lo ha solicitado.

Primero, quiero felicitar al Senador Iragorri, este debate es muy importante porque además quienes aquí estamos de una u otra manera, nos interesamos por las vías a lo largo y ancho del

país, somos gente de diferentes regiones que tenemos obviamente solicitudes y llamados de compatriotas de todos los departamentos del país como aquí lo han expresado los Congresistas. Debo celebrar con mucha satisfacción que en el Confis último, señor Ministro de Transporte, el Gobierno Nacional incluyó unas vías muy importantes en el departamento del Cauca y debo agradecer el interés del señor Presidente de la República y suyo por supuesto, porque la pavimentación de la vía de Popayán hasta Neiva en el tramo que hace falta, que es de la Plata a Inzá que no estaba presupuestado aún, obviamente va conectar al centro del país Bogotá-Cundinamarca con el Ecuador por la salida, por el departamento del Huila y es además un corredor turístico muy importante, ahí están todas las ruinas de la cultura de San Agustín, los Pogeos, unas culturas indígenas centenarias, de modo que eso va a dinamizar esa región, que además es una región eminentemente cafetera. Como se hizo con esta vía, el Confis consideró también señor Ministro de Transporte el anillo vial del macizo colombiano. Esa es una vía fundamental porque ahí en el macizo colombiano nacen los grandes ríos de Colombia, ahí nace el río Magdalena, nace el río Caquetá, nace el río Patía, esa es la estrella fluvial y además es una zona de biodiversidad y de ecología sustantiva.

Mi pregunta va a esto señor Ministro, cuándo se considera que esas vías van a quedar pavimentadas y mientras tanto señor Ministro yo le quiero hacer una solicitud sentida, que sé que el Senador Iragorri mi coterráneo me acompaña en esto, es la conservación adecuada de esas vías, porque cada año tenemos la dificultad cuando llega el invierno de que esas vías se vuelven absolutamente intransitables. Las emergencias viales, por aquí anda el director de Inviás no me dejará mentir, aíslan a la población de ese macizo colombiano, principalmente también a la del oriente del Cauca. El Macizo Colombiano es una región que a través de los años la guerrilla de las Farc y los narcotraficantes la han capturado para sembrar coca y amapola, necesitamos esas vías expeditas para que entre la fuerza pública a defender la seguridad nacional, necesitamos esas vías expeditas porque además esas son tierras óptimas, Senador Iragorri que conoce como nadie el departamento del Cauca sabe la capa vegetal de esas vías.

El señor Presidente de la República instaló allá el 31 de diciembre hace 4 años un batallón de alta montaña, eso indica la importancia que para el Presidente de la República tiene el macizo colombiano, pero señor Ministro de Transporte, a veces parece que el Instituto Nacional de Vías que depende de ustedes, no hace las apropiaciones suficientes y el macizo colombiano y el oriente del Cauca sufre el colapso cada año de esas vías. De modo que yo, quiero que nos conteste con toda claridad, si van a haber los recursos suficientes o no y lo propio sucede, aquí está el ex gobernador Villegas, Senador por el Valle, con la vía Buenaventura. Buenaventura es el principal puerto que tene-

mos sobre el pacífico colombiano y esa vía es una trocha, comparadas con las vías hacia los mejores puertos del mundo, esa vía es una trocha, esa vía no aguanta un aguacero, hay unos muros de contención para quienes la hemos transitado absolutamente insuficientes, pequeños, unos muros de contención que no tienen la dimensión que deben tener. De modos que estamos complacidos que se nos anuncien estas vías, pero de aquí a que esas pavimentaciones se hagan, cuál va a ser la atención y cuál va a ser la celeridad para que esas pavimentaciones se hagan y finalmente vi ahí, en unos titulares del Plan Nacional de Desarrollo que está contemplada la vía el Platiado-Belén, esa no entró en el Confis último, me gustaría que nos cuente qué ha pasado con esa vía que aparece en el Plan Nacional de Desarrollo, porque así como el Eje Cafetero busca la salida a Nuquí, la salida al mar, creo que el departamento del Cauca también tiene el legítimo derecho de hacer lo propio y la estamos reclamando hace mucho rato. Gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Con todo gusto honorable Senador Salazar, me han pedido el uso de la palabra el Senador Camilo Sánchez, según me informo el Presidente Yepes y posteriormente la Senadora Daira Galvis, ¿estoy en lo correcto, Senador Sánchez?

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Era para hacerle una sugerencia.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella Preside la Comisión Tercera del Senado:**

El Senador Camilo Sánchez va a ser excesivamente breve.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Simplemente, Ministro no se preocupe que le voy a preguntar tres cosas. Primero que nos cuente el tema de las concesiones en la parte de los costos que estamos teniendo por las concesiones de primera, segunda y tercera generación. Yo siempre he sido un abanderado de esa lucha, sé que se han modificado bastante las concesiones, pero siguen siendo un desangre gigantesco y quisiera que nos clarificara hoy, cuánto le está costando al país ese tema de las concesiones de primera generación que todavía siguen vigentes y que son uno de los dolores de cabeza. Igualmente contarle lo de la concesión Tobía-Puerto Salgar, que tenía unos problemas, nosotros hicimos la denuncia cuando no tenían el visto bueno de las CAR, ni la posibilidad de poder realizar las obras, porque no tenían las licencias ambientales.

Entonces mirar qué ha sucedido sobre el tema y preguntarle sobre todo a estas nuevas obras si van a tener las ciclovías que son obligatorias en todos los nuevos proyectos que se van a desarrollar y contarle aquí a varios de mis compañeros, que la demanda que hemos

presentado ante la Corte Constitucional sobre el Plan de Desarrollo va muy bien y han sido aceptadas y uno de los artículos que yo demandé fue el artículo 141 que creo se le había olvidado al Ministro de Hacienda en su momento y que yo lo presenté con la carta que él mismo tenía para demandar, pero que por alguna extraña circunstancia se embolató y nunca se hizo en su momento. Entonces quiero que sepan sobre ese tema y decirle que la Ley 7030, fue hecha por el Partido Liberal, yo fui uno de los que presenté ese proyecto para poder hacer los Transmilenios a lo largo y ancho del país.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Con mucho gusto Senador Sánchez, tiene la palabra la doctora Daira Galvis.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Gracias señor Presidente, a mí me preocupa y en ese sentido bueno yo felicito a quienes me han antecedido, especialmente al doctor Iragorri quien hizo una buena introducción sobre la temática a ventilar. Pero me preocupa algo, por ejemplo, en departamentos como Bolívar, señor Ministro y también directora de Planeación, señor Ministro de Hacienda, me preocupa algo, fíjese, las vías terciarias y las vías secundarias están en manos o son de responsabilidad de los municipios y del departamento.

Entonces qué pasa con los municipios que son pobres, por ejemplo, por decir algo, el Guamo recibe 120 millones de pesos para vías, eso no le alcanza ni siquiera el suspiro de la primera caterpillar iniciando en la cabecera o sea no tiene sentido; el estado tiene que ser consciente de algo, de que ese tipo de asignación que se le hace a esta serie de municipios pobres, son un contentillo, no van a resolver el problema de fondo y como no van a resolver el problema de fondo, le toca necesariamente a la Nación, cuando exista esa buena voluntad de asumir lo que son esos municipios, ni esos departamentos pobres pueden hacer. Entonces yo, desde hace rato vengo con unas inquietudes, por ejemplo Cartagena, en Cartagena se da un fenómeno, el río Magdalena vota las cantidades de lodo, las toneladas de lodo y nos está cerrando el canal de acceso. Pero todavía no tenemos una respuesta real en cuanto a financiación.

Cartagena por ejemplo, nosotros como cartageneros dimos el grito de independencia absoluta, no relativa, sin embargo revisando lo que va hoy del bicentenario, resulta que no vemos una propuesta seria con respecto al departamento de Bolívar, ni a Cartagena que entre otras cosas es una de las ciudades que históricamente, más sobresaliente en esa materia o sea cuál es la respuesta que nos tiene Planeación frente al bicentenario. Dónde están participando los bolivarenses, cuándo han sido llamados, quiénes están participando, qué está pasando con el bicentenario, y vialmente señor Ministro de Transporte, qué se nos tiene como propuesta vial, para el bicentenario. Yo pienso una cosa, que una de las necesidades que demanda

Cartagena y eso vale para Hacienda, vale para el Ministerio de Transporte y vale para Planeación Nacional es la defensa del litoral, porque en esa misma medida no solamente se está defendiendo la ciudad de Cartagena o los litorales en general, Barranquilla, Cartagena o La Guajira hasta Cartagena, sino que inclusive ya hoy se ven los volúmenes de agua que van a sobrepasar con el invierno cualquier tipo de expectativa en la ciudad de Cartagena. Entonces yo le estoy haciendo, y una vez se lo mencioné al señor Ministro de Hacienda, entonces yo tengo una propuesta, una propuesta, es la siguiente: si nosotros fuéramos, revisáramos y viéramos los indicadores que establecen los cobros judiciales de aquellos servicios sujetos a retefuente, resulta que extrajudicialmente se cobra la retefuente o sea, cuándo un municipio paga una cuenta de acuerdo al servicio se le cobra el porcentaje que establece el Estatuto Tributario, pero eso no sucede cuando en un proceso ejecutivo, llámese laboral, llámese administrativo o llámese civil, cuando el demandante va y ejerce una acción contra lo que extrajudicialmente es el ente autoretendedor, esa plata se pierde, se la coge el demandante porque no hay un agente retendedor que sea capaz de descontar la retefuente: ahora la retefuente no es un impuesto, la retefuente es un mecanismo de control y al mismo tiempo es un pago anticipado del impuesto a la renta, significa, cuánto paga la Caja Nacional de Previsión cada vez que le cobran el reconocimiento de una pensión o de las mesadas de los jubilados o de otra serie de trabajadores.

Cuánto está pagando, cuánto constituye el enriquecimiento sin causa en favor de los demandantes, porque al juez no se le señala como autoretendedor. Fíjese nuestros pueblos necesitan vías y nosotros estamos tirando la plata por la ventana en materia judicial, sin que exista realmente un dique o un control para eso. Entonces yo en este momento, yo tengo un proyecto de ley en ese sentido, que no lo he presentado porque necesita la anuencia y el visto bueno del Ministerio o de la administración, en este caso el Ministerio de Hacienda. Yo quiero hacerlo público para decirles, que bueno, al que trabaja se le tienen que reportar esos beneficios, en ese sentido que quiero decir, estoy proponiéndole a esta Comisión Tercera, sobre la posibilidad de que me acompañen en el proyecto de ley, donde pongamos a los jueces como retenedores en nombre del estado o agente del estado en los procesos ejecutivos, donde hoy realmente esa plata no se recauda, esos recursos simple y llanamente quedan en mano de los demandantes, es más, existe un pago de lo no debido de parte de los jueces, pero como no se le ha señalado de manera taxativa en el Estatuto Tributario esa calidad, se puede amparar en esa situación o sea no puede existir una acción de repetición.

Entonces hagámoslo, es simplemente introducir dos frases dentro de ese artículo que creo es el 58, si no estoy mal del Estatuto donde ampliamos el espectro de los agentes retenedores. Entonces esto podría facilitar, porque más o menos los índices y las estadísticas superan

los dos billones o más, esto podría facilitar precisamente de que el estado asume esa cantidad de vías terciarias como en el departamento de Bolívar, donde los municipios son tan pobres que los 120 millones de pesos que normalmente se riegan o se distribuyen entre esos municipios realmente no sirve ni para el suspiro de la gasolina de la primera moto niveladora que se necesita. Entonces yo llamo la atención sobre ese aspecto, pero también me gustaría que nos dijeran qué expectativas existen sobre la ley, entorno a la ley del bicentenario y los preparativos que están haciendo Planeación en torno a la costa caribe y específicamente al departamento de Bolívar o más concretamente a la ciudad de Cartagena, porque se nos está hablando de bicentenario de 1910 que se trata de un bicentenario, relacionado con el florero de Llorente que fue una independencia relativa, más o absoluta. Pero nosotros que dimos el grito de independencia, cierto, en el 11, nosotros ni siquiera se nos ha citado, ni siquiera a los bolivarenses, ni a los Congresistas de Bolívar, ni cartageneros se nos ha llamado a decir, miren, vamos a ampliar el espectro de las discusiones de las mesas de trabajo y queremos que los Congresistas, no solamente de Bolívar, sino de todo el país participen de este debate, de este proyecto de ley y sobre todo que Planeación y que transporte nos dijera, qué se nos tiene en materia de transporte para el bicentenario.

Ahora por ejemplo, la vía Mamonal-Gambote, que es un tramo que sobró después de Cartagena porque el resto lo financiamos nosotros, los cartageneros no teníamos por qué financiar el corredor de carga, porque ese corredor de carga es un corredor que está al servicio de los industriales nacionales que introducen la carga por el puerto de Cartagena, ese tramo está imposible, hoy casi que inaccesible por la cantidad de tractomulas. Pero como los cartageneros, los peajes que pagamos los cartageneros llegan hasta Mamonal, resulta que está al abandono. Entonces también llamo la atención en ese sentido al Ministro para que nos solucionen o nos digan cómo estamos los bolivarenses y cómo estamos los cartageneros con respecto al bicentenario, con respecto a las obras viales. Gracias.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Con mucho gusto honorable Senadora, entonces el próximo grito no será de independencia sino de autonomía, al señor Ministro de Transporte le he ofrecido generosamente 30 minutos para dar sus explicaciones, él me ha dicho que con su capacidad de resumen en 20 minutos tiene el chance de dar respuesta, para que los otros altos funcionarios también absuelvan las inquietudes.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Vamos a buscar ser muy concisos porque la presentación del debate la ha hecho el doctor Aurelio, no como Ingeniero sino como cirujano, absolutamente preciso. Entonces, primer gran

tema es esto: es la red de carreteras de Colombia, tengo dos comentarios sobre ello, en primer lugar, ahí aparecen 165 mil kilómetros, nosotros tenemos que reconsiderar eso, tenemos un poco más de 200 mil kilómetros y tenemos que reclasificarlas, la red arterial, la red vascular y la red campesina. En mi parecer la red campesina es de 150 mil kilómetros, la red vascular o sea de acceso a municipios es de unos 25 a 30 mil kilómetros y la red arterial son un poco más de 16.500 kilómetros. Yo quiero decirles que con el Plan de Desarrollo y con la colaboración armoniosa del Estado, muy especialmente el entendimiento que sobre esta materia ha hecho Hacienda y Planeación, veo despejado en corto plazo el tema de competitividad en carreteras, absolutamente despejado lo veo. Eso toma su tiempo para la ejecución, pero el tema de contratación de todo el Plan de Desarrollo, que es toda la agenda interna de la adición 2019 lo veo absolutamente despejado, todo eso contratado antes de terminar el primer semestre de 2009 y eso despeja todo lo de competitividad nacional, donde hay un hueco negro, una mancha y una gran preocupación es en la red vascular y en la red campesina. Allí yo no sé, cuando tengamos resuelto lo de la agenda interna tendremos que reunirnos y dar una respuesta de mediano y largo plazo a la red vascular y a la red campesina, porque no funcionará el país si solo tiene lo de competitividad resuelto, pero ese pleito que yo lo di, encabezé en el Congreso y en las regiones, una campaña para que hubiera equilibrio entre lo arterial, lo vascular y lo campesino, eso se perdió.

El Plan de Desarrollo señala para la Nación un lineamiento muy claro que es la atención de la agenda interna de competitividad y eso va bien, tanto en carreteras como en ferrocarriles, ríos, aeropuertos y puertos. Creo que a mediados del año entrante ya está despejado el panorama y contratado absolutamente todo, así confío, de continuar ese estrecha alianza para el crecimiento económico del país que tenemos con Hacienda y Planeación. Habrá que resolver el tema del resto, que en mi parecer son cerca de 200 mil kilómetros, es la verdad. El país nada más en vías vasculares de acceso a municipios de salida necesita 10 mil kilómetros urgentes, y en total deben ser unos 20 mil, pero necesita 10 mil y eso vale 10 billones de pesos y la Nación no tiene con qué y en muchos departamentos que tienen regalías exorbitantes se puede ir resolviendo el tema.

El tema campesino no es grave, doctora Daira, su preocupación, que es la de todos los que somos de provincia, no es grave para resolver, los 150 mil kilómetros que hay realmente en Colombia de red campesina, aplicándola bien se resuelve con 400 mil millones de pesos anuales; se acuerdan un famoso debate que hubo en una comisión conjunta de Senado y Cámara que me preguntaron cuánto vale mantener bien las vías campesinas, yo les di esa cifras, 400 mil millones de pesos de 2006 y la Nación está haciendo el esfuerzo de más del 50% de eso, la Nación está invirtiendo más de

250 mil millones de pesos anuales por iniciativa del Congreso y anuencia de Hacienda y Planeación, nosotros tenemos resuelto el 50% del problema, el otro 50% se tiene que resolver, no es para pavimentar las vías campesinas, las vías campesinas no necesitan pavimentación, sino la atención por lo menos una vez al año. La mayor parte de esos 150 mil kilómetros jamás fueron atendidos, se atendía la tercera parte de la red campesina que estaba a cargo del Inviás, de los 27.700 kilómetros. Hoy no se hace diferencia entre la red campesina a cargo del Inviás de la red campesina general, darle mantenimiento a un kilómetro de carretera rural, pederal, vale un millón y medio de pesos al año, por cualquiera de los sistemas, por sistema de máquinas o por el sistema de carretera pero se necesitan equipos mínimos, si el equipo mínimo es por arrendamiento no alcanza para nada como usted lo decía, tenemos que resolver ese problema y ese problema, yo los convoco, si estoy aquí o como ciudadano para el segundo semestre del año entrante para que lo resolvamos del todo, lo campesino, lo departamental, yo creo que de alguna manera tienen razón en la mayor parte de los departamentos, en muchos no, las opiniones de la gente influyente de Colombia que dijo que no le dedicáramos plata a lo de comarca, a lo provincial, aquí venían unos programas, que yo encontré, programa uno, vías para la paz, encontramos un contrato, contratos y asegurado el recurso y en marcha una parte de eso por 1.400 kilómetros, hicimos 1.250, eso fue del Plan Colombia, benefició enormemente regiones de violencia, nosotros lo encontramos montado.

Segundo programa, plan 2.500 va marchando bien, tiene problemas en el Tolima, la mitad de los contratos en Cundinamarca, en el Magdalena graves y yo creo que el programa en general ya va bien, por primera vez sale un elogio en el Tiempo sobre ese programa. Tercer programa de lo rural, audiencias públicas, en el período pasado nos asignaron casi 700, 800 mil millones y eso contribuyó a que para audiencias públicas se hicieran muchos mejoramientos de vía, esos eran los tres programas de las vías secundarias. Para las vías campesinas llevamos tres años girando recursos a los municipios, lo que gira la Nación y lo que a través de regalías para ese propósito y demás, nosotros invertimos anualmente, es casi tres veces lo que los municipios asignan en sus partidas, ricos o pobres para mantener las vías campesinas y hay esquemas, un municipio pobre perfectamente puede mantener sus vías campesinas bien, no necesitan plata, necesitan firmeza y liderazgo, porque quien está obligado a mantener la vía campesina bien, son los habitantes de esa región, como siempre fue.

Se necesitan es, unos apoyos, es plata, puede rendir mucho, luego lo veremos, cuando resolvamos esto lo de arterial que es lo que nos comprometió el Plan de Desarrollo, queda pendiente esa discusión y a mí me encanta esa discusión, me encanta más que la de las autopistas. Entonces me refiero al tema grande, para la competi-

tividad, hay varios programas, primer programa mantenimiento, por corredores arteriales, por cooperativas y por administradores viales, ese es un paquete de mantenimiento que cubre corredores de mantenimiento dos mil kilómetros, casi un billón de pesos va hasta finales de 2009, lo de los administradores viales que viene del año 94 tal vez sigue marchando, con muy buen resultado, eso vale casi 300 mil millones de pesos al año y las 450 cooperativas que desde esa época trabajan siguen exactamente funcionando. Segundo programa, programa de contrato de mantenimiento, ya se refirió el Senador Barco, algunos que estamos haciendo tapahuecos, recuperación, rehabilitación, complementario a corredores arteriales, van marchando bien, pero eso tiene un programa complementario que está en licitación que cubre 960 kilómetros por 620 mil millones de pesos, está en licitación, ahí están los 50 mil millones de la vía al mar desde el Valle de la Aburrá, que son insuficientes, ahí están los 30 y pico mil que se están gastando, pero los 60 que se asignaron, 38 mil hasta el río Ermitaño y como algo así como 22 mil millones de pesos desde Río Ermitaño hasta la zona de los accesos a Santander-Bucaramanga y Barrancabermeja. Ese paquete entonces está en marcha, hay la licitación del caribe suroccidental, lo de Córdoba y Sucre los programas de repavimentación que estaban, un programa de 660 mil, recursos propios del Inviás.

Hay otro paquete, que es el paquete de corredores arteriales, que cubren lo aprobado por el Congreso, cerca de 42 proyectos de los cuales salen 21 a licitación por asignación del recurso y 21 con unas partidas que también asignó Planeación y Hacienda para diseño. Hay un tercer paquete que es el paquete de concesiones en marcha, repotenciación, para el doctor Camilo Sánchez que está escuchándose allí atentamente, las garantías contingentes de primera generación, vienen reduciéndose por incremento del tráfico y por pasada a tercera generación o por terminación de las concesiones, valen 120 mil millones de pesos al año, reduciéndose, nosotros esperamos que en el 2011, 2012 no hayan garantías contingentes que todas hayan pasado a tercera generación y quedaría pendiente el paquete de las concesiones nuevas por integración o por nuevas concesiones, en lo que está el programa de autopistas de las Américas que resuelve lo de Mamonal-Gambote entre otros, son 1,900 kilómetros de doble calzada que une Palo de Letras en el Urabá Chocoano doctora Piedad, hasta la frontera con Venezuela en Paraguachón en doble calzada. Ese recurso entonces emplea patrimonio de Corelca, las acciones y todos los complementos incluyendo Urrá.

En mi parecer el aporte de cofinanciación estatal está garantizado y nosotros esperamos en tres meses estar desembocando el proceso, quedarían pendiente otros proyectos de concesiones que cuando esté ya garantizado el tema, los comentaremos al Congreso y eso cubre los programas de carreteras. Entonces para la inquietud del debate voy a seguir exactamente el esquema que propuso el Senador Aurelio Irago-

rri y voy complementando las respuestas, quedarían pendientes por fuera unas pocas respuestas que las complementaré al final, empezamos con vía por vía de las que planteó el Senador y les digo en qué programa está, si está o no está. La Virginia-Las Animas-Nuquí comprende un paquete que está en el plan 2.500, otro paquete que ya se hizo en vías para la Paz y está en licitación el paquete hasta las Animas, quedarían faltando 20 kilómetros hasta Pueblo Rico. De las Animas a Nuquí está contratado llevamos luchando por la licencia ambiental, tengo la grata noticia que avisaron que el 10 de mayo se firman los acuerdos con las comunidades, el programa está contratado por cerca de 170 mil millones de pesos, las vías entre las Animas-Nuquí. Quedarían pendientes los 20 kilómetros alrededor de Pueblo Rico. Simón Bolívar-Anchicayá, la vía no tiene diseños sale a diseños el tramo que quedaría pendiente de nosotros, que es del Platiado a Belén, entre Belén y el pacífico está por brazo-Seco, ese sale a licitación el diseño. Doble calzada Buga-Buenaventura está contratada toda salvo Cisneros, el tramo de 14 kilómetros Lobo-Guerrero-Cisneros, ya está diseñado, le doy la feliz noticia que incluso el diseño está concursando como finalista para premio nacional de ingeniería, y se le asignaron al Confis los 340 mil millones de pesos al corredor, como se hace, de ahí se asignó una partida para terminar la pavimentación del Alto del Sicaya y la otra para el corredor de los 14 kilómetros Lobo Guerrero-Cisneros. Todo lo otro está contratado, absolutamente todo, desde Bogotá prácticamente, Tumaco-Pasto-Mocoa, tiene labores de mantenimiento y mejoramiento, con el plan de repavimentación se están ejecutando unos trabajos entre Pasto y El Encano, entre El Encano y Santiago la recorrida hace 10 días, está construyendo una formidable carretera a pesar de las pendientes y de lo montañoso hasta el páramo.

Es una carretera impresionantemente bella, ancha, de buenas especificaciones, salvo la pendiente. Se están aplicando 37 mil millones de pesos, le faltan 20 mil. En el corredor de San Francisco a Mocoa, están terminándose, a mediados de año se terminan los estudios fase tres, ingeniería de talle de la variante de San Francisco que vale 300 millones de dólares. Como el licenciamiento es complejísimo, absolutamente complejo, tan complejo como el de las Animas-Nuquí. Nosotros creemos que de hacerse el licenciamiento en tiempos ordinarios y los procesos de licitación y construcción, esa vía sin los términos fueran los apropiados, están entregando entre el 2016 y 2017 y mientras tanto ese corredor no puede quedarse sin vía y hemos decidido con acuerdo de los putumayenses que pavimentemos y hagamos algunos mejoramientos en la vía actual, de 67 kilómetros.

De Mocoa-Puerto Asís son 85 kilómetros por vías para la paz, por plan 2500 se hicieron 45 kilómetros y los restantes 40 la mitad la paga la ICEI y la mitad nosotros, quedaron contratados y en marcha y de los 108 kilómetros de Santa a San Miguel. Salió la plata en el Confis, aquí

está el recurso, son cerca de 185 mil millones, queda garantizado ese corredor en vías para la paz nosotros encontramos en marcha el proyecto Pitalito-Mocoa, nosotros lo terminamos, así mismo encontramos por decisión del Congreso del 98 al 2002 y el del Gobierno del doctor Pastrana la vía Suaza-Florencia, nosotros la terminamos. Medellín-Quibdó se está pavimentando el Carmen-El Siete-La Manza y se establecieron los recursos para Bolívar-La Manza-Quibdó hasta Tutunendo, doctora Pinto, mediante dos programas uno, en el que está en licitación en el Invias que es mejoramiento, parcheo y afirmado, y el otro que resuelve el tema de la pavimentación de un tramo de cerca de 85 kilómetros que faltaría. En el mismo orden queda resuelto ese corredor y queda resuelto de abajo salvo 20 kilómetros, el que va por la Virginia mejor. Vía Panamericana del Darién, está contemplado en la autopista de las Américas desde Palo de Letras-Cacarica, Lomas seis Lauras-El Tigre está contemplado en la Autopista de las Américas o sea que va. El Platiado-Belén ya les mencioné que simplemente va para diseño, no para construcción. Yo Presidente le ruego que me deje echar el viaje y después escucho, la del Darién se la reitero, Palo de Letras-Cacarica-Lomas Aisladas-El Tigre, va en la Autopista de las Américas, primero se hace la primera calzada con el puente sobre el río Atrato en Cacarica y luego cuando tenga 4.500 vehículos se hace la segunda calzada.

El Platiado Belén, sale para estudio, siga en el mismo orden que puso el señor Senador. Tramo Mompós El Banco, pero no desde Mompós, sino desde el frente de Magangué llegando hasta Mompós, dando la vuelta hacia Mompós y haciendo el puente hacia Santana y sigue hasta Mompós y hasta el Banco, ya habíamos hecho algunos tramos y hay unos tramos pavimentados, va y va Bolívar, en el sur de Bolívar Yondó-Canta Gallo-San Pablo para complementar el tramo que estamos haciendo de 37 kilómetros y medio entre San Pablo y Cimití y complementar lo hicimos en vías para la paz en Arenales, Morales, Buena Vista etc. Esos dos proyectos no van en los dos puntos 52 billores que se aprobó en el Confis, valen exactamente 240 mil millones y van en el paquete de patrimonio autónomo de Condensa, va en ese paquete Yondó-Canta Gallo-San Pablo hasta Cimití, esa sí es tierra que emana leche y miel, esa cosa de la FEN. Usted se acuerda que a Felipe segundo lo embaucaron para que desviara el río y explotaran el oro, 1607, muy bien. En el mismo orden para demorarme los 20 minutos, llevo cinco señor Presidente.

La Marginal del caribe en Puerto Escondido-Necoquí va en la Autopista de las Américas, vía Panamericana del Darién, ya me referí a ella, vía Medellín Quibdó, también me referí vía Lobo Guerrero Buenaventura me referí a ella. Corredor Brasil-Pacífico-Pasto Mocoa me refería a él, troncal del Noreste. La Nación por vías para la paz hizo la mitad entre Caucasia y Zaragoza 45 kilómetros, la Gobernación de Antioquia con recursos propios y parte del cré-

dito ejecutó lo que faltaba, está terminándose, lo contrató y lo está terminando de los 90 kilómetros entre Caucasia y Zaragoza. La Gobernación de Antioquia entre la parte inicial de la troncal de noreste entre la cortada de Yolombó lo hicimos nosotros en la gobernación, entre Yolombó hizo la variante y avanzó casi hasta Begachí hasta despuecito de Yalí, nosotros tenemos un plan que va marchando muy mal del Plan 2500 entre Begachí y El Tigre pero está contratado y tiene el recurso y aquí quedó la plata para terminar entre El Tigre y Zaragoza. Descontando dos cosas, nosotros hicimos entre Otún y Remedios llegamos casi hasta la Cruzada. La Gobernación va a hacer ahí la Cruzada-Segovia que es un par de kilómetros y Segovia hasta Zaragoza queda garantizado aquí, aquí está la plata. Voy a buscarla si quieren me ayudan y me dicen cuánto está ahí, cuánta plata, sí aquí está, 81 mil millones, son 93 kilómetros, pero de eso hay algunos pavimentados, difícilmente lo hacemos con eso. Entonces la troncal del noreste a la que refiere el, la transversal cafetera Honda-Manizales tiene dos paquetes, un paquete que es este, atención señor Presidente donde quiera que esté, el doctor Yepes preguntó mucho por ella, esta tiene 131 mil millones de pesos es entre Honda-Mariquita-Fresno-Manizales usted nos preguntó mucho, tiene asignados en el Confis 130 mil millones de pesos, permite las rectificaciones, permite las variantes fundamentales, permite unos puentes para evitar tortuosidad en ese trazado y tiene un segundo paquete en las zonas inestables.

Allá yo no sé cuántos años llevan peleándose con eso, pero doctor Barco usted ajusta 40 años aquí, nos unimos todos los que estamos del Gobierno y los que no estamos a las felicitaciones por esa producción que usted ha hecho en su vida pública, en presupuesto, particularmente en esta comisión, en tantas cosas que ha sido maestro del Congreso y de los que hemos seguido de cerca la política. En esos 40 años usted ha visto que cada vez se demora menos la apertura del cierre de las vías, esta madrugada volvió a caer un derrumbe en Mesones, me dijeron que a las 10:00 lo abrían, no he podido reportar, porque he estado muy atento a las inquietudes. Pero cada día estamos mejor, especializados en resolver esos problemas, es inevitable la lucha, el combate con la naturaleza y nos tocó muy áspera, muy cerrera, pero estamos luchando todo lo que ha sido del gobierno, han sido experiencias acumuladas que se van canalizando y tengo que decir por primera vez, yo me siento satisfecho en la asignación de recursos para el sector, uno tiene que decirlo.

Aunque un Ministro debería ser insaciable en recursos para esto, yo creo que se ha hecho un esfuerzo, no me oyó doctor Oscar y doctora Carolina lo que dije, la satisfacción que expreso, por el apoyo que he recibido, fiscal, no saciado, no, eso es como mesalina, cansado pero no satisfecho. Pero lo aplicamos bien, en toda parte se ven obritas. La cafetera tiene una segunda parte, que es una doble calzada, atención, porque una equivocación en la interpre-

tación, en Manizales de un reunión, hay doble calzada, atención entre el round point de la Uribe y la Maltería, sí y solo sí, nos dejan poner un pedacito suburbano, porque no tiene gracia uno hacer las obras y no tener cómo mantenerlas, ahí les queda el trompo en la uña. La transversal del sur que la llamamos la transversal del libertador, va de la Plata-Inzá-Totoró-Popayán, estamos haciendo un pedacito ahí, que yo creo que llegamos hasta la mitad de la distancia a Valencia y están asignados 138 mil millones de pesos, faltan 85 kilómetros, no señor Senador, déjeme yo le termino y ahorita, yo me puedo quedar toda la tarde, yo sé que sí, usted ha ayudado mucho, vea, 138 mil nada menos, déjeme yo voy terminando, ya voy a terminar o si no me echa el Presidente. Bueno, Paletará-Isnos que es el corredor del Paletará, tiene asignados por el Confis 78 mil millones de pesos y por la región tiene 20 mil del Huila, cinco mil del Cauca y cinco mil del Caquetá, el Putumayo también debería poner un poquito, pero no quisó, con eso avanzamos yo creo en un porcentaje grande de esa vía. Yo creo que ahí de todas maneras hay que meter el acceso a Puracé para el turismo allá de los termales, sigue igual. Anillo vial del Macizo Colombiano por supuesto que me uno a todas las observaciones que ha hecho aquí, tanto del Senador Aurelio Iragorri como su partner y amigo, no copartidario, pero sí complementario, el doctor José Darío sobre ese tema, quedó asignado el recurso, allá sí que hay un problema difícil, geológico por el fallamiento de ese piedemonte de la cordillera, esa es el macizo colombiano.

Se le asignaron 10 mil millones de pesos. La Transversal de la Macarena, que viene desde San Juan de Arama-La Uribe-Colombia hasta Baraya se le asignaron 145 mil millones de pesos. Sigue la Transversal Occidental de Boyacá, la occidental desde Chiquinquirá hasta Puerto Boyacá de los 187 kilómetros le faltan un poco más de 90, estamos haciendo tres contratos allá de esfuerzos, hasta el dos y medio, del dos y medio al Oasis estamos haciendo un trabajo. Bueno, esa tiene asignado transversal de Boyacá 135 mil millones, con eso la terminamos. Cuál sigue ahí, esa no se llama la transversal de Boyacá, sino nosotros le dijimos la transversal del Cusiana, la transversal de Cusiana incluye 54 kilómetros que le faltan de pavimentación y seis puentes, los seis puentes valen 56 mil millones de pesos, en la zona de fallamiento, esa 108, mil millones de pesos sino me falla la memoria, si tiene 105 me equivoco en tres mil. Cuál sigue ahí, Tumaco-Pasto-Mocoa, ya la han puesto tres veces, ya hemos hablado y Santa Ana-San Miguel también hablamos de ella.

Sigue la doble calzada Bucaramanga-Cúcuta, quedó acordado dónde empieza, empieza en el kilómetro ocho de todos los proyectos el de mayor asignación es este, 350 mil por este lado y estamos pidiendo en el Confis en concesiones, plata por el otro lado para otros 40 kilómetros, con esto hacemos, con los 350 mil hacemos mínimo 60 kilómetros, desde el kilómetro

ocho. Que haya por financiar, la variante entre Piedecuesta y el kilómetro ocho. La transversal del Carare le faltan 32 kilómetros entre Landázuri y Cimitarra un trámite complementario al Plan 2500 entre Puerto Araújo y Cimitarra y 12 kilómetros y medio que hay malos por fallas del río Suárez en la zona entre Vélez y el Landázuri a eso se le asignó la plata suficiente para terminarla y se le asignaron 66 mil millones. A Puerto Araújo, estamos trabajando en troncales entre Puerto Araújo y Cimitarra con Plan 2500, 66 mil, sí señor. Cuál sigue, ¡ah! la vía alterna al llano, nosotros estamos trabajando desde vías para la paz, esa la llamamos la transversal del Sisga, se le asignaron 75 mil millones de pesos en el Confis, con eso lo terminamos, pero ahí tiene que incluirse, doctor Daniel, un puente que comunica el Lengupa con eso, que hay compromiso con las gobernaciones del Casanare y Boyacá, nosotros ponemos la mitad y ellos ponen la otra mitad, ahí debe quedar y sigue la transversal de la Macarena otra vez, ya le pusimos la plata, siga, ¡ah! la troncal central del norte, nosotros, pavimentados en Plan 2500 Chitagá, Presidente y aquí quedan si no me falla la memoria como 112 mil millones, entre Presidente-Málaga-La Palmera que son 104 kilómetros queda la plata ahí, esa es la troncal central del norte, esos 150 mil millones asignados, esa cosa, y ahí se complementa con la vía de la soberanía, la vía soberanía entre la Legi-Saravena tiene 154 kilómetros, si puede encontrarla aquí rápido, esa debe tener asignada una partida como de 105 mil millones no se alcanza a pavimentar, pero se alcanza a poner transitable que sirva para colombianos y venezolanos, la ampliamos, la mejoramos, no alcanzamos a pavimentarla, queda claro y cuál sigue ahí. Yo doctor Bernabé voy a terminar en dos minutos y le cedo la palabra a todos, siga señorita, se acabaron, eso era lo del debate tal como lo tenía el Senador, hay respuestas a otras cosas.

Vía a Villeta, está contemplado en el acuerdo del laudo con la concesión Sabana de Occidente, doble calzada hasta Villeta, están los trabajos de Topografía en marcha, deben estar allá, tenemos el tema de las fallas contemplado y de dos años y medio terminarse la doble calzada hasta Villeta incluyendo la solución del Cune e incluyendo, no sé si en dos años y medio sean capaces de hacer 1.2 kilómetros de viaducto para pasar por encima de la Vega para que no desaparezca, está contratado. Sobre una pregunta que le quedaba, que es, la hacen los que tienen la concesión. La vía Valle de Aburrá-Darién, que comprende la transversal Llanos Orientales-Bogotá-Darién hacia Panamá, está terminando su estructuración el IDEA, nosotros esperamos en Agosto estar tomando decisiones sobre esa materia, en agosto de este año, señora Senadora.

Tobía Grande-Puerto Salgar la tiene, no Tobía Grande-Puerto Salgar sino la ruta del sol que es Bogotá-Yede-Ciénaga incluyendo el acceso a Valledupar y la vía de los contenedores desde Bosconia hasta Carmen de Bolívar, la está terminando su estructuración la I F C

Carolina le dice, como la conocen internacionalmente que suena mejor, *ai efci*, así se llama eso es del Banco Mundial, le está poniendo el sello a esa vía, esa vía con el sello de esa institución se vuelve muy importante, están terminándola. Hay dos corredores, esa es la verdad y que pongan cuidado, dos corredores factibles geológicamente, pero primero le digo, no es calzada simple, sino calzada doble. Túneles o viaductos, viaductos por el río negro, túneles por la cordillera hacia el occidente de quebrada negra, túneles por quebrada negra no se pueden hacer, ¿Por qué?, por el depósito coluvial, haga de cuenta un arrume de piedra de millones de años, no segmentado, sino acomodado con matriz blanda, entonces uno los toca y se derrumba, todo el costado occidental de quebrada negra es una capa gigantesca de un depósito coluvial, coluvial se llama o de pie de talud, como cuando ve un derrumbe de piedra que queda ahí recostado, si usted lo toca se cae, es exactamente cuando usted ve un estante de tarritos en un supermercado, que le quita el de abajo y se caen todos, si uno toca esto se jodió, entonces no hay túneles por Quebrada Negra, entonces las dos opciones, cuando la define, la define ISF, a través de quién, del grupo de especialistas que contrató que es uno de los más reconocidos del planeta, se llama Euroestudios, entonces tienen dos corredores, ese o un corredor al occidente de Villeta, ellos definen. Yo conozco los argumentos en pro de una y otra cosa, en dos meses se define eso, queda incontestable. Si a mí me hubieran hecho caso hace cuatro años, en vez de buscarme el carguito, ya estuviera hecho eso. Bueno el Valle de Aburrá, ¡ah! Darién, en agosto estructurándolo, culebrero es el que dice mentiras, esto es puro billete aquí, no preguntas, que le debo a la Doctora Daira una respuesta, le debo la del Canal del Dique, en mayo quedamos de hacer la reunión, hay dos tipos de proyectos, un proyecto es exclusiva, lo desbarató la Universidad Nacional, se lo lambió, nos dijo es riesgoso, eso valía 100 millones de dólares y hay otro proyecto de conservación internacional, como variantes, yo sigo.

Entonces doctora Daira, en mayo resolvemos el esquema, quién lo debe financiar, el Fondo de Regalías eso se definió en política de estado, cuánto vale, cualquiera de las soluciones vale mínimo 60 millones de dólares y del orden máximo de 100 con operación, esas eran las preguntas, yo le respondí las dos. El doctor Bernabé anda desesperado por un tema que es el tema del Anillo Externo de Bucaramanga, va con las concesiones del área metropolitana, le debo una respuesta al doctor Villegas, eso es lo que vale la fase que está en marcha del Mío 1.3 billones de pesos, está trazado el sur, por qué entonces el Zar Anticorrupción, el Representante de la Cámara de Comercio y yo, tumbamos esa dos concesiones, porque no parecieron amañadas, no nos parecieron adecuadas y las tumbamos. Una fue desde las 10:00 a.m. hasta las 4:00 a. m. y la tumbamos a las 4:00 a. m. y lo otro ustedes vieron que pasó, a través de los medios de comunicación y las grabaciones

se vio que un sobre se entregó extemporáneamente, cómo va a adjudicar eso uno, cómo.

Entonces doctor Villegas le voy a hacer una corrección y voy a echarme una cruz encima, que no creo que sea cruz, la solicitud de que fuera la ETB, no es del señor alcalde, fue mía, sí, yo sugerí que fuera la ETB, porque lo vi con el músculo y la capacidad, para que ellos fueran y la propuse, eso ha dado muchas vueltas, después quedó que fuera en Emcali, al principio la ofrecimos en Emcali, Daniel y yo la ofrecimos en Emcali y en Emcali nos dijeron, no somos capaces, no tenemos el músculo, entonces dijimos vamos a la ETB, eso empezó a funcionar, nos hicieron propuestas. Después hubo discusiones allá, se discute mucho. Entonces dijeron que no, que como estando en Cali, entonces dijimos bueno Emcali es capaz, hace 15 días definimos que fuera en Emcali, ahora definieron que hiciera una propuesta Emcali y otra ETB, cualquiera de las dos, pero ya, ojalá fuera Emcali, pero ya, para que avance eso. ¡Ah! ahí apareció otro crespito en esa colmena, el tema de los semáforos, jamás se le informó a la junta, usted se acuerda que me hicieron una página entera y caricaturas cada ocho días allá, que yo le movía la silla al señor director del sector privado, muy querido y muy buen ingeniero, lo conozco hace 30 años, que yo le movía la silla, sí yo le movía la silla y le decía al alcalde, hombre busquemos a alguien en el que se pueda apoyar uno con tranquilidad, ya me hicieron un escándalo que era por Paisa que le estaba moviendo la silla a un vallecaucano y entonces me tocó salir a decir, ahí están en la prensa los reportes, ¡ah! no si el señor alcalde tiene confianza en ese ciudadano que lo deje, lo dejó un tiempito, después lo tuvo que sacar tarde, muy tarde llegando de Márquez, había una canción cuando yo estaba pequeñito, ya estaba preñada la vieja. Bueno ahí está y por último, esto es, entonces uno de los paquetes que complementa lo del Plan de Desarrollo. El Plan de Desarrollo estableció 42 corredores no demandado ninguno hasta ahora, de los cuales salen 21, platas 2.52 billones Confis, ellos le contarán de dónde es el origen mas de ese fondo autónomo 240 mil millones, además nos dieron plata para los ferrocarriles, sale a licitación todo el ferrocarril del corredor del Magdalena.

Nos dieron la plata para la pavimentación de recursos propios del Invias, 620 mil millones, nos dieron la plata para el túnel de la línea que sale el 6 de mayo, 720 mil millones, si hay más preguntas señor Presidente, estoy listo a atender, pero me parece que el doctor Oscar debería tener una oportunidad, me referí cuando estaba la entrevista afuera doctor Sánchez, al plan 2500, va muy bien salvo en la mitad de los contratos en Cundinamarca, le voy a decir en la mitad de los contratos, en el Tolima unos ya se resolvieron, en el Magdalena, mal dos contratos, solo uno bien. En las demás partes yo creo que va muy bien, por primera vez se hace un elogio, los señores de El Tiempo, yo nunca protesto por las injurias, voy a mandar una car-

tica de gratitud por el elogio, para que no se les olvide, que más quiere.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder preside la Comisión Tercera del Senado:**

Una interpelación para el doctor Barco, luego el Senador Aurelio Iragorri como ponente.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Primero le agradezco a usted las palabras de encomio y al doctor Náder quien preside temporalmente la Comisión, por esta torta, gente inteligente sin magnate como él, es muy buena tenerla de amigos, porque se puede dar esos lujos y a usted y gran ingeniero además y a usted. Entonces definitivamente está descartado Villeta-Alto del Trigo, por ahí no iría y segundo qué pasa con la ruta del sol a partir de Puerto Salgar, dos cositas.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Le respondo esas dos cositas en 20 segundos, solo hay dos corredores posibles. Uno por el río en viaductos y otro al occidente de Villeta que tiene diferentes variaciones, no está descartado ninguno de esos.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Y qué pasa de Salgar para adelante con la ruta del sol.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Doble calzada hasta llegar a Ciénaga, ahí sí es facilísimo, son 800 kilómetros planos, como una mesa de billar, fáciles, la plata, la plata tiene que salir del futuro, este país es rico en recursos, tiene que salir del futuro, eso es una megaconcesión doctor Barco. Mega, la vía vale 2500 millones de dólares, eso vale o ese es el tope que yo tengo en la mente, van a competir entre dos y 2500 la ejecución. Lo que vale una concesión no es hacerla, es mantenerla 30, 40, 50 años, construirla vale de dos a 2500 millones de dólares y me parece a mí, que la Nación debe aportar para que sea factible, cerquita del 40% de esa cifra. Claro con pequeñas variaciones, eso es muy buena esa carretera.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder, Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el doctor Aurelio Iragorri.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Ministro es un par de observaciones, porque no quiero obviamente intervenir más, han sido los colegas y los funcionarios muy pacientes conmigo. Hay una cosa muy delicada que tiene que ver con aquello de las fallas, entonces el resto de Colombia a partir de Popayán se puede quedar incomunicado, si no le trabajamos rápido al tema de la fase tres, entre Timbío y el Estanquillo, esa sería una y la otra es más para ustedes dos. En los temas de movilidad urbana, hay ciudades que están haciendo ya inversiones, que esas inversiones se consideren como contrapartida para el programa general, eso es muy importante como se lo hablamos a usted señor Ministro con el Alcalde. De manera que quiero que queden y Ministro, qué pena mo-

lestarlo con lo de Timbío-El Estanquillo, pero como usted sí sabe y conoce la falla de Romeiral, nos puede dejar embalconados y no somos los caucanos, es toda Colombia, Timbío-El Estanquillo es entre Popayán y Pasto.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Diez segundos para eso, va la fase tres de diseño, de esa variante que llaman de Piedra Sentada Timbío-El estanquillo. El Inco está en esa responsabilidad, para dejarla en diseño de fase tres, con objeto de que en alguna concesión de esas del sur, se pueda medir la posibilidad de hacer esa variante. Realmente es muy compleja, el Invias, todos los días desde siempre tiene maquinaria allá, en los últimos 30 años, permanece maquinaria allá, moviendo derrumbes, haciendo muros de contención, haciendo variaciones de la banca, allá va. Yo le pido permiso a la Comisión para retirarme a ver si la sexta ya terminó, que me tiene citado desde las 9:00.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder preside la Comisión Tercera del Senado:**

Ministro, para hacer el orden, alguno tiene una pregunta en concreto para el Ministro, para que se pueda ir. Entonces hagamos la pregunta, el doctor Bernabé Celis, para que el Ministro pueda contestar y se pueda retirar.

**Honorable Senador Bernabé Celis Carrillo:**

Más que una pregunta Presidente es lo siguiente en concreto Ministro: usted se declaró aquí satisfecho de los recursos que consiguió para la malla vial nacional, nosotros estamos casi satisfechos nos falta un poquito todavía Ministro, mire, en el tema de Santander ya usted lo dijo, el anillo vial externo es muy urgente y usted lo sabe, cómo es de importante eso y ya afortunadamente usted me respondió, quisiera puntualizarle esto, en la central del norte, ya hablé con el Alcalde, ya le llevé su razón. Estamos consiguiendo los predios, porque usted sabe que la central del norte no la podemos pasar por la mitad del parque, nos toca demarcar. Entonces Ministro para que por favor recuerde que ahí, hay que incluir en ese recurso el anillo vial externo en Málaga, eso era lo que quería decir Ministro.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Señor Presidente, le respondo, si el municipio da los predios, nosotros no tenemos inconveniente de hacer la recuperación de la vía pasando por la variante y había quedado una de todas las inquietudes, que quedó sin respuesta, eran las zonas críticas de los 370 kilómetros de Zipaquirá a Bucaramanga, hay 46 sitios críticos, no quedaron en la concesión originalmente y se han venido incorporando lentamente, hay 30 incorporados, faltan 16, tenemos que incorporar inmediatamente el tema de la variante de Socorro que se fue la banca, ya están. La variante de San Gil, tenemos que incorporarla, hay 16 que están tratándolas, le tengo la buena noticia doctora Yolanda, usted, al doctor Bernabé, que en el segundo semestre se empieza la repavimentación de todo el corredor. Con eso

cumplo todo lo del debate señor Presidente, lo del doctor Sánchez.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Gracias Ministro, yo le pregunté sobre lo de las concesiones porque usted está muy satisfecho con los recursos que ha conseguido, pero tenemos una vena rota que son las concesiones de primera y segunda generación y seguimos siendo, teniendo un hueco muy grande en ese tema, con lo cual podríamos ayudar mucho a las vías campesinas que usted también dice que estamos muy bien.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

No, no, estamos muy mal.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Muy mal, yo estoy seguro que estamos muy mal y más mal en la repartición regional de ese tema, porque hay muchos departamentos, en el caso de Cundinamarca, donde no se tiene por parte de la Nación unos recursos específicos para ese tema, donde nosotros quisiéramos que se hiciera ese escenario para que Colombia conozca cuáles van a ser los recursos que se le van a dar a cada uno de los departamentos y de esa manera poder hacer un flujo de caja hacia el futuro, de cómo va a ser la inversión, que van a tener que hacer los departamentos y los municipios. Igualmente decirle que hoy quedé feliz, porque hoy, mejor dicho Estados Unidos, son unos patinchados al lado nuestro en la vena vial, estamos listos.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

No, no, doctor Sánchez.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Pero venga le cuento porque, porque usted nos habló del Plan 2500, que muy bien y muy bien y que el tiempo por fin le dio a usted hoy un elogio, pero un elogio dos años y medio tarde o sea porque se demoraron bastante en cumplir. Estamos sin cumplir todavía y tenemos año y medio de retraso sobre esas vías, y en el caso de Cundinamarca, repito, también estamos bien retrasados. Entonces quisiéramos también que viéramos ese tema y cómo va a hacer con respecto a las inversiones que usted está hablando hoy, que retraso vamos a tener en ese tema, si vamos a tener que coger algunos recursos, para que esperemos el espacio fiscal para que no tengamos un problema inflacionario en el país y saber realmente si eso va a ser como el de la Línea. El túnel de la Línea está hace como tres años que lo inauguran, la primera piedra. Entonces yo quisiera saber cuándo vamos a poner la primera piedra en muchas estas obras que hoy ya son realidad.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Bueno, vea, el plan 2500 tuvo un diseño que buscaba que se cumpliera, nosotros no dimos anticipos del 50% como era lo usual, dimos del

15, nosotros no pagamos por actividad, movimiento de tierra o material granular, nosotros no pagamos por obras transversales, sino por kilómetro terminado y cometimos un error, lo cometí yo, que fue buscar que todo el mundo tuviera participación ahí y se nos metieron algunos que no tenían capacidad económica, no tenían músculo financiero, no tenían capital de trabajo. Además veníamos de unas épocas malas de construcción.

Estos corredores arteriales, exigen músculo financiero y músculo técnico, ninguna empresa que no tenga esas condiciones contratará ahí, y es llave en mano, ellos verán si hacen movimiento de tierra primero o después, pero llave en mano, es con alcance física o con póliza grande y con término físico, eso va así. Ya voy a terminar doctor Oscar, ¡ah! sí entonces esos corredores para garantizar el mantenimiento futuro tendrán su pedacito. Claro, ya me lo aceptaron lo estaban pidiendo en el Landázuri, estaban peleando entre Vélez y el Landázuri dónde lo poníamos, va para el Landázuri.

Entonces cómo vamos a garantizar el mantenimiento de esas carreteras, claro, tiene peaje, entonces siempre hay diferencias. Vea yo le digo con críticas al plan 2500 lo que se logró, justo muchas de ellas, es que no, el Gobierno no le metiera plata a las vías regionales. Cómo es de difícil, una cosa es hablar uno aquí en Bogotá, en la séptima. Porque no han hecho Junín-Barbacoas, otro dice Junín-Barbacoas, a lidiar allá con tres ejércitos, a lidiar con los materiales. Una cosa es decir aquí por qué no han hecho la carretera por ejemplo de Mompós, otra pedir la licencia. Le voy a decir un caso que lo conocen ustedes bien los del Caribe. Entre Pivijay y Fundación, hicimos un contrato de 52 kilómetros, cuando llegaron los contratistas que son del caribe, muy buenos, encontraron invadidas las canteras, habían puesto unas banderas ahí, tricolores, se demoraron seis meses negociando con los invasores para que salieran, a lo último salieron y cuando van a empezar a explotar las canteras, vinieron a decirle, a ver la licencia ambiental. Necesitaban licencia ambiental, se demoraron 14 meses para licencia ambiental, cuando fueron a explotar las canteras y le dijeron a ver es que esto tiene una condición de código minero, a ver la licencia minera.

Entonces ya lo había denunciado alguien con la cédula y entonces empezaron a ir a negociar, el que había denunciado eso, engordando títulos para le hiciera sesión, para explotar la cantera y mientras tanto donde tenían que llevarlo, de 200 kilómetros de distancia. Cómo es de fácil criticar, como es difícil sacar la platica, que saquen la platica y la entreguen, como es difícil hacer las licitaciones y como es de difícil que en condiciones precarias y difíciles de construcción. Los constructores cumplan, eso es lo difícil y ahí van más de 2000 mil kilómetros, 2000 mil kilómetros, eso es ir de aquí a Buenaventura, ir y volver dos veces, ya van, en condiciones precarias de vías, de la provincia colombiana y eso complementa 1.240 kilómetros de vías para la paz y complementa 4.500

kilómetros origen, destino de concesiones impecables que hay aquí y complementa más 500 kilómetros de repavimentación de los dos mil de los corredores arteriales de mantenimiento y complementa 200, 300 de vías para la paz.

Le voy a poner una reflexión doctor Sánchez, consiga maquinaria alquilada, no hay, pida en los concesionarios volquetas, lo que había destinado para América del Sur el año pasado, se quedó en un solo contratista aquí, más de 250 volquetas, usted las ve allá en la vía Boyacá, aquí todo el mundo tiene trabajo por contrato directo o por subcontratación. Sobre las concesiones, yo tengo otra opinión, aquí hablamos mucho de las concesiones de Chile y de México, las de Colombia son muy buenas, son el intermedio entre lo de México y lo de Chile, Chile tuvo que refinanciar todas las concesiones, todas. El Estado le metió el 40% adicional, hay concesiones formidables, la suburbana de Santiago me dicen que es una belleza. México le quebraron todas las concesiones, aquí van, lo que han servido las concesiones al país en términos de economía de mantenimiento, de disponibilidad de las carreteras es infinito. Yo le voy a decir críticas implacables a las concesiones, pero prefiero hacerles elogios. Tenemos unas garantías contingentes de cerca de 120 mil millones de pesos anuales que van reduciéndose y que yo creo, fenecen más o menos en el 2012, hemos venido recortándolas. Las concesiones han sido de gran ayuda doctor Sánchez, con errores, pero claro, aquí nadie quiso las concesiones, fueron de riesgo. Entonces los constructores, porque era en el país, dijeron, nosotros vamos y metieron el capital de trabajo, todo el capital de trabajo, todos los constructores colombianos, a riesgo y se lo gastaron y sabe cómo se bajó el tráfico entre el 98 y el 2002, hubo concesiones que alcanzaban a estar por debajo del 30% del tráfico garantizado y endeudados esos contratistas, al 40 y al 50%, su capital decuati, endeudados, muchos tuvieron que entregar las acciones, le digo varios, pero le digo uno muy notable, que aquí lo conocen todos, Concreto, Concreto tuvo que entregar a los bancos las acciones de la vía de Dimet, que es Medellín-Caño Alegre y le digo otro, todos los de Horacio Pérez que ustedes lo conocen doctora Yolanda, ya murió, semejante calidad empresarial, entregaron las acciones, pero con posibilidad de recuperación, se la recibieron los bancos y después la recuperaron.

A los españoles, usted vio un chequecito de 120 mil millones de pesos que le daban a la Nación y unos cheques de los fondos fiduciarios de 135 mil millones y unas obras que ha hecho y unos equipos, que en todo alcanzaba casi 300 mil. Usted doctor Camilo Sánchez conoce en la historia de Colombia, un solo antecedente de pleitos que la Nación haya ganado, por conciliación o por sanción de Tribunal, muy pocos, de esa magnitud jamás. Eso fue una cosa bien llevada y lo entregaron. Y por último esculqué una concertación del ferrocarril carbonero, donde era el pleito más grande que había, eran ocho comsas y la Nación recibió un cheque, de

dinero constante de 850 millones de dólares y 360 millones de obra, cuando era un pleito y los españoles recibieron 92 millones y medio de dólares de los carboneros.

No lo de los españoles, yo tengo que tener toda la prudencia para decirlo, porque finalmente resultó bien, si eso estuviera en pleito, aquí me tendría hablando mal de ellos, mal y en todas las emisoras. Pero salimos bien de eso, después de 10 años, lo grave era seguir en ese pleito y todo ese corredor del río Magdalena, una carretera despedazada y nosotros poder intervenir. Yo no iba a hablar sino 20 minutos, pero me picaron la lengua.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

¿Cuál es la receptividad de los colombianos respecto a los peajes?

**Doctor Andrés Uriel Gallego Ministro de Transporte:**

Muy buena.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder preside la Comisión Tercera del Senado:**

Secretario, antes de continuar por favor, lea lo que tenemos para el día de mañana.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Mañana hay un debate señor Presidente, citado por el Senador Germán Villegas. Señor Presidente, me permito relacionar los proyectos que serán considerados y aprobados en la próxima sesión de la Comisión. **Proyecto de ley número 195 de 2007 Senado**, por medio de la cual se dictan normas en materia de integración y prácticas restrictivas de la competencia. **Proyecto de ley número 167 de 2007 Senado**, por la cual se compromete la participación real del sector privado y financiero en el desarrollo microempresarial. **Proyecto de ley número 82 de 2007 Senado**, por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 58 de la Constitución Política con relación a la propiedad privada en los predios urbanos, los conceptos de área y espacio para uso público, se modifica la Ley 388 del 97 y el Decreto 1504 de 2008.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Doctora, Directora Nacional de Planeación, ¿tiene algo que nos quiera adicionar sobre lo de hoy?

**Doctora Carolina Rentería, Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

Básicamente después de la muy buena intervención del Ministro de Transporte y lo completa que estuvo, creo que quedan solo dos temas, pero se me preguntaron para hacer una referencia corta. Dos temas sobre los que me voy a referir, los sistemas estratégicos del transporte público colectivo, que son los sistemas de transporte masivo en las ciudades intermedias que fue aprobado en Plan de Desarrollo para mostrar los avances en los que estamos. Presidencia de la República, esta alta consejería lleva, yo creo que no sé, alrededor de dos, tres meses, es la que está liderando todo el tema del bicentenario, se creó un comité donde hay

participación de varios ministerios y en esos está Planeación Nacional, pero realmente quien está liderando el tema es Presidencia de la República.

Entonces ahí se están por ahora identificando cuáles serían los principales lineamientos que daría esta Comisión, también hubo un proyecto de ley del Ministerio del Interior que tengo entendido que se va a modificar un poco respecto a la primera versión del proyecto de ley y básicamente eso como en donde estamos, estamos digamos todavía no ha arrancado el proceso de priorización, mucho de lo que se ha hablado y creo, varias de las vías que incluso mencionó el Ministro hoy, son trascendentales para las regiones y muchas de esas vías lo que se ha pensado en proyectos de gran envergadura es ponerles el nombre del bicentenario.

Como poder nombrar una cantidad de obras que van a terminar de ser ejecutadas alrededor de esa época, un poco más adelante que transforman a las regiones para que el país como un todo, tenga un grupo importante de obras de bicentenario, en ese sentido muchas de estas de transporte, cumplen tal cual con los requisitos y por ejemplo el túnel de la línea, ya se llama el túnel del bicentenario. Entonces, no señor, igual vamos a tener el orgullo de ser el Gobierno que saca adelante el túnel piloto, tengo entendido que en los próximos tres, cuatro meses ya se une, quedan tres, cuatro meses para que ya esté unido totalmente el túnel y por lo tanto en ese sentido nos estamos moviendo, en identificar aquellas obras que van transformando las regiones para que se les ponga ese logo, pero igual viene todo el proceso. En términos de los sistemas estratégicos de transporte público colectivo, evidentemente fue un tema del Plan de Desarrollo la importancia de tener inversión en otras regiones del país para organizar los sistemas de transporte masivo y en ese orden de ideas pasamos a ser el tema de las ciudades intermedias. Planeación Nacional ha estado encargado de contratar los estudios, porque como todo proyecto arranca con estudios y la verdad es que muchas de estas ciudades tenían unos antecedentes otras no tenían nada.

Entonces aquí voy a pasar por cada una de ellas, la ciudad que va más avanzada, las ciudades intermedias es Pasto, en Pasto había dos estudios de antecedentes, uno de 2004, 2005 y uno de 2006, ya se contrató la estructuración técnica, legal y financiera, para los centros de control de semafórico y equipo de sincronización y también los estudios para el sistema recaudo centralizado, para el sistema de gestión de flota y para el diseño operacional de sistema estratégico de transporte. Este ejemplo de Pasto nos sirve para ver la complejidad del tema o sea sacar adelante un sistema de transporte público colectivo tiene todas estas intervenciones, intervenciones en vías, intervenciones en el sistema de recaudo, intervenciones en semáforos, intervenciones urbanas adicionales a las que están directamente relacionadas con el sistema de transporte masivo y por lo tanto en ese proceso de estructuración estamos. Este estudio termina

en mayo de 2008 y ya con esos estudios todos culminados, viene la elaboración del Conpes, el cual se tiene previsto para el segundo semestre de 2008. Con el Conpes arranca ya el proyecto.

Entonces Pasto va a ser la primera de las ciudades que va a arrancar, ahí tenemos un mapa de cómo es hoy en día la red y ahí es como quedaría organizada de acuerdo con los estudios, esto lo que vamos a hacer para cada una de las ciudades intermedias, en esto se han invertido 870 millones de pesos en los estudios y como les digo procederemos en el momento en que se culminen, a sacar el Conpes de Pasto. En Neiva vamos, se contrató el estudio del diseño conceptual del sistema estratégico de transporte público colectivo para Neiva, se están elaborando las propuestas del sistema de rutas del transporte público colectivo, debe estar finalizado en julio de 2008 y tienen una inversión los estudios de 708 millones de pesos. En Popayán había dos antecedentes, cuando yo no menciono antecedentes es porque no hay, de 2003, en este momento se contrató el plan de movilidad de la ciudad de Popayán y está en proceso de contratación ya el diseño conceptual del sistema estratégico de transporte público de la ciudad. Entonces primero se estudia como todo el tema de movilidad y luego se contrata ya el diseño conceptual. En esto se han invertido recursos por 550 millones de pesos. Valledupar, ahí digamos, desde los antecedentes todo ha sido obra del Gobierno Nacional a través de Planeación Nacional, se contrató el plan integral de tránsito y transporte y protección del centro histórico de los municipios de Valledupar, Mompós y Pamplona y se está en la estructuración técnica, legal y financiera del sistema de recaudos centralizados para ciudades intermedias. En desarrollo está el estudio de las necesidades para la implementación del sistema estratégico en Valledupar, este estudio tiene una duración de 4 meses y está en proceso de contratación, mientras que los anteriores ya están contratados, este está en proceso de contratación, aproximadamente 500 millones de pesos.

Manizales, hay antecedentes de 2005, ahí vemos que hay cinco antecedentes, en este momento está en desarrollo el estudio de la movilidad para la ciudad de Manizales, en la fase final y culmina en agosto de 2008. Después de esto, entonces procedería el Conpes, por lo tanto uno vería que esta ciudad también va relativamente avanzada 630 millones de pesos. En Armenia y aquí quiero hacer, mucho hemos hablado del tema de la descentralización y de cómo el Gobierno Nacional trabaja con las entidades territoriales. Aquí hay un buen ejemplo de cómo el Gobierno está, porque nosotros estamos reproducción en todas las ciudades el mismo sistema, entonces en vez de tener diferentes procesos en cada uno de los sistemas, se sintonizó todo el esquema, el Gobierno lo contrata, pero la ejecución, los recursos y todo procederán a ser de las entidades territoriales. En Armenia está contratada la evaluación y definición de

las necesidades de equipamiento urbano para el manejo de carga y desplazamiento rurales y está en desarrollo el diseño conceptual del sistema estratégico de transporte masivo, finaliza en julio de 2008.

Sincelejo en desarrollo de la caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y transporte y está el proyecto en desarrollo a cargo de una firma para la caracterización del tránsito. Se está desarrollando eso en este momento y culmina en julio de 2008. Y finalmente, no me quedan tres, Montería en desarrollo de la caracterización y la evaluación del sistema actual del tránsito y transporte masivo en el municipio y está en desarrollo no se ha adelantado todavía la información cartográfica para caracterizar los viajes, 122 millones. Santa Marta hay un antecedente que es plan integral de tránsito y transporte y que tiene que ver con el desarrollo turístico, cultural e histórico de Santa Marta, en este momento está el plan integral de tránsito y transporte para el Distrito Turístico de Santa Marta y el diseño conceptual contrastado, terminan en julio de 2008. Villavicencio, está el plan de movilidad de la ciudad de Villavicencio, ya se llevaron a cabo los trabajos de campo en Villavicencio y debe culminar en el segundo semestre de 2008. Está en proceso de elaboración la matriz-origen-destino. Buenaventura, está en desarrollo el plan de movilidad para la ciudad de Buenaventura fase uno y fase dos y está la caracterización y prospectiva de la movilidad. Se han entregado dos informes que corresponden a la caracterización de la malla vial y la contracción de matriz de origen. Finalmente Ibagué, se cuenta con un antecedente y que se realizó en el año 2003 y no se están todavía desarrollando los estudios en la ciudad de Ibagué, pero se va a actualizar la matriz, la presentación culmina aquí con un cronograma donde ponemos en dónde van.

Entonces si miramos de la derecha a la izquierda los más adelantados son Armenia, Manizales, Pasto y Santa Marta que ya estarían en fase de culminación de todos los estudios de formulación ya de los proyectos, en términos de diagnóstico está Buenaventura, Popayán y Montería y en toma de información es decir arrancando Sincelejo y Villavicencio. Con estos estudios que podemos hacer, presupuesto ya del año 2009, 2010, entonces ya viene, poner los recursos para empezar las ejecuciones.

Aquí hemos visto y aquí ya se mencionó hoy las dificultades que hay en estos sistemas de transporte, aquí vemos que hay 11, eso va a ser un reto muy grande de ejecución y de coordinación, entonces parte de lo que se está haciendo ahí, es buscando que estos estudios queden lo mejor posible y luego obviamente, el éxito de esto va a ser en grande medida la relación que haya con los alcaldes de estas ciudades, la capacidad de ellos de ejecutar bien estos proyectos. Yo creo que con eso ya es uno de los temas que se tocó.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Yo le he solicitado al señor Ministro, señor Presidente que por favor nos hable sobre cómo

se va a financiar el plan vial regional, esa es la gran incógnita de este debate y adicionalmente doctora Carolina la felicito, magnífica presentación, pero qué bueno sería que se tengan en cuenta prioridades en estos temas, cuánto le hemos metido a Buenaventura, me parece que es muy importante el puerto, pero que es lo que no le hemos metido a las otras ciudades, entonces que haya un criterio de priorización para que quienes estamos dando la pelea no nos vamos a quedar embalconados, como decimos en Popayán cuando están blanqueando las casas en unas escaleras largas y pasa un loco y le dice, le coge la escalera no, cogete del hisopo que me llevo la escalera. No queremos quedarnos colgados de la brocha. Entonces Ministro lo molesto.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Señora Directora de Planeación qué temas hay alrededor de la ruta del sol fuera de lo que tan rápidamente contó el Ministro.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

A ver, el proyecto como dijo el Ministro está en estructuración por parte de la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial y quien montó un grupo muy importante porque tiene técnicos en diferentes aspectos. Entonces están los grupos, la parte que hace la parte financiera digamos, todo el esquema financiero que es muy complejo, es una obra muy larga, se va a definir si se va a hacer por tramos o no, se va a definir cuál es la reestructuración financiera, a ver hasta dónde entra la Nación y demás. Otro grupo toda la parte legal, otro ya la parte técnica de la construcción en tema de carreteras, de puentes, de viaductos, de túneles como toda la estructuración técnica. Tengo entendido que también hay otros que trabajan en medio ambiente, en temas ambientales y en temas de tráfico. Yo tengo entendido, Planeación Nacional tiene entendido que es en agosto que la Corporación Financiera Internacional culmina estos procesos, ahí se abre la licitación por seis meses, para la estructuración. Eso por el lado de la estructuración, por el lado de ofrecer el proyecto, yo la verdad, es que hay mucho interés en este proyecto por parte de inversionistas nacionales y extranjeros.

Yo he tenido la oportunidad de presentarlo dos o tres veces en foros, dos o tres veces por fuera y aquí en foros donde hay inversionistas internacionales, llámese o bien firmas constructoras o bien fondos de pensiones o bien fondos de capital que ya se han montado para financiar infraestructura en varias partes del mundo y la verdad es que este proyecto, mucha gente quiere financiarlo. Entonces eso nos da una garantía de que independientemente del apalancamiento que se requiere a la Nación, la financiación si o pasa algo, muy complicado en los próximos meses en los mercados internacionales y demás, la financiación está y la verdad es que, s que no es solo este proyecto de la ruta del sol, sino muchas de las otras concesiones que se están haciendo, que tienen un interés muy amplio por parte de inversionistas.

Nosotros con el Ministro de Hacienda estuvimos en Miami en una reunión, había gente de varias partes, había una oficina que desarrolla inversión canadiense y que invierte en proyectos de inversión, inmediatamente contactaron a la Embajada y viene una misión a ver todos los proyectos de concesiones. Entonces básicamente las condiciones todavía están dadas para que empecemos a traer nuevos capitales que nos permitan financiar en un esquema. Y la otra cosa importante, con esto cierto, en esta estructuración se está buscando como que haya una sociedad entre constructores y financiadores, digamos pasando como a una categoría adicional, otra ya mixta donde ya no será concesión tres, concesión tipo cuatro, donde no está solamente enfocada al constructor, sino enfocada a un financiero que luego construye o contrata la construcción, pero el que se lleva por decir algo la licitación, es alguien que analiza el flujo de ingresos y gastos.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Doctora, ¿cuántos brasileros metidos hay?

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

Brasileros, no sé René, si me permite Presidente, sí el director de Infraestructura que con teste.

**Doctor René Alejandro Cortés:**

Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación: Hay muchos flujos y muchas interesadas hay más Brasileras, más Canadienses, más americanas de pronto europeas. Hay mucho interés por parte de Fondos de Infraestructuras internacionales. Se han formado cosas de este tamaño, como es el caso de Fondos, ha habido mucho interés tanto para financiar la obra civil, como para financiar el ecuiti que era lo que estaba diciendo el señor Ministro.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Se habla de un caso, para construirla de cuántos años.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Bueno, eso es lo que nos va a decir el estructurador dependiendo de los estudios técnicos que está haciendo Hidroestudios, dependiendo de cuál decisión sea la que se vaya a llevar a cabo, obviamente que va a tener unos tiempos de construcción mayores o menores.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Una sola preguntica a la señora Directora de Planeación, solamente un dato en este proyecto, porque, quién contrató la estructuración técnico-financiera que está contratada, si es que está contratada con qué recursos, si son recursos del banco, incorporados al crédito posible para la financiación de la obra o qué.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

No, acá hicimos como una metodología novedosa que fue trabajar con la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial que es

el brazo privado del Banco Mundial. Esa no es financiación del paiblaen que nosotros normalmente negociamos con las multilaterales, sino es la parte privada. Cuando se buscó a ellos entonces, uno porque lo hicimos, porque como esta es la principal obra y es así de grande, queríamos como contar con la mejor estructuración posible en cada uno de sus temas y ellos pusieron recursos y el Gobierno puso recursos, es decir la financiación de toda esta estructuración es mixta entre Gobierno Nacional y Corporación Financiera Internacional, pero son ellos los que han hecho todas los procesos de contratación con concurso internacional y siguiendo digamos todas.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

¿Pero ya está contratado?

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

Sí, todos.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

¿Quién se la ganó?

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

¿Quién se ganó cuál?

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Y cuánto cuesta el contrato. La estructuración de la ruta del sol.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Lo que pasa es que la estructuración la está haciendo directamente la Corporación Financiera Internacional, en donde ellos consiguen recursos de sus países donantes y adicionalmente entran recursos del Presupuesto Nacional, son recursos que tiene el INCO en su rubro de estudios. Todos los recursos entran en una bolsa y el IFC o la Corporación Financiera Internacional se encarga de abrir una licitación internacional tanto para la parte de estudios técnicos, tanto la parte de tráfico.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Todo eso lo había entendido.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

Pero la pregunta es ¿quién se lo ganó?

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

No, yo todo lo anterior lo había entendido.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

De tráfico se lo ganó Estirdeibis Han Life, es una firma que tiene sede en Colombia y es especialista en ese tipo de tráfico.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:**

Estudio de tráfico, eso distintísimo a lo otro, es una parte de la financiación.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Claro, el punto de tráfico.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

No, ese es uno de los productos que va a tener la licitación en su conjunto, el estudio de tráfico y se lo ganó esa firma.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

La parte técnica que son los estudios de ingeniería que van a definir por dónde van a ir, es una firma que se llama Hidroestudios, es una firma europea que tiene sede también en Colombia.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Pero no fue una sola estructuración, sino cada tema a parte.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

No, son varios componentes.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

No, son por componentes y se suma y la Corporación es la sombrilla que coge todos los componentes y hace la coordinación.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Y ¿hay ingenieros nacionales también?

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

También hay ingenieros nacionales, está también la parte financiera, hay una banca de inversión que se llama Estrotor es una banca de inversión nacional y también, no recuerdo el nombre de la firma ambiental, pero también es nacional, ellos se encargaron de abrir su concurso.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

Cuánto aportó entonces, para decirlo de otra manera Colombia para todos esos estudios.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Alrededor de 520 mil millones de pesos.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

¿Y cuánto la corporación?

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Eso fueron como casi un millón.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

520 mil millones no, 520 millones de pesos.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

Perdón, 520 millones de pesos.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

¿De dólares?

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

No, de pesos.

**Honorable Senadora Yolanda Pinto Afañador:**

520 millones de pesos no puede ser Ministerio.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

El Gobierno.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Casi fue corporación técnica.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

La mayoría fueron recursos de la corporación.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

Pero, a ver, cuánto más o menos René, vale todo esto.

**Doctor René Alejandro Cortés Director de Infraestructura del Departamento Nacional de Planeación:**

La corporación consiguió recursos aproximadamente de un millón de dólares y nosotros pusimos alrededor de 520 millones.

**Doctora Carolina Rentería Directora del Departamento Nacional de Planeación:**

O sea dos mil millones ellos y 500 nosotros.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

No, ordenemos el debate, tiene la palabra el señor Ministro.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Muy concreto, gracias, voy obviar todos los saludos protocolarios. En términos concretos, primero corredores arteriales, allí hicimos un esfuerzo muy grande, recuerden ustedes que el Plan de Desarrollo se aprobó con desfinanciamiento de dos billones. Una parte importante era el desfinanciamiento que tenían corredores arteriales, lo que hemos hecho es ajuste de marco fiscal, obviamente ya tenemos una ejecución real de 2007, ya sabemos hacia donde va el 2008 y hemos hecho una reprogramación fiscal para las vigencias 2009, 2010, 2011 que van a ser los tres años picos de ejecución de esta obra. Quiere decir que los corredores salen a licitación con vigencias futuras o sea tiene asegurado el alcance y la fuente de pago, para poder tener la certeza en la ejecución de la obra y de los recursos. Hicimos una exigencia que fue la que yo le dije al Ministro y es que los corredores tienen que tener un peaje para poder garantizar su mantenimiento, sería imposible

hacer estas obras y aparte de eso tener que incurrir en costos de mantenimiento. Eso ha sido hablado con las regiones y ha sido un condicionante para sacar esto adelante y es crucial poder tener un mecanismo asegurado de financiación en el mantenimiento. En qué estado está, el Confis dio el aval fiscal, se le dio el aval fiscal a lo que presentó el Ministro, los 21 corredores, el monto total, ese aval fiscal ahora se tiene que materializar en un documento Conpes. EL documento Conpes va a sacar corredor-corredor con el alcance de obra, con el monto específico y una vez lo apruebe el Conpes, vuelve al Confis para expedir la vigencia futura, ese es el trámite para que ustedes lo tengan muy presente.

El Ministro considera que hacia el mes de junio pueden estar abriéndose ya las licitaciones, la idea es que a fines de año, puedan iniciarse las obras y empezar a preparar todo para que haya un buen nivel de ejecución a partir del año, fines de este año o principios de 2009. Tema de vías secundarias, que habíamos visto allí y quiero hablar de los dos, agua potable y vías secundarias. La semana pasada hablé con el Gobernador de Cundinamarca que es el Presidente de la Federación de Gobernadores y acordamos que en la cumbre de gobernadores del 8 y 9 le vamos a presentar en detalle, las dos propuestas de financiamiento de agua potable y de vías secundarias. Qué viraje hemos hecho. Primero nos salimos del esquema de financiación en dólares, dos razones fundamentales, una, tema monetario y cambiario, es altamente inconveniente hoy hacer una mayor presión de monetización de créditos, con el actual panorama de reevaluación. El Gobierno Nacional como ustedes saben no monetiza un solo dólar, está financiando en el exterior estrictamente lo que tiene que pagar al exterior para evitar monetizar y creemos que unos créditos de agua potable y de vías en dólares, nos crearían problemas de revaluación adicional.

Pero segundo y tal vez lo más importante, la complejidad de estos créditos para las regiones. Los trámites que tienen que hacer son muy complejos y lentos, nosotros hemos estimado que un trámite de crédito externo de un departamento haciendo la tarea bien, se le puede ir fácilmente un año. La cantidad de recursos es muy exigente y yo sinceramente creo que es inconveniente endeudar a las regiones a 20 ó 25 años en moneda extranjera. Eso suena hoy bien, aparentemente, pero establecer un juicio de responsabilidades a un departamento o un municipio endeudado en dólares en 25 años, solamente amparado por un aparente período de gracia bueno y un atractivo de tasa, jugando la reevaluación, me parece que es muy difícil de administrar. Aquí tenemos casos por ejemplo, tengo el caso de un crédito de la ciudad de Pasto, de hace 10 años en educación, aparentemente con esa misma lógica, hoy el servicio de la deuda le consume todo su espacio de inversión en materia educativa y ellos dicen, cómo hago para sustituir esta deuda a pesos y la respuesta es no puede prepagar, no la puede sustituir en pesos, es un crédito muy rígido, porque

cuando usted lo toma con Banca multilateral no tiene flexibilidades, ahí no es que yo prepagó cuando tenga la plata o cuando yo quiera, no, son créditos muy rígidos que a nosotros nos parece no son convenientes para las regiones. Como lo estamos planteando entonces, hemos dicho vamos a hacer dos líneas de crédito en pesos, en cabeza de Findeter, una primera fase, cada una por un billón de pesos. Arrancamos con un billón, que es una cifra bien importante para empezar a hacer una ejecución, porque todos los departamentos, uno sabe que no están listos para acometer una responsabilidad y siempre hay gradualidad. Findeter va a hacer una captación de recursos propios, por ejemplo en el caso de Aguasalia, colocar 500 mil millones propios y la banca coloca 500 mil millones adicionales y ahí va a haber una figura de tasa compensada.

Ese crédito por ejemplo para agua potable y puede ser exactamente lo mismo para vías, va a tener del orden de un período de 15 años de plazo, puede ir hasta 15 años. Pero va a depender mucho del cierre financiero de los proyectos, no es lo mismo un municipio con fuente de pago de regalías que uno que no lo tenga, entonces aquí no se trata de endeudar por endeudar a un departamento o a un municipio, sino que el proyecto tenga una lógica en sus plazos y en su estructura de financiación. Vamos a hacer un esfuerzo en materia de tasa compensada, para que a los departamentos y a los municipios les quede relativamente cómodo el esquema del financiamiento y exactamente operaría lo mismo para el tema de vías secundarias, que con eso podríamos hacer un primer arranque bien interesante para que todos los departamentos sin excepción puedan hacer un desarrollo en materia de vías secundarias y puedan mostrar un avance significativo en los próximos tres años.

Esto también tiene que tener una prudencia y es que nosotros no nos podemos olvidar de las metas en materia fiscal, porque es que no solamente es el déficit del Gobierno Nacional central, sino del consolidado, o sea aquí de nada serviría, exclusivamente, controlar el Gobierno Nacional como lo controlan ustedes y lo tenemos que controlar nosotros y abrir la llave por el lado de las regiones, eso nos llevaría a un resultado fiscal bien complejo o sea y es algo que tenemos que manejar con bastante equilibrio. Entonces por eso sentimos que una operación en pesos bien instrucciónada, bien clara le puede permitir a los departamentos acceso a planes, no solo de aguas, sino de vías secundarias, en cantidades buenas que nos pueden dar mucha más tranquilidad, se puede hacer un seguimiento más claro del proyecto, se puede ir mirando la calidad de ejecución de los departamentos, por el que hay que asegurar calidad en la ejecución y tener la certeza que estos recursos se van a invertir bien y que obedece a un plan de priorización adecuado, porque va a hacer un esfuerzo grande que haremos nosotros en materia de tasa, que harán las regiones comprometiendo recursos y que seguramente las obras se van a ver en los próximos tres años,

pero el compromiso de endeudamiento va a quedar a 15 o 10 o a 13 años y en eso tenemos que tener un buen sentido de la responsabilidad. Este esquema con todo el detalle se le va a presentar a los gobernadores, pero con esto le queda asegurado a los departamentos y a los municipios, acceso a créditos de agua potable de manera inmediata y acceso a créditos de vía secundaria para poder atender este compromiso que el Gobierno había hecho. El Presidente ha hablado de un fondo de mil millones de dólares para vías, vamos a arrancar con un primer paquete que es un billón de pesos, son cerca de 550 millones de dólares hoy y creemos que con eso podemos empezar a hacer una ejecución bien interesante, ver cómo nos funciona e ir atendiendo requerimientos adicionales de los departamentos y municipios.

Otra ventaja que tiene el proyecto en pesos, que permite viabilizar créditos a departamentos que en otras condiciones les queda más difícil y eso creemos que puede ayudar mucho, porque hay departamentos que tienen muchas necesidades, tienen muy bajo nivel de capacidad crediticia, creemos que el tema de pesos es mucho más fácil de acompañar y de llevar por parte de la Nación. Luego con eso estamos trabajando, sentimos que con eso estamos actuando en todos los frentes y todos los departamentos si se organizan, creemos que esto tiene otro mensaje muy importante, fortalece el papel del departamento y que el departamento tenga bajo su liderazgo el tema de agua potable y el tema de vías secundarias, dependerá de su eficiencia, de su organización y de su capacidad para poder acceder rápidamente a estos recursos y eso es lo que nos ira dando la dinámica para poder comprometer la ejecución de los mismos.

Creemos que este es un paso importante, es un paso que tiene mucho sentido en las condiciones actuales y que permitiría materializar rápido el tema de los departamentos accediendo a los programas de agua potable y de vías secundarias. El tercer tema los corredores, perdón de las ciudades amables. Este es un tema que todavía tiene un componente sin financiar, este componente como lo explica la doctora Carolina, 11 ciudades intermedias fácilmente estamos hablando de un billón de pesos, de inversión sobre una base de un cofinanciamiento de la Nación en línea con lo que significa los transportes masivos. Hoy no tenemos toda esa plata, lo que acordamos es primero haber atendido el tema de los corredores complementarios de competitividad para poder tener la certeza por el impacto que tiene en todo el país, ustedes observan que la características de los corredores tienen impacto en todas las regiones de Colombia, estamos recogiendo toda las regiones del país sin excepción. Entonces eso nos parecía que era la prioridad en áreas de la búsqueda de recursos fiscales, ahora estamos concentrados en mirar cómo vamos a atender el tema de las ciudades amables y que obviamente requeriría definiciones nuestras al momento de presentar el presupuesto de la Nación para poder hacer las definiciones con cada una de las ciudades. Yo me

referiría a esos tres términos señor Presidente, que son los motivos de la citación.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Para dos preguntas, una del Senador Camilo Sánchez y una del Senador Aurelio para que el Ministro nos pueda contestar.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Ministro, usted está diciendo que vamos a volver créditos en pesos a todos los departamentos y municipios. Hay dos cosas primero lo que van a hacer todos los gobernadores en este instante es endeudarse al máximo y van a dejar sus vigencias futuras, van a quedar totalmente endeudados esos departamentos y sin posibilidad hacia el futuro de hacer cosa diferente a lo que se deje hecho en este instante, porque es que la mayoría de los departamentos no tienen recursos, ni vigencias, recursos como usted dice, pagar hacia el futuro esos proyectos, entonces eso sería algo que tenemos que revisar porque sería muy grave que dejáramos estancados en dos o tres proyectos a los departamentos.

Igualmente revisar las regiones que tienen regalías, las que tienen regalías sí podrían endeudarse en dólares y buscar un mecanismo para que esa presión no se dé internamente para el tema de la reevaluación, pero ellos sí tendrían un ingreso que podrían compensar esos endeudamientos a largo plazo en dólares. Igualmente preguntarle cuál es la garantía que van a tener que dar estos departamentos o sea cuál es la garantía que tienen que entregar, mas aun cuando la mayoría están también hoy por hoy muy endeudados, usted dice que no va a dejar que se le salgan de las manos las regiones y yo lo que veo es que van tratar estos gobernadores y alcaldes de buscar la mayor cantidad de recursos para las regiones y el efecto inflacionario que puede ocasionar, estos son dos temas. Y el último Findeter, usted dice que la plata la va a sacar de Findeter un billón de pesos.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Una parte.

**Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:**

Una parte, un billón de pesos, eso está en el espacio, qué porcentaje tiene Findeter para poder sacar esos recursos a circulación, qué espacio fiscal y cuál es el volumen de recurso que tiene Findeter para seguir promoviendo no solamente eso, Findeter sigue en otros temas, en la parte de vivienda y en una cantidad de otros proyectos que adicionalmente serían bastante complicados de manejar si les quitamos esa cantidad de recursos.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Entonces en el tema del agua potable, la fuente de pago son los recursos de CGP, las audiencias públicas que acordamos el Plan Nacional de Desarrollo y las regalías donde existe eso. Por eso cada municipio y cada plan de aguas tiene un cierre financiero diferente, por-

que dependiendo de las magnitudes de los recursos requerirán más o menos tiempo en materia de financiamiento. Entonces digamos que allá hay una fuente de pago adecuada y por eso tiene que haber un manejo muy responsable de los planes departamentales de agua que realmente consulten las necesidades y las prioridades de los departamentos, ese es un trabajo que tendrá que hacerse al interior de cada una de las regiones. En el tema de las vías, hay que estudiar departamento por departamento. Hay unos que tienen por ejemplo fuente de pago y está en disponibilidad de dar sobretasa, hay otros que han hablado de algún otro tipo de rentas, ese es un tema que hay que estudiar departamento por departamento, para poder tener el cuidado y obviamente no ir a generar un endeudamiento que le vaya a crear problemas dentro de sus posibilidades fiscales.

La Dirección de apoyo fiscal tiene un análisis de las rentas de cada departamento y tiene un análisis de cuál puede ser esa capacidad de endeudamiento en estos frentes que no vaya a comprometer la salud fiscal del ente territorial, por eso creemos que es mucho más prudente este financiamiento en pesos, pero tenemos que ser muy cuidadosos. Y por eso le decía que para nosotros la variable El Defi en materia de las regiones es crucial, aquí no se trata de un gasto desahogado que realmente después nos permita que, lo hacemos por el lado del Gobierno Nacional central se pierda con las regiones y el resultado consolidado el país sea malo. Por eso tenemos que ser muy cuidadosos y esa es una variable que en todo este ejercicio tiene obviamente toda la cabida.

En el tema de Findeter, para el tema de agua, Findeter hoy tiene la capacidad para emitir 500 mil millones en bonos, usted sabe que su fuente de financiamiento es eso, creemos que en el tema de vías secundarias también tiene esa posibilidad, no tendría dificultad en poder captar de fuente primaria hasta un billón para repartir en las dos fuentes y el complemento de financiación se haría con la banca comercial que perfectamente también de acuerdo con lo que hemos hablado no tendrían mayor dificultad en poder acompañar un financiamiento que ya tiene un apalancamiento del 50% y con una buena estructura de garantías, luego por eso hemos hablado de unas sumas iniciales que consulta una capacidad de emisión de deuda y de títulos de Findeter que no compromete su capacidad, ni sus espacios desde el punto de vista de márgenes de solvencia y poder atender estos créditos a las regiones que creemos es muy importante porque Findeter tiene un know how en el trabajo de regiones y cumpliría un papel crucial, ayudar a las regiones del país en dos temas cruciales como es agua potable y vías.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco:**

Pero Ministro con la venia de la presidencia, una interpelación, pero cuando pasen por el Fidio de la doctora Villa, doctora Villa usted vera llorar a más de la mitad de los departamentos.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Pero ahí uno encuentra que ese es el camino correcto, lo estábamos haciendo para el tema

de endeudamiento de moneda extranjera pero nosotros tenemos que ser muy responsables, porque una decisión de hoy significa comprometer recursos futuros y por eso tenemos que tener un esquema que a nosotros y que a ustedes y las regiones les dé esa tranquilidad y esa garantía. Creo que es incomodo, es aburridor, pero ese paso por la Dirección de Apoyo nos da a todos mucho más tranquilidad que realmente el departamento está en condiciones de asumir un monto de deuda y condicionado a una buena ejecución, porque es que amarrado al esquema de Findeter también nos permite establecer condiciones en calidad, en gerencia técnica, en ejecución de recursos. Entregados los recursos simplemente a las regiones uno puede no garantizar necesariamente la ejecución en función de unas prioridades. Por eso es un tema que hay que compartir con las regiones, porque lo que está en juego es comprometer a las regiones en un endeudamiento de largo plazo, para garantizar la ejecución de unas obras que deben obedecer a un plan regional y departamental.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Quiere la comisión declararse en sesión permanente que ya tenemos las cuatro horas.

**Doctor Rafael Oyola Ordoñoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Si lo quiere señor Presidente.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el doctor Aurelio Iragorri.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Gracias, a ver Ministro, señora Directora, me parecen sus argumentos muy convincentes, me parece sano el tema del financiamiento de los entes territoriales en pesos, entiendo que tiene ya disponibles los 500 millones para que se pueda iniciar el plan, 500 mil perdón.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Hay un billón para agua potable ya.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Un billón para agua potable.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Inclusive le dijimos a Norte de Santander que iba para moneda extranjera, le dijimos que aplicara ya y arrancara, tenemos nueve planes departamentales en lista de espera, listos para acceder al agua.

**Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:**

Yo tengo una preocupación Ministro, yo me imagino que los colegas tienen lo propio. Yo fui a Findeter acompañado por todos los miembros de la Comisión y salí preocupado, porque si esa es la financiera de desarrollo territorial que nosotros creamos para financiar el desarrollo territorial, no puede haber un porcentaje de

financiamiento del 20% para entes territoriales y el 80% para particulares. Lo cual indica que hay algún tema en lo que es la estructura como tal, yo cuando estaba el director habló del tema, ese día ustedes estaban allí conmigo plantee el tema de que seguramente se estaba valorando mal ese porcentaje, porque a lo mejor habrían algunas financiaciones a concesionarios que están financiando servicios o adelantando servicios.

Yo no sé Ministro si vale la pena ahora que usted está promoviendo la Reforma Financiera, que nos ocupáramos un poco de Findeter para que pueda tener unas características mucho más accesibles por parte de los entes territoriales y no vayamos a salir con las normales dificultades. Yo entiendo que el escogimiento, que la definición suya de precautelar todo el tema económico y buscando que la financiación sea en pesos, entiendo que tiene de donde sacarlos, pero ese paso por Findeter, yo pensaría que debiera estudiarse muy bien, estudiarse la estructura de Findeter, no estoy hablando de subsidios para ese crédito, sino de que haya unos créditos mucho más accesibles y diferentes a lo que es la banca privada. Magnífica la combinación con la banca privada en Findeter y eso, pero no sé colegas si es importante, no sé, maestro Barco yo considero que valdría la pena que estudiáramos en la Reforma Financiera el tema de la estructura económica de Findeter, para que nuestro tema de financiamiento de los entes territoriales no tenga dificultades.

Y por último doctora Carolina todos han hecho una magnífica exposición, no olvidarse que aquellas ciudades tantas veces denominadas amables, las inversiones que se vienen haciendo ya, por los entes locales en los planes de movilidad, no le pongamos misterio para empezar a considerarlos como parte de las contrapartidas locales. Quería hacer esa afirmación y repetir Ministro con todo el respeto que usted se merece y la doctora Carolina, que me preocupa mucho que para lo que ya se hizo y ya se financió en unos montos muy importantes y que yo no critico, no hubiéramos tenido problemas y ahora para estas, tantas veces llamadas ciudades amables, obvio tengamos unas condiciones diferentes a las que se dieron en las inversiones tantas veces mencionadas en Cartagena, en Barranquilla, en Cúcuta, En Bucaramanga, en Medellín, en Bogotá, en Pereira y en Cali, porque eso hay que repetirlo. Entonces vuelvo yo a mi tema de que no quiero que un gobierno que está haciendo semejante labor, más adelante la gente vaya a decir, este gobierno fue inequitativo con esas ciudades que no protestan, con esas ciudades que calladamente esperan la buena mano del Gobierno Nacional. Yo quiero ser un poco incisivo en ese tema, porque a pesar de la filosofía aquí expuesta, conociendo lo de Findeter, el tema no me queda claro. Muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Mario Salomón Náder Preside la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra la Senadora Piedad Zucardi.

**Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:**

Gracias señor Presidente, una última anotación en ese mismo sentido. Yo estoy segura señor Ministro de Hacienda, que al interior del consejo de Ministros y también por supuesto cuando se discuten en los Conpes y en los Confis, habrá un equilibrio para poder abordar todas estas soluciones. Pero no quisiera estar en su papel cuando usted se enfrente al señor Ministro de Transporte con esas peticiones que a su vez son, es resultado de peticiones de todas las regiones. Porque realmente hay muchas expectativas en las regiones y nosotros seríamos los menos indicados seguir alimentando esas expectativas sin un plan cierto de ejecución, de manera que quería dejar esa última reflexión.

**Doctor Oscar Iván Zuluaga Ministro de Hacienda y Crédito Público:**

Yo quisiera decir, eso es cierto, pero creo que estamos cumpliendo. El Plan 2500 es una realidad, se termina, está financiado. Hoy le presentamos al país corredores que era una vieja aspiración de ustedes, está financiado, está estructurado ya lo vieron hoy. Hay un programa de doble calzada que está financiado, en este momento estamos revisando concesiones, que es donde seguramente falta dar una respuesta a muchas otras inquietudes de vías, nos falta todavía dar respuesta en el tema de ciudades amables, tenemos ya la respuesta en agua potable y tenemos la respuesta en vías secundarias.

Luego el Gobierno siente que el menú de realizaciones en los próximos tres años para las regiones es muy importante y le estamos cumpliendo con los espacios fiscales en todos los compromisos que adquirimos en el Plan Nacional de Desarrollo. Creo que en eso no hay ninguna duda y lo que ustedes han venido apreciando en estas discusiones.

**Honorable Senador Mario Salomón Nader Preside la Comisión Tercera del Senado:**

No siendo más se levanta la sesión y se cita para mañana a las 8:00 a. m.

El Presidente,

*Omar Yepes Alzate.*

La Vicepresidenta,

*Zulema Jattin Corrales.*

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

\* \* \*

COMISION TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

**ACTA NUMERO 20 DE 2008**

(abril 30)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 11:00 a. m. del día miércoles 30 de abril de 2008, se reunieron en el Recinto de esta Célula Legislativa, los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente Orden del Día:

**ORDEN DEL DIA**

Para la sesión ordinaria del día miércoles 30 de abril de 2008

Hora: 10:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum**

III

**Citación al señor Ministro de de Hacienda y Crédito Público, doctor Oscar Iván Zuluaga y al señor Director de la DIAN, doctor Oscar Franco Charry, con el fin de que den respuesta al cuestionario adjunto, en cumplimiento a la Proposición número 09, suscrita por los honorables Senadores Germán Villegas Villegas, Aurelio Iragorri Hormaza y José Darío Salazar.**

1. ¿Cuáles son las razones que han retrasado el proceso de licitación?

2. ¿Cuáles fueron las razones que tuvo la DIAN para invitar a las sociedades portuarias a participar en el proceso cuando son entidades netamente operadoras y no inspectoras de carga?

3. a) ¿Qué solicitudes formales tiene ese Ministerio y/o la DIAN de parte de los operadores portuarios con respecto a este tema?

b) ¿De qué apoderado o apoderados se han valido para hacer gestiones frente al Ministerio y/o la DIAN con el fin de que los inviten a participar en el proceso?

4. ¿Qué razones de tipo técnico tiene el Ministerio y/o la DIAN para pensar que el trabajo de inspección podría ser realizado con idoneidad por los operadores portuarios?

5. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de que sean los operadores portuarios quienes adquieran y operen los sistemas de inspección a cambio de que sea una tercera compañía neutral que brinde el servicio de inspección de carga?

6. ¿Existiría un conflicto de interés si la misma compañía que está involucrada directamente en el proceso de movimiento de la carga es también la entidad manejando la inspección de la misma?

7. ¿Cuáles razones técnicas, económicas y jurídicas ha encontrado ese Ministerio y/o la DIAN para cambiar la alternativa de que la DIAN subcontrate directamente a la entidad que estima más capacitada para prestar el servicio de manera integral en todo el país?

8. ¿Los operadores portuarios realizarían el servicio de inspección ellos mismos o lo subcontratarían?

9. ¿Por qué la alternativa de que los operadores portuarios contraten a la DIAN y estos a su vez a operadores y/o fabricantes, se plantea como mejor?

10. ¿Si los operadores portuarios subcontrataran a la DIAN y estos a un tercero, este proceso se haría a través de una licitación?

11. a) ¿Por qué se involucra hoy a las sociedades portuarias cuando en los pre-pliegos se hacía explícita prohibición de su participación?

b) ¿cuáles son los argumentos para que existiera tal prohibición?

c) ¿Cuáles son los argumentos que validan hoy su participación?

12. ¿Cuál será el esquema de fiscalización o auditoría para asegurar durante los años la transparencia y eficacia del proceso de inspección?

13. a) ¿Las sociedades portuarias están dispuestas a adquirir, suministrar y operar los escáneres en todos los puertos, aeropuertos y puntos de entrada que deben ser equipados o solamente en los de su jurisdicción?

b) ¿Qué pasará en los aeropuertos y puntos de entrada donde seguramente no será rentable la función de inspección?

14. Si estuvieran dispuestos a prestar el servicio en todos los sitios, ¿los operadores portuarios tienen la capacidad y experiencia para manejar el proyecto?

15. a) Se han publicado múltiples artículos de prensa en los cuales se ha indicado que este proyecto generaría congestión en puertos, colapsaría el tráfico de contenedores en los mismos y generaría tarifas que serían un lastre para el comercio exterior ¿ha habido algún tipo de reacción por parte del Ministerio y/o la DIAN sobre estas afirmaciones?

b) Se ha hablado mucho acerca de las ventajas de este proyecto, ¿cuáles son las ventajas?

c) Si no existen, ¿por qué y quién impulsó el proyecto?

16. ¿Por qué todos los argumentos en contra del proyecto inicial como los de congestión, tarifarios, problemas de logística competitividad, aparentemente se solucionarían si el proyecto es manejado por los operadores portuarios?

17. ¿No tendrán los operadores portuarios o funcionarios de los mismos, intereses no claros para manejar este proyecto y evitar que otros controlen posibles transacciones ilícitas?

18. ¿Cuáles son las tarifas y la tasa de inspección incluidas en el último modelo presentado por la DIAN y el Ministerio de Hacienda?

19. ¿Cuál sería el costo total anual aproximado del proyecto tal como lo estimó la DIAN?

20. ¿Cuál es la tarifa que se cancela actualmente por inspección de contenedores de 40 y 20 pies?

21. ¿Cuál sería la tarifa con la implementación de los nuevos sistemas de inspección?

22. ¿Cómo y con cuánto se verían afectados importadores y exportadores con la implementación del nuevo sistema?

23. a) ¿Cuánto tiempo demora hoy en día un proceso de inspección?

b) ¿Cuánto tiempo dura la inspección con un equipo de rayos x para un contenedor de 20 pies y de 40 pies?

24. ¿Las tarifas proyectadas cubrirían de manera razonable la inversión inicial del proyecto (Scanner, infraestructura, capacitación,

etc.) manteniendo un margen aceptable para el concesionario?

25. Si el proyecto lo manejan los operadores portuarios, ¿Cuáles serían las tarifas que ellos ofrecerían?

26. a) ¿Según el Ministerio y/o la DIAN qué tarifas se deben cobrar para que no afecte el costo de los productos de exportación e importación inspeccionados?

b) ¿Las tarifas sugeridas por la DIAN y el Ministerio cubrirán de manera razonable las inversiones que tendrían que hacerse para poner a funcionar el proyecto en los aeropuertos, puertos y cruces de frontera vía terrestre, independiente de quien tenga a su cargo el manejo del proyecto?

27. ¿Se dice que el sector exportador sufrirá una pérdida de competitividad, qué tan cierta es esa afirmación?

28. ¿Por qué no se fija una tarifa general para importadores y exportadores muy baja, por ejemplo 10 USD y se inspeccionaría el 30 o el 35%? ¿Esta sería una solución viable?

29. a) ¿Para evitar la congestión mencionada en artículos prensa, cuántos y qué tipo de sistemas se requieren en los sitios a ser equipados?

b) ¿Cuáles son los sitios donde existe el riesgo más alto de congestión?

c) ¿Cómo podría el concesionario evitar estos embotellamientos?

d) ¿Se puede alcanzar el rendimiento en cuanto a flujo de tráfico con los sistemas de inspección de carga a base de rayos x (escáner), tanto móviles y reubicables?

30. ¿Cuáles son las ventajas de implementar sistemas no-intrusivos de inspección de carga (escáner)? ¿Por qué, en vista de todas las preguntas y afirmaciones en la prensa, el Ministerio y/o DIAN no ha corregido públicamente algunas de las declaraciones o ha hecho saber las ventajas del proyecto?

31. Ante la multiplicidad de comentarios desfavorables al proyecto en artículos de prensa, ¿El Ministerio o la DIAN han pedido asesoría o conceptos de organismos Internacionales especializados tales como BASC, CSI, OMA (Organización Mundial de Aduanas)?

32. Los puertos de Cartagena y de Buenaventura son los puertos con los volúmenes de tráfico más altos del país y por lo tanto son los sitios que generarían el ingreso más alto por concepto de tasa de inspección cobrada. Hay otros sitios sin embargo, con cifras de tráfico mucho más bajas, en las cuales los ingresos no alcanzarían a cubrir la adquisición, puesta en marcha y operación del sistema de inspección de carga y quienes tendrían que ser compensados por la operación en otros sitios. Si estos sitios fueran excluidos, el concepto de control de carga integral para el país en los puntos más críticos ya no se podría implementar ¿Cuáles son las ventajas de tener un sistema integral de control de carga que abarca los principales aeropuertos, puertos y fronteras?

#### IV

#### Negocios sustanciados por la Presidencia

#### V

#### Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

*Omar Yepes Alzate.*

La Vicepresidenta,

*Zulema Jattin Corrales.*

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Señor Secretario, sírvase llamar a lista.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

**Sí señor Presidente, llamado a lista.**

Barco López Víctor Renán

Guerra de la Espriella Antonio

Náder Muskus Mario Salomón

Salazar Cruz José Dorio

Yepes Alzate Omar

Villegas Villegas Germán

Zapata Correa Gabriel Ignacio

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

Celis Carrillo Bernabé

Dussán Calderón Jaime

Galvis Méndez Daira de Jesús

Pinto Afanador Yolanda

Sánchez Ortega Camilo Armando

Zuccardi de García Piedad.

#### Presentó excusas el honorable Senador:

Iragorri Hormaza Aurelio.

#### No se hizo presente la honorable Senadora:

Jattin Corrales Zulema.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente le informo que han contestado a lista 7 honorables Senadores, por lo tanto hay quórum para deliberar.

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Bueno entonces se abre la sesión, y Orden del Día.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Está leído el Orden del Día.

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tan pronto haya quórum decisorio, se someterá a consideración de la Comisión el Orden del Día.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, le informo que se registra quórum decisorio.

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Entonces en consideración el Orden del Día. ¿Lo aprueba la Comisión?

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Sí lo aprueba señor Presidente. Señor Presidente, le manifiesto que el señor Ministro de Defensa ad hoc, en este caso el doctor Juan Manuel Santos Calderón presentó excusas a la sesión y en su reemplazo estará el doctor Juan Pablo Zárate Perdomo, Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público, que se encuentra presente e igualmente está el doctor Oscar Franco Charri, Director de la DIAN.

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Si puede por favor leer la comunicación del señor Ministro de Hacienda.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Doctor

RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA

Secretario General Comisión Tercera

Senado de la República

Ciudad

**Asunto:** Proposición 9 de 2007.

Respetado doctor:

Ruego me excuse ante los honorables Senadores por no poder acompañarlos a la sesión programada para el día miércoles 30 de abril a las 8:00 a. m., pues, por compromisos previamente adquiridos relacionados con el Ministerio de Defensa Nacional, me es imposible atender a dicha citación, dada la importancia del tema asistirá por delegación mía el Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público, Juan Pablo Zárate Perdomo, quien es el indicado para el desarrollo de dicho debate, dado que ha sido el que ha manejado el tema en cuestión.

Agradezco el interés y la iniciativa de los señores Congresistas para que temas de tanta importancia para el país sean tratados con el Gobierno Nacional.

Sin otro particular me suscribo de usted.

Cordialmente,

*Juan Manuel Santos Calderón.*

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Quiénes estaban citados y quiénes están presentes.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:

Estaba citado el señor Ministro, en su reemplazo está el doctor Zárate, Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público y el doctor Oscar Iván, que se encuentra presente en la Comisión.

#### Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra el Senador Guerra.

#### Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, para saludar a su señoría, a los honorables colegas, al señor Director

de la DIAN, doctor Franco y al señor Viceministro técnico de Hacienda.

Sencillamente, después de escuchar la excusa del señor Ministro de la Defensa, Ministro de Hacienda ad hoc. Me queda la sensación que estando él en el país, ha eludido en dos ocasiones reiteradas y sucesivas, la citación que se le ha hecho, para concurrir a este importantísimo debate, que no porque el titular de hacienda se haya excusado por encontrarse o creerse impedido, la ausencia del Ministro ad hoc, deja mucho que desear. Probablemente, pensaría yo, porque a él no le ha tocado la responsabilidad del manejo de este tema y seguramente no está sintonizado con el mismo, pero aun así, yo hubiera preferido que él estuviera presente en esta sesión, así no lo cuestionáramos directamente o no lo hiciera yo porque tengo interrogantes y cuestionamientos directamente o no lo hiciera yo porque tengo interrogantes y cuestionamientos para Hacienda, por lo menos Senador Villegas, él sería testigo de excepción como alto funcionario de Gobierno de lo que aquí se seguirá diciendo, frente a lo que ya comenzamos a hacer, la semana inmediatamente anterior, y no por minimizar la presencia suya señor Viceministro, pero sí es cierto que el contacto, de un Ministro de Estado con su jefe inmediato que es el Presidente de la República, es mucho más asiduo que el que tiene un Viceministro y no por condiciones académicas o por conocimientos, sino por los mensajes, que aquí seguramente hemos de dejar en el transcurso de la sesión.

No se trataría de una prueba de fuego en conocimiento al Ministro Santos, sino, yo lo había pensado y por eso manifiesto estos pensamientos, que él se convirtiera en un vocero al alto Gobierno de lo que aquí se ha venido planteando.

Pero bueno, los citantes son otros, yo apenas he acompañado el debate y espero y aspiro que el doctor Franco, a quien yo sé que el Presidente de la República, consulta muy a menudo, por aquello del recaudo tributario, tenga la ocasión independientemente de sus manifestaciones hoy, de sus explicaciones, de contarle al señor Presidente, porque es un tema sobre el cual él también ha estado preocupado, de lo que aquí se diga y eventualmente se proponga.

Gracias Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

A usted señor Senador. Quiénes son los citantes en su orden señor Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:**

En su orden, honorable Presidente. Germán Villegas Villegas, Aurelio Iragorri Hormaza y José Darío Salazar.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Senador Villegas, tiene la palabra.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Gracias señor Presidente. Agradecer el interés que le ha puesto a este debate, el distingui-

do Senador Guerra de la Espriella. Tal vez él no conoce algunas conversaciones y acuerdos y convenios a que llegamos ayer, con el señor Ministro de Hacienda, la verdad el señor Ministro de Hacienda nos ha pedido, que el Ministerio sea aquí representado por el Viceministro técnico, porque el Viceministro es el que conoce el tema, como el que más, una vez que se declaró impedido el Ministro titular, Oscar Iván Zuluaga, por razones ampliamente conocidas. El tema de la inspección de carga no intrusiva, quedó en manos y quedó encomendado al señor Viceministro técnico, el doctor Zárate, o sea doctor Guerra que nosotros los citantes nos quedamos satisfechos, creemos que aquí está el representante indicado, que puede tratar el tema con mucha propiedad, con mucha solvencia y además tenemos aquí la feliz presencia del señor Director de la DIAN, a quien reclamamos, pero que obviamente él tenía excusa más que suficiente, ya que estaba por fuera del país y precisamente quisimos hacer este debate, como a usted le consta, Senador Guerra.

Hoy para tener la presencia del doctor Franco, que como lo dijimos en la sesión pasada es el gestor de todo este procedimiento, él fue el que estructuró, concibió, ejecutó y desarrolló el artículo 71 de la Ley 1111 de 2006, Reforma Tributaria, precisamente vamos a hacer un análisis de ese artículo, vamos a desmenuzarlo en lo posible, vamos a hacer una verdadera disección para naturalmente que el Gobierno, el alto Gobierno nos responda, si con el nuevo procedimiento he adoptado de darle la posibilidad a las sociedades portuarias de comprar los equipos, se está desarrollando, se está cumpliendo el artículo 71, ese artículo 71 lo vamos a analizar, pero usted es prácticamente el autor de ese artículo 71 y usted nadie más, nadie mejor para analizarlo y definir allí unas situaciones planteadas.

Además de eso, usted como responsable de la DIAN, que es como dijo aquí el subdirector de la DIAN, un tema de capital importancia, para la DIAN, usted fue el que elaboró los estudios, llevó a los prepliegos que se expidieron y naturalmente usted participó en el Conpes 3469 de hace precisamente un año, el 30 de abril del 71 fue expedido y proferido el Conpes 3469. Usted es uno de los autores, señor Director de la DIAN, él que quiere que propende por unidad en todo sentido y sobre todo la coordinación, la articulación de esas entidades que ahora a renglón seguido yo voy a describir sencillamente para una mejor ilustración de los Senadores.

Pero yo no voy a dar el debate en el preámbulo y en la introducción, la verdad fue que ya recorrimos un buen camino, las muy sesudas y lúcidas intervenciones del doctor José Darío Salazar compañero de citación, del doctor Aurelio Iragorri, del doctor Guerra de la Espriella, las interpelaciones muy atinadas del doctor Barco, la doctora Daira tuvo unas magníficas intervenciones, y la de ustedes por supuesto, la del Viceministro que ya nos empezó a aclarar o al menos ya entró en el tema, y del señor Subdirector de la DIAN, que estuvo la semana pasa-

da aquí. Yo creo que ya nosotros podemos decir como dijimos ese día, hicimos un abre bocas, hicimos la introducción del debate. Señalamos más o menos los puntos claves, pero déjenme entonces señor Presidente, si usted lo tiene a bien, si usted lo considera y los compañeros, yo hago una presentación muy breve, recabar en una serie de aspectos que ya hicimos el miércoles pasado y analizar una serie de aspectos para que los otros Congresistas invitarlos a que terciaran en el debate y naturalmente oír los criterios del señor Viceministro que, repito, en nuestro sentir, representa auténtica, genuinamente al Ministerio de Hacienda en este caso.

El señor Ministro, y tengo que decir para hacer honor a la verdad, el señor Ministro de Defensa ad hoc, Ministro de Hacienda, estuvo ayer aquí, y precisamente habló personalmente, vino a decir que él concurriría al debate gustoso, que él no lo iba a eludir, pero que nosotros decidiéramos, nosotros le comentamos que íbamos a hablar con el Ministro Oscar Iván Zuluaga y efectivamente con él convenimos, que el Ministerio de Hacienda fuera representado, no por el Ministro ad hoc, doctor Santos, sino por el Viceministro Zárate, el Viceministro técnico que es el que conoce de este asunto.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:**

Bueno señor Senador le damos un saludo a nombre de la mesa directiva y de los Senadores al señor Viceministro de Hacienda y al señor Director de la DIAN.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Entonces eso quiere decir que la visita que estaba haciendo aquí el doctor Santos ayer, merodeando en esta Comisión, tuvo por objeto tratar con usted la excusa para no presentarse al debate.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Así es, distinguido Senador, también tuvo la ocasión de hablar con el doctor José Darío y con el doctor Iragorri Hormaza, que son los compañeros de citación.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Como para ponerle algún ánimo al debate, yo hago la pregunta, no por exculpar al doctor Santos, porque él por supuesto que tiene otros guardianes de su heredad electoral, la hago es porque vi al más grande de los escuderos que tiene el doctor Germán Vargas Lleras, muy incisivos sobre el doctor Santos, pero como no faltan si no dos años, y como el que está en Nariño todavía no ha tomado una decisión definitiva, pues aquí también en estas conversaciones, en estas intervenciones se juega todo alrededor de esas grandes candidaturas, porque lo que está de por medio es la presidencia de un país, que tiene 45 millones de habitantes y como 280.000 millones de dólares de producto interno bruto. Está muy bien que el doctor Guerra de la Espriella salga siempre al quite.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Bueno Senador Villegas, entonces usted quiere tomar la palabra para darle un trámite a su debate.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Con un saludo muy especial y muy cordial al señor Director de la DIAN, al señor Vice-ministro técnico y a los compañeros de Célula Legislativa, yo como dije anteriormente, considero que el debate ya se ha adentrado, ya hemos sin duda alguna recorrido un camino, pero déjenme que yo reitere algunas apreciaciones que hicimos el miércoles pasado.

El comercio exterior colombiano, hay que recordar, se ha incrementado notoriamente, avanza en su participación del PIB, en 10 años se ha incrementado, ha subido unos 10 puntos, de un 36%, ha llegado al 47% del PIB en el 2006, lo que es muy significativo y muy diciente.

Además de eso el comercio exterior, se prevé que paulatinamente vaya en incremento en razón a que Colombia en este momento negocia una serie de tratados de libre comercio, 10 según entiendo ha dejado, obviamente atras 2, 3 que tenía para pasar una cifra apreciable y entonces ese comercio internacional se nos ha incrementado y va a ver obviamente una gran demanda de importación, como de exportación. Por eso tenemos que tomar unas medidas que no admiten equivocación o yerro alguno, ojalá de este debate saquemos unas conclusiones para beneficio del futuro de nuestro creciente, pujante comercio exterior colombiano.

En el año 2006, se movieron 29 millones de toneladas y es bueno que la opinión conozca que buena parte de ellas se hicieron a través de los puertos marítimos, un 86%, un 12% para ser más preciso se movió por los puntos terrestres de frontera, por los pasos de frontera y tan solo un 2% por los aeropuertos.

La carga tanto de importación como de exportación, la examina fundamentalmente y déjenme que yo haga una descripción muy rápida, 4 entidades del Estado, que son la DIAN que reconoce la mercancía, la inspecciona, la revisa; el *Invima*, que hace un control sanitario sobre todo en materias primas y todo lo relativo a alimentos de consumo humano; el ICA que inspecciona y revisa todo lo atinente a materias primas, a semillas para siembra; y la policía antinarcóticos de gran importancia, porque impide y evita la presencia de narcóticos, en todos estos nodos de transferencia de comercio exterior, como dicen los economistas, nodos de transferencia de comercio exterior, que son los puertos, los aeropuertos y las fronteras terrestres.

En ese orden de ideas, se estructuró un Conpes, que ya lo he mencionado el 3469, de justamente hoy hace un año, 30 de abril de 2007, hoy está cumpliendo un año ese Conpes. En ese Conpes señor Director de la DIAN, se trató de articular esas dependencias que ya he mencionado y hacer una inspección rápida, ágil, coordinada importantísima para el país, evitar

duplicidades, evitar paralelismos y se concibió en ese Conpes un control de mercancías con unidad de tecnología, con unas plataformas tecnológicas fuertes, no como ahora débiles que existen con unos protocolos de inteligencia muy importantes, y con una intercomunicación fluida entre los distintos nodos y entre distintas entidades y dependencias.

Entonces señor Ministro así quedó plasmado en el Conpes que yo hago cuentas y luego en la Reforma Tributaria, distinguido Senador Barco, aprobamos un artículo extenso, el artículo 71 de la Ley 1111, un artículo en donde allí están, se describe y se define, quien es el sujeto activo de la tasa que se crea por medio de ese artículo, tasa que va a financiar la inspección de mercancías, inspección no intrusiva, inspección con rayos X, inspección con escáner, inspección no física.

Como entre otras cosas doctor José Darío Salazar, seguramente usted va a recabar y a ahondar en el tema, como lo han adoptado, esa inspección no intrusiva, los principales 44 puertos del mundo, Bremen para citar uno, Buenos Aires, Singapur, Hong Kong, Róterdam, allí se ha establecido ese sistema no intrusivo, entre otras cosas lo lanzó a la faz mundial, la aduana de los Estados Unidos, la oficina de aduanas de los Estados Unidos y de protección de fronteras, así se denomina la dependencia estadounidense, que lanzó al mundo este sistema.

Entonces en ese orden de ideas, después de obtener por parte del Congreso la autorización para la tasa, tasa en donde, repito, hay un sujeto activo, que es la DIAN, el Gobierno Nacional por intermedio de la DIAN, un sujeto pasivo, ojo con esto que voy a decir, porque es un punto crucial del debate, los sujetos pasivos son los inspeccionados, precisamente los que tienen que pagar el gravamen, pero no son desde ahora, decimos, no son, no pueden ser según la ley, los usuarios, los clientes de las sociedades portuarias a los que ahora se les quiere cobrar la tasa, si tienen que pagar la tasa a los que se les inspecciona la mercancía, exportadores e importadores o los que hagan sus veces, transportadores, los que hagan la declaración respectiva. Entonces allí, qué bueno, que bien concebido ese artículo, yo no sé si es de su cosecha exactamente, o de sus distinguidos asesores suyos. El doctor Luis Fernando Duque, no soy infidente, me lo encontré en el aeropuerto después del debate y me dijo que él era el padre de ese artículo, yo lo felicité porque quedó muy bien concebido, entiendo que él le hizo promoción a ese artículo y él como miembro e la Comisión Cuarta del Senado, seguramente lo defendió.

En ese artículo, se habla de los costos de mantenimiento, el preventivo, el correctivo, el precautelativo, el costo de operación, el costo de inversión, allí en ese artículo está fijado el método y el sistema, el método para llegar a la tarifa, tarifas que a nosotros jamás se nos ha dicho cuáles son, no se nos ha dicho en las preguntas que hicimos, no se nos dijo jamás qué tarifa se iba a cobrar, se dijo que con la licita-

ción que ahora vamos a hablar de ella, expidió y sacó la DIAN, allí obviamente se fijaban unas tarifas tentativas que eran muy costosas de pronto, y entonces, por eso se optó por el otro sistema o sea el que la sociedades portuarias compraran el equipo.

Muy bien, entonces en ese artículo 71, para no desviarnos ni hacer discreciones, en ese artículo 71 se dice cómo se hará, cuáles son los costos de esa tarifa y a quiénes se les irrigará o se les repartirá, se les cobrará la tarifa y vuelve a decir que son obviamente, los que se sirven de la carga, es decir los sujetos pasivos, repito, los sujetos pasivos de esa tasa, son los importadores y exportadores, no son de ninguna manera los usuarios los que toman los servicios de las sociedades portuarias.

El ministerio por intermedio de la DIAN, saca la licitación, da apertura a una licitación con unos prepliegos y cuando los prepliegos densos entre otras cosas y extensos, entendemos que tiene 600 folios, se hizo un trabajo muy grande por parte de la DIAN, ¿para qué?, para que por medio de una licitación se escogiera un concesionario, el Gobierno Nacional nunca haría una inversión en ese sistema, compraría los equipos, obviamente pondría los equipos un concesionario, ese concesionario se paga los equipos como en toda concesión con la tasa, de que ya hablaron, cuando se presentaron los prepliegos hubo mucho escándalo mediático, editoriales, comentarios, se pronunciaron las distintas agremiaciones del país, dijeron el comercio exterior va a tener un colapso, porque va a haber congestión en los puertos y además esa tarifa que está planteada es irresistible, es gravosa y vamos a quitarle competitividad al comercio internacional. Inmediatamente el Gobierno desistió, suspendió la licitación, estaba en todo su derecho, nosotros no vamos a criticar desde el punto de vista jurídico, hasta ahí llegó la licitación y dijo, no nosotros hemos encontrado una fórmula magnífica, que es que las sociedades portuarias compren el equipo lo suministren, lo presten, no sé cuál sería el término jurídico exactamente, en eso estamos cavilando con el Senador Salazar, no hemos podido encontrar el término, porque ellos serían los dueños del equipo, en caso de consumarse esta nueva modalidad y naturalmente nadie ha dudado, la operación siempre será de las DIAN, del *Invima*, del ICA, de la policía antinarcóticos.

Qué pasa distinguidos Senadores, con la segunda ya modalidad, de que compren las sociedades portuarias el equipo. Primero que se pierde la integralidad, se pierde la unidad y hay algo muy grave y es que este era un sistema compensado, compensado porque los puertos, yo repito, Buenaventura y Santa Marta que son los de más movimiento de carga, esos son los que podían comprar o pueden comprar el equipo sin ningún problema, son equipos entiendo de 8 o 10 millones de dólares por puerto. Ellos obviamente compensarían el problema de carga, el problema de rentabilidad con los puertos terrestres, con los pasos de frontera y con los

aeropuertos, era un sistema compensado, bien ideado, bien concebido, además de eso no se rompía la unidad, la articulación, pero ahora cada puerto compra el escáner, entre otras cosas sí, van a tener que adquirir un equipo esos puertos con unas prescripciones que usted se las da, pero voy a entrar a un punto que lo mencioné la vez pasada, el primero de julio del 2012 como ustedes conocen hay una norma de los Estados Unidos en donde se prohíbe entrar cualquier tipo de mercancía, si no ha sido examinada en un ciento por ciento en el puerto de origen, qué tal que esos equipos, Dios no lo quiera, no sean aceptados por los Estados Unidos, así quedamos, y yo pregunto, señor Director de la DIAN, quién va a comprar a los aeropuertos los escáner a los puntos de frontera terrestre, van a dejar desguarnecido el país.

Ahora vamos a hablar de las aprehensiones, de las estadísticas de las aprehensiones y de verdad el gran problema no está en los puertos, ni en los aeropuertos sino en los pasos de frontera, en Ipiales, en Maicao, en Cúcuta, ahí es donde están los grandes problemas, usted lo sabe mejor que nadie, de contrabando, de todo tipo.

Entonces, como dice el adagio popular el Gobierno como en muchas ocasiones pasa infortunadamente, la carne se la da a los privados y el hueso, se queda con el hueso que es lo más grave, el día de mañana, cómo se va a comprar, a quien le va a comprar, qué equipos se van a comprar, es decir aquí va a haber no la unidad tecnológica apetecida, la unidad tecnológica concebida y plasmada y consignada en la licitación inicial. Entonces el llamado desde ya, volver a la licitación anterior, doctor Antonio Guerra, volver a la licitación, darle paso a esa buena concepción que se tuvo.

Ya mencioné el gran problema del comercio exterior, sobre todo con los Estados Unidos, yo quiero dar una cifra y ustedes la conocen suficientemente pero es para mostrar la importancia que esto tiene, Colombia del total de sus exportaciones, el 32% va a los Estados Unidos y el 36% de las importaciones provienen de ese país o sea que no es de poca monta el asunto que nos ocupa hoy.

Conflicto de intereses, que lo queremos señalar, si las mercancías las compran las sociedades portuarias y ustedes coronan este proceso. Hay un conflicto de interés, porque el dueño o al menos el responsable de la carga, las sociedades portuarias van a ser dueños de los equipos, nosotros estamos investigando si en un momento dado, jurídicamente en un momento dado, el dueño del equipo dice no lo presto, no lo doy, no lo facilito para el examen y hay algo muy grave y es que hay una estrecha cercanía entre el dueño del equipo y naturalmente la carga que se va a examinar, hay una estrecha íntima relación entre supervigilado, vigilado... entre controlado auditor, entre controlado controlador, esa estrecha relación no es buena y como el negocio, las sociedades portuarias yo lo dije aquí y lo repito, tienen una rentabilidad impresionante, y el negocio de ellos es mover carga. Entonces no será que uno de los atractivos para

un determinado puerto es hacer permisible aflojar los controles de inspección, decir no, venganse aquí a Buenaventura, que aquí nosotros arreglamos el problema, señor exportador e importador, aquí no vamos a poner tantas trabas como las ponen en Santa Marta o en Cartagena. No será que hay una actitud permisible, laxa, por parte de la inspección si se llega a culminar y se llega a consolidar este segundo sistema.

Tarifas, hoy la vamos a oír, porque se nos ha dicho que con las sociedades portuarias, se abarata notoriamente. Yo señor Director recibí unas cifras que no me las contradijo el señor Viceministro de Hacienda, dije que hoy una inspección física, vale aproximadamente unos 400.000 pesos, según se había dicho en esa licitación un contenedor de 40 pies costaba unos 135 dólares la inspección; uno de 20 pies 75 dólares y ustedes, se ha dicho, se ha filtrado, que un contenedor con el nuevo sistema de las sociedades portuarias, va a pagar 10 dólares por contenedor. Nosotros creemos que no se atenta contra la competitividad, ni contra el costo, por supuesto de nuestras exportaciones, dando unas tarifas con la licitación que inicialmente se concibió, ahí se puede llegar a unas tarifas de ciento, como he mencionado de 130 dólares, 80 dólares, no examinando la totalidad de la mercancía inicialmente, lógicamente un 35%, que podrá ser como se ha planteado.

Entonces, yo quiero señor Presidente y distinguidos colegas, dejar así planteado el tema, he reiterado algunos aspectos que nos preocupan, nos preocupa para hacer una apretada y última síntesis, se está contradiciendo el Conpes, desnaturalizando, desvirtuando y también en nuestro sentir se está, no desarrollando, ni dándole cabal cumplimiento al artículo 71 de la Ley 1111 de 2006, mil gracias, señor Presidente yo quiero que nuestro amigo y colega, el doctor José Darío Salazar, ahonde en algunos puntos, él va a enfatizar en algunos temas y agradezco mucho la atención prestada.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Sí señor Senador, Senador Salazar.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Una moción de orden.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Sí Senador Guerra.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Gracias Presidente, con la venia del doctor José Darío Salazar. A qué horas o mejor, en qué momento según la metodología que usted establezca para este debate, podemos intervenir los Senadores no citantes.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Yo diría que tan pronto terminen los citantes, para que haya una información completa por parte de los funcionarios, ellos puedan hacer su exposición.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Le ruego el favor, me anota como interviniente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Perfecto.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Yo también tengo interés, señor Presidente, permítanme unos minutos, pero antes de intervenir, a mí me gustaría formular una serie de preguntas, con una serie de documentos que tengo de correspondencia cruzada, entre la DIAN y algunos organismos que operan, del transporte marítimo y entidades de gremios.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Antes de hacer la intervención, ¿hacer unas preguntas?

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Unas preguntas, sí.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Pero que obviamente se les responderán en el momento en que ellos intervengan.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Sí claro, perfecto

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Perfecto. Senador Salazar.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Gracias señor Presidente. la verdad es que, este es un debate muy interesante que ha llamado la atención de importantes sectores económicos del país, estas decisiones por el impacto que tienen en la economía fiscal del país y que tendrán hacia el futuro, no pueden pasar desapercibidas, y en este momento como nosotros cumplimos con nuestro deber, yo tengo la seguridad de que muchos colombianos, de diferentes sectores la industria, el comercio, están pendientes de estas decisiones, de modo que me parece que es un debate de la mayor trascendencia.

Lo primero que nos inquieta a nosotros es, la desnaturalización que algunas entidades del Gobierno Nacional han hecho del documento Conpes 3469, que tenía unos mandatos precisos, que tenía unos propósitos precisos, que tenía un marco de acción precisa y que ha sido totalmente desnaturalizada por algunos estamentos del Gobierno Nacional.

Qué decía ese Conpes, y por qué se hizo ese Conpes, se hizo a raíz de las dificultades que nuestro comercio ha venido teniendo en la inspección de la carga que sale e ingresa al país, carga, especialmente la que ingresa, que por supuesto tiene un impacto fiscal en la Nación, doctor Franco, usted que es celoso guardián del tema fiscal, como que le corresponde a ustedes

controlar lo que entra y lo que sale básicamente y entre otras cosas por el tema de los recaudos, que esa mercancía paga especialmente cuando ingresa al país.

¿Cuáles son los problemas que identificó el Gobierno Nacional, frente a este tema del comercio exterior? la inspección hoy es demorada y deficiente, no se comparte información entre las diferentes dependencias, existen protocolos distintos de información. Las plataformas tecnológicas son débiles a iniciativa del Gobierno estadounidense, que es nuestro mayor socio comercial, a partir del año 2012 el sistema de inspección no intrusiva de mercancías a iniciativas de la oficina de aduanas, como lo expresó el Senador Villegas, solicitará a los países socios comerciales que la aduana correspondiente al país donde se va a iniciar la exportación, verifique el ciento por ciento de la mercancía en el puerto de embarque, como sucede hoy en los principales puertos del mundo, es que no son pocos los puertos que han adoptado estos sistemas, entre otros Róterdam, Leadre, Bremen, Amber, Singapur, Yokohama, Hong Kong, Liverpool, Génova, Dubai, Santos, Buenos Aires, Lisboa, en la mayoría de los casos, Senador Villegas, honorables Senadores, operados por concesionarios independientes, en alianza con las autoridades de aduana de cada país o en su defecto las autoridades aduaneras han comprado directamente los equipos y los operan con la ayuda de los fabricantes, pero aquí en Colombia resolvemos desconocer esa experiencia de estos puertos que llevan una inmensa tradición, de comercio exterior y entonces aquí resolvemos torcer el propósito del mandato del Conpes y escoger a dedo a quién se le van a dar estos servicios, me parece que lo que se ha hecho no es lo más conveniente, genera muchas inquietudes y muchos interrogantes y no deja bien parado el nombre de instituciones y de funcionarios del Gobierno Nacional.

Qué definió ese Conpes, cuál era la naturaleza de ese Conpes, como desarrollo de las recomendaciones del Conpes, la DIAN preparó el documento, estudio de convivencia y necesidad, para contratar el otorgamiento de una concesión al concesionario para que este de conformidad con lo previsto en el artículo 32 numeral 4 de la Ley 80 del 93, por su cuenta y riesgo preste servicio de inspección no intrusiva a través de sistemas de rayos X, para las mercancías que ingresen y salgan del territorio nacional, por los aeropuertos, puertos y cruces de frontera terrestre bajo el control y vigilancia de la DIAN. Aquí viene una segunda decisión que contraría el espíritu consagrado en el Conpes, porque el mandato del Conpes es que las mercancías sean inspeccionadas además de los puertos en los aeropuertos y en los cruces de frontera terrestre, por aeropuertos y por cruces de frontera terrestre Senador Villegas, se vienen dando los mayores problemas en inspección de cargas y sin embargo desconociendo señor Director de la DIAN, el mandato del Conpes, se está pretendiendo que esto de la inspección de las mercancías por el sistema no intrusivo con

escáner se haga solamente en algunos puertos de Colombia, en los puertos marítimos.

Se inicia todo el proceso derivado del mandato del Conpes, se presentan prepliegos en junio del año 2007, de 600 folios debió ser un trabajo bien concebido, bien organizado, un trabajo loable, me imagino que de la DIAN, claro que recibió observaciones de gremios importadores, exportadores, operadores portuarios, fabricantes de equipos a quienes se había invitado a participar en esa posible licitación, o sea que fue una discusión abierta, una discusión transparente para que el Gobierno Nacional escogiera o tomara la mejor decisión.

De repente se suspende el proceso, sin explicación alguna, entonces se empieza a gestar la decisión, ya no de una licitación pública, sino de escoger a dedo honorables Senadores los beneficiarios de este jugoso contrato, porque es un contrato, Senadores que asciende a 227.000 millones de pesos, no es una bicoca y de un solo plumazo se cambia la política del documento Conpes, frente a este tema del comercio exterior y se concibe que lo mejor es entregarle a las sociedades portuarias, la adquisición de estos equipos.

Sociedades portuarias señor Director de la DIAN, que son los sujetos pasivos, porque es a ellas a quienes se les va a inspeccionar su propia carga o parte de la carga. Sociedades portuarias donde se van a instalar los equipos en su propia planta física, sociedades portuarias que van a hacer la inversión millonaria de estos equipos, sociedades portuarias que van a cobrar unas tarifas, no solamente a los sujetos pasivos, como lo dice el artículo 71 del cual habló aquí con propiedad el Senador Villegas, sino que van a transferir esos costos, esa inversión a todas las cargas de exportación e importación, sean inspeccionadas o no sean inspeccionadas, porque se va a hacer selectivamente, pero todas van a tener que pagar ese costo de la inspección sean o no sean sujetos pasivos, desnaturalizando el espíritu del artículo 71 de la reforma tributaria; no deja una buena inquietud, no deja un buen sabor esta decisión que además lesiona intereses de la Nación, porque excluye lo que inicialmente se había previsto, señor Viceministro y señor Director de la DIAN, como era el que todos los nodos, todos los puertos, aeropuertos, pasos fronterizos, fueran inspeccionados, se arguye aquí que el tema de costos es el principal elemento para que se cambie radicalmente esta decisión, se desconozca el Conpes y se señale a dedo los beneficiarios de este, beneficiario de este jugoso contrato.

Cuando se tomo la decisión, como se infiere de las respuestas, no había un estudio económico sobre costos de tarifas, pero yo me pregunto y usted señor Director de la DIAN lo sabe, ¿cuánto puede constar una mala decisión en este aspecto en el tema fiscal?, ¿cuánto puede impactar fiscalmente al tesoro nacional una decisión en que las sociedades portuarias van a adquirir los equipos, van a ser los dueños de los equipos, van a ser los dueños de las instalaciones donde se inspeccionan esos equipos y van

a ser los dueños de parte de la carga inspeccionada? Habrá una total autonomía, una total independencia en unos funcionarios que no serán de alto nivel de la DIAN, que no serán de alto nivel de las otras instituciones, que serán como lo indica el documento, operadores de estos equipos, operarios de estos equipos, la presión sobre ellos, de los dueños de los equipos, de los dueños de las instalaciones, de los dueños de la carga, puede ser muy fuerte y puede ser incontenible e incontrolable, por ejemplo para evadir impuestos, por ejemplo para pagar menos tasas, por ejemplo para exportar mercancías de dudosas procedencias, entonces lo que por un lado aminoraría los costos, cuyos estudios no conocemos, cuánto le puede costar al país por correr el riesgo, de no hacer una cosa conveniente, de no hacer una cosa transparente, de hacer una cosa a la carrera, yo lo invito señor Director de la DIAN, el señor Viceministro de Hacienda usted que tiene tanto interés en este tema, porque es que en el despacho del viceministerio de Hacienda hemos visto tanto interés en entregar esta decisión a las sociedades portuarias, yo lo invito señor Director de la DIAN a que averigüe un poco más, qué sucede en los puertos más importantes del mundo, a los que ya nos referimos, porque la referencia que tenemos es que en esos puertos las autoridades aduaneras han comprado directamente los equipos, que podría ser una mejor decisión, porque es el propio Gobierno Nacional, el propio estado el dueño de esos equipos y que los han operado, los operan con ayuda de esos fabricantes, por qué no investigan antes de tomar una decisión, que puede causar dificultades y que puede salir muy costosa, si esto no se maneja de una forma conveniente y transparente. Entonces yo los invito a que hagan una revisión de este tema y que no vamos apresuradamente, con cuentas alegres, porque nadie nos ha hablado del tema de las tarifas, cuando se tomó la decisión no había un estudio de las tarifas.

La razón Senador Villegas, que nos llega, es que los señores de las sociedades portuarias, doctora Daira, usted que tiene una muy poderosa, allá en Cartagena, una sociedad portuaria de las más poderosas, que las sociedades portuarias se quejaron al Gobierno Nacional, Senador Barco y dijeron que esas tarifas iban a salir muy altas, que mejor ellas compraban los equipos, una inversión de 227.000 millones de pesos. Cómo será de atractivo esto que prefirieron o prefieren meterse la mano al bolsillo, para desembolsar estos recursos y comprar los equipos, que los dejaran ser los propietarios de los equipos y que ellos le pedían a la DIAN, que los operara.

Por supuesto que debe tener un interés muy particular, un interés muy subjetivo, por supuesto que aquí no debe haber total imparcialidad en estas decisiones, y entonces ante las quejas de las sociedades portuarias, dueños de las instalaciones o las instalaciones concesionadas, dueños de la infraestructura, dueños de parte del comercio exterior, entonces 2 ó 3 oficinas del Gobierno claudican y entonces entre-

gan el mandato del Conpes, y están dispuestos a que esa propuesta de las sociedades portuarias, sin mayor análisis, se vuelva una realidad, porque el informe que tenemos, las noticias que tenemos es que es a solicitud de las propias sociedades portuarias que se quiere desconocer la decisión del Conpes. Básicamente esa es la inquietud que nosotros tenemos...

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Una brevísima interpelación.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Sí señor Senador Barco.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Con la venia de la presidencia por supuesto. Cuando se discutía el artículo dentro de esa reforma tributaria, como era un artículo largo y muy técnico, un poco confuso, siempre hubo mucho cotilleo y alguien dijo que eso era tan supremamente técnico, que no había sino 4 empresas en el mundo que ofrecían esos equipos, y repito esto en honor del doctor Franco. Había un Representante dando explicaciones, y hubo un momento en que llegó como a un túnel, no podía con el artículo, y no era de culparlo, porque no tenía porqué saber el Congresista sobre estas cosas tan sofisticadas, fue cuando se buscó que interviniera el doctor Franco. Esa es la historia del artículo, yo estaba ahí muy pendiente de la discusión, porque cuando llegué a la lectura del proyecto de ese artículo se me fueron las luces, sabe usted si es verdad o no que no son sino 4 los productores de esa clase de equipos tan de alta tecnología, tecnología de punta.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

No lo sé, pero aquí alguien dijo que habían venido europeos, chinos y americanos, gente de alta tecnología a ofrecer los equipos, me imagino que debe ser una cosa, viendo que los franceses también, debe ser algo de una gran tecnología y por supuesto tiene que estar en la mayor tecnología, porque la inspección va a ser muy intrusiva.

Eso Senador Barco, llama la atención sobre la trascendental decisión que se va a tomar, la trascendencia que se va a tomar, es que está en juego no el interés de las sociedades portuarias, el interés económico Senador Barco, está en juego el comercio exterior de Colombia, la transparencia del comercio exterior en Colombia, este es un país con dramáticos problemas, problemas de droga, problema de narcotráfico.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Una interpelación, con su venia. Para mayor información tengo entendido que las empresas o las personas que por lo menos hicieron lobby, para ofrecer este tipo de tecnología, está Cotécnia de un señor Querubín Villegas, algo así, Rapistan, Netek que son de origen chino, y SIC esas tres empresas.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

¿Y esas son de dónde?

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Hay una china y otras que están representadas por estas personas que yo acabo de citar.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Bien, entonces básicamente eso es lo que quiero expresar, me parece que la decisión es de mayor trascendencia y aquí hay que actuar con patriotismo, especialmente los funcionarios del Gobierno Nacional que tienen en la mano la decisión, porque no la tenemos nosotros, hay que pensar en qué es lo que beneficia a Colombia y no en qué es lo que más les conviene a unos empresarios muy respetables, pero particulares.

Gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

A usted señor Senador. Han solicitado la palabra los Senadores Guerra y Galvis en su orden. Senador Guerra.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

De nuevo gracias señor Presidente. Lo cierto del caso es que los dos Senadores citantes que me han precedido en el uso de la palabra, han hecho una si bien breve, concisa e ilustrada presentación, que me obliga a omitir algunos apartes que tenía pensado manifestar a lo largo de esta intervención, y desde luego hacerla más sucinta para lograr escuchar a los funcionarios de Gobierno cuanto antes.

Fundamentalmente, mi intervención tiende más a plantear interrogantes, más allá de las preguntas que aparecen en el cuestionario respectivo, cuestionario que si la memoria no me traiciona, data de noviembre del año inmediatamente anterior. Pero paralelamente a esos interrogantes, también me surgen cuestionamientos y me anticipo a decirles que yo no he quedado satisfecho, sin ser citante, sin haber participado en la preparación de las preguntas, no he quedado satisfecho con las respuestas enviadas por el señor Ministro de Hacienda ad hoc, o el señor Ministro ad hoc, no sé cuál sea doctor José Darío Salazar, cómo se debe decir, Ministro de Hacienda ad hoc o Ministro ad hoc de Hacienda, cuál es lo correcto. O el orden de los factores no altera el producto.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Dice Ministro de Hacienda y Crédito Público ad hoc.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Ad hoc y debo entender que estas preguntas fueron resueltas entre Ministro de Hacienda y la DIAN, y que el doctor Juan Manuel Santos, simplemente se dedica a poner en práctica la política de seguridad democrática y a firmar por supuesto el cuestionario de respuesta.

Doctor Franco, se me ha dicho, porque también he adelantado un trabajo de campo que no en los muelles de las sociedades portuarias, se me ha dicho que una vez el Gobierno Nacional decidió abortar el proceso que usted lideraba al interior de la DIAN, conforme a los lineamientos establecidos en el Conpes, del cual se ha hecho mención, le entregan el negocio a las sociedades portuarias y aparecen estas entidades de derecho privado convocando a un concurso o licitación privada, para la eventual escogencia de la firma a quien comprarle los equipos para adelantar las tareas de inspección y registro o de registro e inspección vía, aparatos como los escáner.

Sí, si es una licitación de carácter privado, a mí me dijeron y quiero que me contesten después, si es verdad o no, que en ese concurso hay presencia de funcionarios de la DIAN, y yo no sé bajo qué modalidad, si como comité evaluador o como simples observadores, no lo estoy afirmando, me la han dicho y quisiera tener una respuestas al respecto y me reservaría señor Presidente, con su venia, si no quedo satisfecho con la respuesta poder contrainterrogar sobre ese tema que me parece sustantivo en este momento. Con mucho gusto Senador.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Con la venia de la Presidencia. Un comentario muy breve de lo afirmado por usted Senador Guerra de la Espriella, aquí nos aceptaron, no es información a hurtadillas o una información confidencial, no, ni rumores, ni especiosos, aquí en el seno de la Comisión, el Viceministro manifestó que sí había presencia de funcionarios públicos en la apertura de la licitación, cuando se destaparon las ofertas económicas de las sociedades portuarias, porque el proceso de las sociedades portuarias va avanzado, y tuvo la presencia allí, yo entiendo, seguramente nos lo van a decir, por qué estaban esos funcionarios ahí, entiendo que al Ministerio le interesa y a la DIAN le interesa que compren no cualquier equipo, me imagino.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Más grave aún, señor Presidente con lo que acabo de escuchar. Ahora bien, desconozco si una vez tomada la decisión por el alto Gobierno, de entregarle este negocio de la adquisición de los equipos a las sociedades portuarias, porque hay que llamarlas por su nombre, no al sector privado, a las sociedades portuarias, marítimas, porque en el futuro podemos tener sociedades portuarias fluviales.

Qué entidades del Gobierno están trabajando el tema, porque es que también he escuchado en repetidas ocasiones, el nombre de un funcionario que no conozco y si lo he conocido no lo reconozco, un tal Mateo, como que labora en la presidencia de la República, se me ha dicho, no he tenido el gusto de conocerlo, repito, y si lo he conocido no lo reconozco y si lo hubiera reconocido le hubiera indagado sobre el tema, porque me dicen que empuja mucho este tema, si es un negocio entre particulares como lo son las

sociedades portuarias, hasta dónde ética, hasta dónde éticamente deben llegar los funcionarios de Gobierno, más allá de haberles entregado a estos operadores portuarios los requisitos que hay establecidos en materia técnica, tal vez la DIAN para la adquisición de los equipos.

Tal cual lo dijo el Senador José Darío Salazar, a mí también me ronda en la cabeza el porqué el Gobierno Nacional después de un trabajo tan arduo, después de dos años de estudios, de preparativos por parte de la DIAN, la desmontan, y mágicamente entregan el negocio, que lo ha dicho el Senador Salazar, de alrededor de 220 millones de dólares a los operadores portuarios y no conocemos los estudios, yo he venido insistiendo en ese tema desde la semana pasada cuando iniciamos este debate. Qué bueno que nos dieran argumentos, para tener la suficiente y absoluta claridad del porqué, Doctor Franco, a la DIAN institucionalmente la bajan del caballo, vulgarmente hablando. Pregunto yo también, cuál es el papel que ha venido jugando el Ministerio de Transporte, al fin de cuentas, si mi conocimiento y la memoria no me fallan, la Superintendencia que vigila a las sociedades portuarias es la Superintendencia de puertos y el Ministerio de Transporte tiene una altísima incidencia, una correlación directa, cuál es el papel que institucionalmente en el proceso conducido por la DIAN, inicialmente jugó y qué papel está jugando en estos momentos institucionalmente, lástima no contar con la presencia de uno de los altos funcionarios del Ministerio del Transporte, porque a ellos también les toca directamente lidiar con esta temática.

A lo largo de las respuestas del cuestionario no percibo, que haya una opinión de parte de ese Ministerio frente al cuestionario y frente a la temática en general. Me relevó el Senador Villegas cuando manifestó que en este negocio el Gobierno Nacional y sus razones tendrá y las oiremos luego, entregó la porción de carne de primera y dejó la porción de carne de tercera adherida al hueso, cuando hacemos esta mención nos referimos a que verdaderamente el negocio, para la inspección o el registro de inspección de las mercancías que entran y salen del país, están evidentemente, Senador Barco las sociedades portuarias marítimas que no, por múltiples dificultades que ustedes la conocen, especialmente las de fronteras terrestres y fluviales, ¿quién se va a encargar de esas? Apuesto a que ahí, cualquier Conpes más adelante que vuelvan a modificar una vez más, porque no es bueno ese antecedente, señor Presidente y apreciados colegas.

En cualquier Conpes entonces establecerán la obligatoriedad de que sea el Gobierno Nacional a través de la entidad X, la que asuma la operación de inspección y registro de las mercancías que por esas fronteras entren y salgan de nuestro país.

Yo tengo el más alto conocimiento del señor Ministro de Hacienda, hoy impedido, mi buen amigo, pero no dejo de recordar que él antes de fungir como Ministro, creo que era alto consejero para la política económica de Gobierno

Nacional, yo no sé, si entonces cuando él estaba ejerciendo sus funciones en palacio, ya este tema, doctor Franco, señor Viceministro, se estaba tocando y si a él por ser alto consejero para la política económica, creo que así se llamaba el cargo, no recuerdo, le tocó lidiar con esto, ¿sí participó o no? y hoy ya conocemos de su impedimento, no lo sé, si de igual manera lo hubo entonces y si no participó en el Conpes que se preparó en la época, son cosas interesantes que vale la pena que ustedes las clarifiquen, porque en este trabajo de campo al cuál me he referido, resultan inquietudes de esta naturaleza, que bien vale la pena ventilarlas públicamente para que haya una absoluta y total transparencia en los actos de los funcionarios públicos, sobre los cuales nosotros también volcamos, nuestra confianza.

De todo este ejercicio, yo llego a la conclusión que como le resultó de fácil a las sociedades portuarias, que dicho sea de paso que nadie me lo ha preguntado, pero lo voy a decir, para mí no son ni frío ni caliente en cuanto a tener relación alguna, me parece que han jugado un importantísimo papel, desde que entraron en operación en lo que tiene que ver con el comercio exterior colombiano, y que han ayudado a dinamizar este sector de la economía colombiana, que no ha sido gratis porque también han derivado importantísimas sumas de utilidades y eso está bien, porque estamos en presencia de una economía de mercado, donde todo el que monta un negocio es para hacerse a unos ingresos bien habidos.

Pero me llena de curiosidad saber, cómo primero desmontan a la DIAN del proceso, casi que licitatorio y no sé si fue que hubo una mano invisible y aterrizaron en los predios de las sociedades portuarias, y el Gobierno Nacional dijo: ustedes tienen derecho a participar en este negocio, primer paso. Pero no contento con eso el Gobierno Nacional y no sé por qué conducto, además le dijo, y para que no se pongan bravos, el negocio es para ustedes. Compren los equipos, que nosotros con la DIAN a la cabeza y la institucionalidad antinarcótico, manejaremos la operación. Pero todavía no nos pregunten, dicen las sociedades portuarias, cuál será la tarifa que debemos de cobrar, de pronto una solución puede ser, un alza de tarifa generalizada por toda suerte de mercancías, que entran y salen por nuestro puerto, porque no parece que les convenga hacerlas diferencialmente por productos, que no es lo mismo y el doctor Franco no me dejará mentir, cuando digo que no es lo mismo, en términos de tiempo y de costo, registrar e inspeccionar productos perecederos, que productos que no tienen estas calidades.

Entonces, como en cascada tributaria doctor Franco, mire que tanta referencia que hago a usted, le ha ido cayendo a las sociedades portuarias, como digo yo vulgarmente, sin saber leer ni escribir y para utilizar un término castizo costeño, cipote negocio. Claro que tienen derecho a participar, honorables Senadores, y es por ello que yo sostengo que esto debe ser una licitación abierta, donde no solo ellos, sino todo

aquel proveedor que crea que tenga la capacidad de lograr presentar una oferta con los requisitos demandados por el Gobierno Nacional, en cabeza de la DIAN, sea bienvenido, pero no, eso en principio pareciera ser que es una operación comercial, que le corresponde, no sé con qué derecho, a las sociedades portuarias, demasiadas coincidencias, harto, aburridor y no quiero que me vean como que estoy tirando un manto de dudas o de suspicacias. No se nos ha entregado, no está en las respuestas, el haber llegado por parte del Gobierno Nacional a la decisión, que en materia de costos se abaratarían y le iría, mucho mejor al Gobierno Nacional en esta operación, con las sociedades portuarias que con cualquier otro proveedor que desconozco su origen y su nombre, bendito Dios.

Yo voy a terminar, no quiero hacerme aburridor y fatigante con esto, pero hay un tema que para mí sí es de fondo y me preocupa. Cuando se está en una negociación comercial, Senador Barco, uno dice me voy a valer de mayor poder para el manejo de esa negociación comercial, pulso o músculo, de acuerdo, resulta y acontece que la concesión que el Gobierno Nacional ha otorgado sobre las sociedades portuarias, doctora Daira, no sé, son 15, 18, 20 no sé cuántos años, pero imagínense ustedes que mientras transcurre ese período, el Gobierno Nacional según tengo entendido, entregaría esto en concesión por 15 años, ¿voy bien señor Viceministro?, por 15 años entregaría este tema de los escáner, corríjame, ¿voy bien 15 años?, no, es para poder hacer el símil para no equivocarme, la autorización de la compra de los equipos para a su vez entregarles la operación a ellos. Entonces, Senador Barco, a lo que yo quiero llegar es a esto, imagínese usted que estas firmas adquieran estos equipos por un monto X, yo no sé, cada sociedad portuaria se gastará 4 ó 5 millones de dólares, o 3 ó 2 yo no lo sé.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Una interpelación. Es que creo que son más de 25 años, ¿cuántos años son señor Viceministro? 12 años era en la licitación, pero entiendo que las sociedades portuarias pueden ser más de 25 años.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Gracias, entonces hipotéticamente en el mes de julio de este año, se les adjudica a ellos como de hecho está sucediendo la compra de estos equipos y se hace la concesión por 15 años. Entonces si a las sociedades portuarias X, Y o Z se les empieza a vencer Senador Salazar, su propio tiempo de concesión para la cual fueron creadas porque son sociedades de objeto único, qué pasará con la tenencia de los equipos que les demandó una plata importante, si el Gobierno Nacional concluyera que este o cualquier otro que no les va a renovar a prorrogar o a conceder nuevamente la concesión portuaria, es así para operar el puerto de la ciudad que corresponda.

Allí entonces en donde yo digo, que habiendo obtenido la autorización para la compra de los escáner o de los equipos, hay un elemento

que les permite tener un mejor poder de negociación para la concesión portuaria objeto inicial y único para la cual fueron fundadas. En fin..., yo voy a dejar aquí, sencillamente he querido traer algunos aspectos para que demos el debate, para que se haga claridad sobre ellos.

La DIAN, profesional en su conjunto colectivamente, debo dejar muy en claro su responsabilidad, ha venido jugando el papel que el Gobierno Nacional ha querido que juegue, como en cualquier equipo el entrenador está por encima de los jugadores, y lo han puesto a jugar en la posición dentro del equipo, que el entrenador, es decir el Gobierno Nacional ha querido que juegue. Tengo el más alto concepto del profesionalismo de los funcionarios de la institución, hemos trabajado en distintos temas con ellos y cuanto me alegra y me complace que el doctor Franco esté en vivo y en directo con nosotros hoy para que conozca todas estas inquietudes.

Mil gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

A usted señor Senador. Senadora Galvis tiene la palabra.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Gracias señor Presidente. Bueno en sí mismo yo quiero antes, aclarar algunos aspectos, en qué sentido diferente a los intereses que me asisten como ciudadana y como cartagenera que goza de un puerto o de una sociedad portuaria que hoy explota el puerto de Cartagena, de donde se deriva una gran parte de la fuente de empleo, porque es que la fortaleza de Cartagena son claramente tres, turismo, puertos e industria y amamonal o sea industria de derivados del petróleo.

Entonces para nosotros significa mucho, tener un buen puerto o un mal puerto, que Cartagena como puerto sea competitiva o no lo sea, yo, y me corrigen por favor los Senadores y los honorables Senadores citantes, si puedo estar errada, pero entiendo que claramente la posición asumida por los compañeros citantes, es de que no les gustó que la licitación a los escáner, al sistema de escáner que se pretende implementar, no debe ser por sociedad portuaria, sino a través de unos determinados comercializadores internacionales o fabricantes internacionales, con los cuales, que si son reducidos entre otras cosas en el mercado, o sea aquí lo que he entendido en que la discusión está, en que no sociedades portuarias no la adquieran, el fenómeno está en que se abrió la licitación, hay unos señores que pueden concursar y a uno de esos se debe adjudicar. Yo no le veo a los citantes un planteamiento diferente y para eso traen un discurso y una serie de argumentaciones donde sostienen estos e inclusive abren unos interrogantes en torno a la transparencia del proceso y quién sabe qué tipo de mercancías y la tolerancia y la latitud en este sistema que quieren manejar las sociedades portuarias, o sea, yo no soy defensora de sociedades por-

tuarias, yo soy defensora de todo aquello que nos permita sostener...

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

¿Me concede una interpelación?

Muchas gracias, con la venia de la presidencia.

Distinguida Senadora Daira, a nosotros no nos choca, nos tiene sin cuidado que el Gobierno haya escogido a dedo, como dijo muy bien el Senador Salazar, las sociedades portuarias, no tenemos mayores observaciones que hacer, ya lo dijo aquí el doctor Guerra, las sociedades portuarias lícitamente, obtienen pingües ganancias, es el negocio más lucrativo que hay en Colombia, lícito, sin duda, no, lo que nosotros estamos diciendo es que se rompió al otorgarle a las sociedades portuarias la posibilidad de comprar el equipo, se rompió con la filosofía que informaba el Conpes de unidad de tecnologías, de unidad de información, de unidad de plataformas tecnológicas y además de eso se deja buena parte del país desguarnecido, los puertos quedan sí con su escáner, con sus rayos X, entre otras cosas dos puertos mencioné, insisto, Cartagena y Buenaventura, que son los de mayor movilidad de carga, los otros quién sabe si van a comprar y a qué condiciones y qué equipos van a comprar y quién va a comprar el equipo para los aeropuertos como se ha dicho aquí para las fronteras terrestres, y aquí repetimos, la carne se la dieron a las sociedades portuarias y el hueso se quedó con el Gobierno.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Como yo decía y retomando en mi intervención, yo quisiera hacer el análisis muy sencillo. Cuando se crearon las sociedades portuarias, qué fue lo que la hicieron competitivas, yo le preguntaría por ejemplo al doctor Villegas o al doctor Salazar. Estamos en capacidad de saber cuánto eran las expensas por operaciones portuarias, cuando estaba Foncolpuertos y cuánto cuesta hoy a un usuario. Vea, por lo menos y en ese sentido puedo decir de que Cartagena mantiene unas tarifas tan similares a aquellas que existen en cuanto a puertos de Colombia y cómo lo logró, eso es lo que hay que ventilar, cómo logró Cartagena mantener este tipo de tarifas y hacer competitivo el servicio frente a una serie de puertos y frente a una serie de socios y trasportadores de carga. Cómo lo logró?, en menos tiempo, ojo, en menos tiempo del manejo, es decir más ganancias, o sea reduciendo el tiempo de operación, de esa manera permitía abaratarle el costo al usuario, mire, en puertos cuando Foncolpuertos y cuando lo tenía el Estado, demoraba 4 meses, había que tener una lupa y buscar ayer los hoy para dar con un contenedor en Cartagena.

Y resulta que hay un sistema de tecnología de punta que permite cuando se alza al contenedor, inmediatamente saber el peso, dónde está ubicado, qué tiene etc., cierto, esto permitió una inversión de 6 grúas, pórticos en Cartagena, que entre otras cosas es una tecnología que

pocos puertos la tienen en Latinoamérica, por algo la sociedad portuaria de Cartagena está en el 99 puesto de puertos a nivel mundial. Pero la gente le invirtió y yo les aclaro que no tengo ni siquiera una acción, ni un peso allí, ojalá y lo hubiera podido tener. Porque la gente no creyó ni le apostó al fenómeno de sociedad portuaria de Cartagena, que entre otras cosas hoy tiene algo que mostrar, una fuente de empleo organizada para los cartageneros, y ese abaratamiento es lo que hace y aquí están los intercambios de correspondencia entre autoridades como el Ministerio de transporte, como la DIAN, con la presidencia de la República, como no solamente las sociedades portuarias sino también otro tipo de usuarios, están planteando lo siguiente, pero cómo así que doscientos veinte tantos miles de millones, a unos particulares que van a demandar que el retorno en menos años, incrementen las tarifas de los usuarios, esa es una cosa bien diferente, es que hay un gran negocio y el gran negocio está en vender este tipo de implementos, los escáner a particulares, pero eso trae como consecuencia que esos particulares requieran del retorno de su dinero en un determinado tiempo y en esa medida implicaría subir las tasas y la facturación a ese usuario y en ese sentido usando las mismas tesis neoliberales y globales del actual Gobierno, estaríamos en retroceso, seríamos menos competitivos, porque se aumentaría la tarifa, pero no solamente eso, ustedes se imaginan y les cuento que el puerto de Cartagena trabaja de día y de noche, a toda hora está abierto el puerto de Cartagena, para facilitarle al industrial que en menos tiempo tenga su carga y eso hace que con materia prima se transforme mucho más y se produzca, no solamente gana la sociedad, sino que gana también el industrial y el comerciante.

Pero ese no es el cuento, el cuento es que, qué plataformas hay que hacer y cuántos escáner se van a utilizar y frente a qué tipo de cargas, porque en el resto de puertos no tendría ningún tipo de problema, porque las mercancías en otra serie de puertos son menores, el problema radica hoy en los dos primeros puertos que tenemos a nivel nacional como lo es Buenaventura y como lo es Cartagena. Ustedes se imaginan aproximadamente unos mil contenedores a la espera de que pase el escáner, de pasar por el escáner y todavía peor si es como lo dice el colega Salazar, que la mercancía se tiene que revisar en un 100%, ¿ustedes se imaginan el despelote y lo que representa eso, para una actividad que tiene que ser competitiva?

Ahora, si lo que queremos es eso, pues yo perfectamente pienso que es responsabilidad de quien lo asuma, pero hay una cosa que es real, hoy los puertos marchan, de pronto los puertos no le dan la rentabilidad, ni tampoco defiendo eso, no le dan la rentabilidad que pudiera dársele a la Nación o a los sitios donde están, pero hay una cosa muy importante para nosotros, nos está produciendo fuentes de empleo, en la región donde están esos puertos, están mejorando las condiciones de vida por lo menos de una serie de cartageneros que viven del puerto.

Entonces de qué se trata, de qué se trata, se trata de que hay unos señores que no son doctores de nada, que tienen un negocio, que quieren comprar una serie de escáneres y para eso se abre una licitación en la DIAN, y del otro lado unos usuarios y unas sociedades portuarias que le dicen al Gobierno, esas cosas nos van a perjudicar no seríamos competitivos como lo hemos logrado sostener hoy, y entonces es cuando se replantea la posibilidad de que quien tenga la plata para poderlo comprar, los compre, para cumplir con unos requisitos que demandan, entre otras cosas autoridades como los norteamericanos, que a raíz del 11 de septiembre, demandan una serie de seguridades para la carga que se va a introducir en los Estados Unidos.

Pero lo cierto es que si sociedad portuaria, ahora aquí se ha intentado, eso entendí días anteriores, se intentó predicar que había una confusión de intereses y había una serie de incompatibilidades, porque el hecho de comprar los equipos no quiere decir manejarlos.

Y discutiblemente la autoridad en este caso, que es la que debe revisar o supervisar no puede ser sustituida, estos tipos de competencias no son prorrogables en materia de concesiones, miren lo peligroso que es, de suponer que esos particulares sean capaces de hacer la revisión, de suponer eso, qué implicaría, ahí sí que quedarán los contenedores y cualquier tipo de carga al garete de particulares que podrían tener unos intereses de narcotráfico para transportar cocaína por ejemplo. Lo que no implicaría el interés de una sociedad portuaria que se vería afectada en casos de que eso sucediera, porque van a cerrarles el puerto, son dos cosas diferentes, por eso Cartagena se ha sostenido, porque ha intentado ser lo más transparente posible en el manejo de la carga, entonces hay que preguntarse cuánto era que cobraban y digámosle al país, cuánto era que cobraban esos interesados, en ser licitadores y comprar los escáneres y traerlos a Colombia y qué fue lo que dijeron las sociedades portuarias y los usuarios, señores si hay que facilitar el dinero lo facilitamos y nos sentamos a hablar y diluir las tarifas para que no se nos encarezca y que el negocio no se acabe.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Me permite una interpellación.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Sí señor.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Muchas gracias Senadora Galvis, con la venia de la presidencia. Yo quiero dentro de este debate abierto, muy democrático por cierto donde cada uno expresa su opinión como a bien lo tenga, hacerle una pregunta doctora Daira, con mucho respeto y consideración porque la he admirado mucho, por sus muy enjundiosas intervenciones en el corto tiempo que usted lleva en el Congreso.

Nosotros hemos hablado de un conflicto de intereses entre las sociedades portuarias, como dueñas del equipo y dueñas o responsables de la carga, aquí hemos dicho gráficamente si a usted no le parece doctora Daira, que esa cercanía, esa interrelación muy cercana entre entidad vigilada y vigilante, entre fiscalizado y fiscalizador, entre vigilado y vigilante, ¿es inconveniente?

Mire, quiero también anotarle esto, para ilustrar el debate si usted me lo permite, seguramente esto lo van a ratificar y corroborar los distinguidos funcionarios del Gobierno Nacional, con el sistema físico, nosotros no somos de ninguna manera defensores ultranza, ni mucho menos de los rayos X, eso no lo inventamos nosotros, eso lo inventó fue la ley, la ley consagró la inspección no intrusiva, rayos X. Miren con el sistema actual hoy de inspección física, se demora 4 horas, para inspeccionar a un contenedor, con el nuevo sistema se demora 4 minutos. Y le quiero hacer ver lo que dijo...

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Una interpellación, ¿usted se imagina mil contenedores a la espera de pasar por un escáner?

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Ahora nos explicarán operacionalmente cómo funciona, es que el que ideó el artículo fue la DIAN, de pasar como han pasado en todos los puertos del mundo. Oiga los 40 puertos más grandes del mundo tienen escáner, tienen rayos X, tienen inspección no intrusiva. Yo quiero reiterarles, distinguida Senadora, lo que dijo aquí el Senador José Darío Salazar, de pronto es peor el remedio que la enfermedad, mejor dicho en términos más sencillos, más el caldo que lo huevos, sale más caro, más costoso, por querer hacer una economía, la que pretextan, la que aducen las sociedades portuarias, de pronto les traemos un gran mal al país, porque no vamos a hacer la inspección debida y rigurosa.

Hay una convivencia clara entre las sociedades portuarias, que son las dueñas del equipo y las personas que van a hacer el control la operación del equipo, eso es claro.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Yo le quiero hacer una claridad, sociedad portuaria, ninguna sociedad portuaria es dueña de carga, ninguna sociedad portuaria.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Responsables de la carga.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Esa es una cosa diferente, pero no es dueña de carga. Las sociedades portuarias se limitan a hacer la operación de transporte etc., y de montar la carga y de almacenarla, pero en ningún momento se puede decir que son dueños de carga, yo lo que le quería decir era lo siguiente, dónde es que yo veo la diferencia del planteamiento que se está haciendo aquí, materia del debate, mire, la diferencia está en que no se

concibe que sociedad portuaria cualquiera que sea, Buenaventura, Cartagena, Santa Marta, compre los equipos, sino que, a juicio de ustedes debe seguir la licitación y entregársela a los particulares, esa es la única diferencia.

¿Qué diferencia veo yo? Uno, que las tarifas se podrían conservar si las sociedades portuarias faciliten el dinero, lo que no podría ser de manera igual si se contratara con mucho más costo, porque ahí sí hay diferencia con las tres entidades o cuatro entidades que están interesadas y que han hecho lobby, es más valdría la pena y en ese sentido, yo me voy a reservar parte de mi intervención, porque en ese sentido valdría la pena que nos explicaran, cómo es que llegan los lobbystas, con quién es que hablan, en principio se manejaba el negocio, se manejaba el negocio a través de la doctora Cecilia Correa, qué pasó y por qué se tuvo que ventilar a nivel de otros funcionarios del Estado, cuál fue la actitud de la DIAN, qué dijo la DIAN, las intervenciones y reuniones que han tenido con la ANDI, con las sociedades portuarias diferentes del país, valdría la pena saber eso, valdría la pena, cómo es el retorno que exigen esos particulares que se quieren someter a la licitación y que son los únicos capaces de producir esos escáner y cómo es el retorno y cómo es que plantean las sociedades portuarias esa posibilidad.

Es que miren, ese dicho que de que la carne para las sociedades portuarias y el hueso para la DIAN, yo no le veo ajustado, no le veo ajuste ahí, porque es que la carne, la carne cualquiera que sea va para un privado, la carne cualquiera que sea va para los que están licitando o los que licitaban o los tres que estaban interesados, los tres lobbystas o para las sociedad portuaria. ¿Cuál es la diferencia?, en que a unos les interesa mantener las tarifas y sería holgado el retorno, en los otros de pronto no, esa es la diferencia.

Ahora si de lo que me están hablando, es de que la carne para los privados, que eso sea portuaria, que el hueso para la DIAN, yo no entiendo esa parte, porque se supone que la DIAN como entidad del Estado, no puede morder ni el hueso, ni la carne, se supone que tiene que ser imparcial y transparente a menos que lo que peleemos...

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Doctora Daira, excúseme que la moleste, yo no quiero de ninguna manera importunarla, pero es para decirle lo siguiente, corroborar e insistir en lo que nosotros hemos dicho. Cuando nosotros hablamos de la carne y del hueso, que es un símil que parece que a usted no le ha gustado. Decimos que el hueso le queda al Gobierno, porque es el que va a tener que comprar los equipos para el resto del país, la carne se le queda a las sociedades portuarias que manejan los puertos de Colombia y los aeropuertos y los pasos de frontera terrestre, donde allí nos va decir el señor Director de la DIAN, el mayor número de aprehensiones en el año pasado se hicieron en los puertos terrestres, en las fronteras, Ipiales, Maicao, Cúcuta y Cartagena, 280

si mi memoria no me falla, esas fueron las aprehensiones, contra 2.500, 2.700 de las fronteras terrestres.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Yo le quiero decir honorable Senador, usted sabe cuál fue el comportamiento de recaudo en el año 2007 de Cartagena y ¿cuánto fue el recaudo de Buenaventura y lo que estamos poniendo en peligro?, cuánto le representa eso a la Nación, ni siquiera a Cartagena, porque valdría la pena preguntarle al Director de la DIAN, cuánto se retorna a Cartagena y sin embargo Cartagena no solamente con tal de tener fuentes de empleo ha facilitado toda una infraestructura, inclusive vial, para hacer competitivo nuestro puerto, inclusive nosotros estamos pagando unos peajes, para facilitar y hacer atractiva la entrada de la carga por el puerto de Cartagena y le aclaro, el Distrito de Cartagena, hace parte también de la sociedad portuaria, es socio de la sociedad portuaria, que por ley y por un esquema legal, se haya establecido una sociedad anónima es cosa diferente, pero los cartageneros a nivel del distrito tienen participación y tengo entendido que también deben de tener participación otros organismos, de pronto estatales.

Pero lo que les quiero decir es eso, se está en una de dos, o los privados licitan por mucha más plata y tendrán que hacerla inclusive la infraestructura para adaptar los escáner, que van a manejarse a nivel de la carga por camiones y tendrá que hacerse la sociedad portuaria, o la sociedad portuaria crea su infraestructura, la hacen y facilitan ese sistema. Pero hay que ver cuánto hay que pagarle a los privados, hay que ver cuánto hay que pagarle a los que están interesados en que se les compre los equipos.

Yo sinceramente no veo en donde puede estar, la carne y el hueso, el Estado si termina ganando, porque las sociedades portuarias están poniendo el dinero de esos escáner, y están creando un sistema, ahora les aclaro, cuando hablamos de revisión, cuando hablamos de sistema intrusivo, tenemos que entender esto, miren no solamente es lo que se vea, es la manera de cómo se lee y cómo se ve en materia de carga, eso es lo que le ha permitido al CECI, que es un sistema colocado por los mismos norteamericanos y regalado, para la supervisión de la carga en Cartagena a los gringos, es lo que les ha permitido detectar la droga, es lo que le ha permitido detectar cómo viene la carga, es que no vasta el aparato, tiene que tener una serie de instructivos que facilitan descubrir la lectura y quien posiblemente puede estar incurso en irregularidades dentro del sistema de transporte de carga hacia el exterior. Eso no es, que por el simple escáner se hizo la labor, es que cuando se observa una foto o se observa una imagen del escáner por unas determinadas características, quien sabe de esa lectura, inmediatamente sabe si es sospechoso el contenedor o no es sospechoso. No crean que eso es simplemente así, entonces, yo simplemente les pregunto o le damos la mano y fortalecemos y seguimos apoyando un sistema portuario que no nos lo

inventamos nosotros y que es del ahogado el sombrero, que hoy sostiene las tarifas y estimula las tarifas, que son de la época de puertos o aumentamos y que se venga a pique lo que en el pasado se vino, todo el sistema portuario a cero producción.

Entonces yo le quería hacer al señor director, que nos diga un poco más, cómo fue que aparecieron estos tres personajes lobbyistas para vender estos equipos, cómo fue que no se le dio claridad a ese artículo 71, qué congruencias y qué incongruencias tiene, de que las sociedades portuarias hagan el aporte, para facilitar la infraestructura que se necesita para el sistema de escáner, y en ese sentido..., y que es más rentable para el país, si abrir una licitación con aquellos y es bueno que nos diga qué fue lo que pasó en la Presidencia de la República, que nos digan cómo fue eso que de repente la presidencia de la República, cortó el sistema que venía operando de licitación, porque había cosas que no estaban claras o que estaban un poco turbias, así de sencillo.

Entonces señor Presidente, yo bajo estos términos dejo mi intervención, me gustaría que el señor Director de la DIAN, nos hiciera claridades, yo tengo aquí fechas de reunión y delegados de la DIAN, con sociedad portuaria y con otros estamentos que tienen que ver con las operaciones de carga, cuándo fue, cómo fue, si se llevó a cabo, si fueron democráticas esas discusiones, pero también quiero aclarar, ni soy socia ni me gano un peso de las sociedades portuarias, estoy defendiendo algo que yo vi cómo quedó en el suelo y de repente cómo se levantó y de repente cómo representa una fuente de empleo, para una de las Ciudades más importantes, que es de todos los colombianos y no solamente de los cartageneros, que es la ciudad de Cartagena de Indias.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Una interpelación, Senador, con la venia. Sencillamente para un par de precisiones. Acompañó su defensa del patrimonio de los cartageneros, que es mucho más que eso, de Colombia en lo que se han constituido las sociedades portuarias, y la ciudad portuaria de Cartagena, no hay la menor duda, y ahí va la primera precisión, que en mi caso, no he puesto en entredicho la utilidad, no monetaria de las sociedades portuarias y la mejora en la prestación de los servicios del comercio exterior, eso es indudable y en eso no debe haber equívocos y en cuanto a mi presentación, eso no fue lo que yo quise traer a colación en el debate, sino el tema puntual de los elementos o los aparatos para precisión.

Segunda, es mi creencia que en esa licitación que venía trabajando la DIAN, perfectamente cambian, no solo los privados, sin excluir las sociedades portuarias, sino también la sociedad portuaria. Que si bien alguien se va a ganar el negocio y se va a ganar un dinero, correcto, pero eso sirve para referentes en costos, para que se le diga al país cuál es más barato o más económico y por qué, para tener contra

qué comparar, porque si uno adjudica un negocio, simplemente con un solo oferente, pues ahí no hay referente de comparación, esa es la idea que yo he planteado de retomar lo que venía haciendo la DIAN, donde todo el que quiera pueda participar.

Y finalmente yo no veo, que si en una licitación de esta naturaleza las sociedades portuarias, ofertan y no ganan, no veo por qué tenga que venirse a pique el negocio que ellos legalmente han establecido, aquí en una licitación o se gana o se pierde, sencillamente.

Gracias señor Presidente.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Presidente, con su venia le contesto al honorable Senador Guerra.

Valdría la pena la revisión de cómo eran las condiciones de ese pliego, para saber si existían provisiones o existía accesibilidad de esas sociedades portuarias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

¿Terminó Senadora?

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Sí como no, gracias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Le quiero preguntar a alguno de los Senadores si tiene alguna observación adicional, antes de que intervengan los funcionarios del Gobierno, de lo contrario les daríamos la palabra a ellos. Señor Viceministro de Hacienda tiene la palabra.

**Doctor Juan Pablo Zárate Perdomo Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público:**

Muchas gracias Presidente, quiero comenzar por agradecer la oportunidad que tenemos de este debate, para explicar todo este proceso tan importante que se debate aquí en Senado de la República, quiero agradecer adicionalmente a los citantes, por permitirme tener la vocería del Ministerio de Hacienda en este tema y les agradezco profundamente esta opción.

Así mismo, quiero felicitar al Senador Villegas, al Senador Salazar por sus presentaciones, muy profundas y muy bien investigadas, y al Senador Guerra y a la Senadora Daira también, por sus muy profundas intervenciones.

Yo quisiera, a pesar de que ya el Senador Villegas y el Senador Salazar, han hecho un recuento bastante bueno de lo que ha sido el proceso, complementarlo con lo que es nuestra visión, de cómo ha sido el proceso de compra de los escáner, que es lo que estamos debatiendo en este momento.

Como bien lo han dicho, el Senador Villegas, el Senador Salazar, primero en la Ley 1111 Reforma Tributaria, se establece un artículo, que permite cobrar una tasa de inspección, posteriormente en el Conpes, se instruye al Ministerio de Hacienda y a la DIAN para estructurar

el proceso, en abril del año 2007. Y quisiera comentar, qué fue lo que pasó posteriormente, salen los resultados de los primeros escenarios de la DIAN, con los parámetros de tarifas de referencia a nivel de carga, para ser rentable la concesión. Y se establece que en estos parámetros, que sería necesario, tener una inspección del 35% de la carga del puerto, para tener unas tarifas, que van de 135 dólares por contenedor de 40 pies con carga de 75, para un contenedor de 20 pies con carga.

Al establecer estas tarifas y estar ya a nivel de prepliegos, comienza como han dicho los Senadores, como bien han dicho los Senadores, un debate muy importante y muy profundo entre los interesados de la eficiencia de los puertos.

Y el primer punto que sale en el debate, que es de bulto para el Gobierno, que fue rediseñado por otras agencias del Estado, como la alta Consejería para la Competitividad y el Ministerio de Comercio, por el sector privado interesado en tener un comercio exterior dinámico, es la gran congestión que habría en los puertos de tenerse que inspeccionar el 35% de la carga y ese es un problema que no es de poca monta. Al ver otras alternativas con el mismo esquema, que implique no revisar el 35% de la carga, sino un porcentaje menor, por decir el 25% o el 10%, se ve para que los escáner puedan seguir siendo un negocio para quien gane la concesión, se requeriría de un aumento sustancial de estas tarifas de 135 y 75, tarifas de que por sí eran altas, como bien lo dijo el Senador Villegas en la ocasión pasada, eran inferiores a lo que costaba la carga, pero eran altas para estándares internacionales, se verían incrementadas, de una manera muy importante si se reducía al 35%, a un porcentaje menor la carga de inspección, porque obviamente con el esquema que se había montado, el concesionario ganaba cada vez que era revisado algún contenedor. Entonces allí el Gobierno, encuentra que este sistema es prácticamente inviable, por un lado si se mantienen los parámetros iniciales, habría una gran congestión en los puertos y habría una gran pérdida de competitividad.

Por otro lado, si se disminuye el requisito de 35% a otros requisitos como 20 o 15%, lo que tendríamos es un aumento inusitado y ese sí ya por encima de lo que se está pagando actualmente en el transporte de puertos. Entonces el Gobierno llega aquí a estas circunstancias, de que el sistema que tenía pensado, que planteaba el Conpes, parecen viables.

Hay un debate público en el país, ustedes lo conocen, los principales diarios lo reseñan y en ese momento el señor Presidente de la República, solicita a las altas consejerías, económica y de competitividad, al Ministerio de Hacienda y a la DIAN que revisen el tema, tengan en cuenta todas las alternativas y de ser el caso se replantee el proceso. En ese contexto se tiene en cuenta, también una propuesta del Ministerio de Transporte, que se había tenido anteriormente, en el sentido de que las sociedades portuarias sean quienes provean el equipo. Y en ese momento el Ministro de Hacienda se de-

clara impedido para seguir en el tema, porque él tiene un impedimento para tratar los temas de las sociedades portuarias, en el momento en que se dice, una alternativa son las sociedades portuarias, el Ministro de Hacienda se declara impedido. Las entidades designadas por el señor Presidente que ya las he reseñado, deciden desistir de la licitación.

En este contexto comienzan estas entidades designadas por el señor Presidente, a estudiar la posibilidad de implementar la estrategia a través de las sociedades portuarias entre otras estrategias. Se encuentran grandes ventajas de esta alternativa y un amplio consenso entre estas entidades y el Ministerio de Transporte, acerca de los beneficios de hacerlo a través de las sociedades portuarias. Y sobre eso me quiero referir un poco posteriormente y el señor Director de la DIAN hará todas las precisiones técnicas del caso.

Las entidades, entonces como venía diciendo, designadas por el Presidente para evaluar el proceso y el Ministerio de transporte, encuentran que es una buena alternativa, la alternativa a través de las sociedades portuarias. En ese contexto la Contraloría hace observaciones a las renegociaciones de las concesiones de puertos y allí se queda parado el proceso.

Y quiero dejar muy claro, entonces que está el proceso. El proceso, el Presidente ante estos inconvenientes, le pidió a las entidades públicas que volvieran a reestudiar todas las alternativas. Esas entidades públicas una vez el Ministro de Hacienda se ha declarado inhabilitado para conocer de este tema, han tenido el convencimiento de que la mejor alternativa es a través de las sociedades portuarias. Sin embargo el requerimiento de la Contraloría, ha parado este proceso. Qué viene ahora, una vez se resuelva los comentarios...

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Una interpelación, con la venia del señor Presidente.

**Doctor Juan Pablo Zárate Perdomo Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público:**

Claro Senador.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Qué tiene que ver el concepto de la Contraloría.

**Doctor Juan Pablo Zárate Perdomo Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público:**

No tiene nada que ver con los escáneres, señor Senador, es del proceso de prórroga de las concesiones y yo no soy el más competente y le pido excusas para responder eso, sino el Ministro de Transporte.

Pero, una vez el Ministerio de Transporte responda a las observaciones de la Contraloría, lo que harán las entidades que encargó el Presidente, es proponer al Consejo de Ministros o el Conpes, según sea el caso el esquema que nos

parece más conveniente, que en principio sería este esquema de puertos, ese es el estado del proceso, en eso quisiera hacer absoluta claridad y eso es así, tanto la secretaria del Consejo de Ministros que es la alta consejera, como la secretaria del Conpes, que es el DNP conocen, que es esta vía que queremos tomar.

Entonces yo quisiera como una primera parte decir, aclarar cuál ha sido el papel de cada uno de los agentes en este proceso, decir en qué va, esbozar en una primera discusión, por qué razón separó la licitación de compra de los escáner.

Qué propuesta tenemos, entre las entidades que designó el Presidente, para estudiar este tema, que los escáner estén, que se den otros mecanismos, para que el escáner estén en todos los puertos de cierto volumen de carga, tendría que estar en la totalidad de los puertos, por encima de un nivel de carga determinado.

Un segundo punto muy importante, es que los equipos que compren las sociedades portuarias, tienen que cumplir con los requisitos técnicos que la DIAN y la policía antinarcóticos establezcan para el caso. Y que con tal fin se permita el cobro de una tarifa de inspección para remunerar exclusivamente el valor de los equipos. Eses es como el esquema en que estamos pensando.

Yo quisiera ahora responder brevemente las inquietudes, que aquí se han planteado, lo primero tiene que ver, por qué es mejor el esquema de puertos que el esquema de concesiones, yo creo que hay una ventaja muy importante, yo creo que hay dos ventajas, pero una muy importante a que acá se ha hecho referencia, que es el sistema de puertos, permite distribuir el costo de los escáneres entre los contenedores que van ser inspeccionados, y los contenedores que no van a ser inspeccionados y eso para las entidades que hacen parte de esta delegación del Presidente es muy importante, porque la gran ventaja de que un puerto tenga escáner, no la gana el contenedor que ha sido inspeccionado, no es el caso de un servicio que se presta en el cual un particular tome alguna utilidad, realmente el ganador del hecho de tener un escáner y la seguridad en el puerto, es el Estado y el puerto en sí mismo, no el contenedor específicamente que está siendo auditado.

Por eso, para nosotros es muy importante tener la posibilidad de distribuir ese costo en todos los exportadores e importadores, que van a hacer uso del puerto, eso por supuesto es lo que permite bajar las tarifas y eso beneficia sobre todo a las empresas pequeñas, a las empresas grandes habrá la probabilidad de que un contenedor tenga que ser inspeccionado y otro no, les importa menos. Pero para una empresa pequeña que tiene uno o dos contenedores, si tiene la probabilidad de ser inspeccionado con ese 35%, el interés sería enorme, su costo, que el Estado no puede hacer recaer sobre los hombres de las empresas pequeñas y las siguientes.

Un segundo punto, que quisiera hablar es sobre aeropuertos y puestos de frontera, que desde el, para acá se ha hablado sistemáticamente.

El Senador Villegas decía la semana pasada con toda razón, que el movimiento de contenedores en los puertos podría valer 200 dólares, por eso una tarifa de 135 dólares, no era un incremento, y en eso tiene toda la razón, sin embargo en el caso de los aeropuertos no existe ese movimiento hoy en día, ni en los pasos de frontera, en cuyo caso imponer hoy una tarifa de 135 dólares a los aeropuertos y a los pasos de frontera, sí implicaría un incremento en los costos, para los exportadores y los importadores, pero nos preocupa sobre todo los exportadores, en este marco y con esta coyuntura internacional..., un conflicto de intereses, y yo quisiera recordar, una cosa que dijimos hace ocho días, y es el auditor, el controlador, el supervisor es un empleado público, no puede ser de otra forma, ni con las concesiones, ni en ningún otro esquema, no hay ningún conflicto de intereses, porque siempre serán las entidades que tendrán la responsabilidad y eso es indelegable.

Y no vemos, que el tener un concesionario en la mitad, cambie esta situación, por el contrario la solución para eso es fortalecer a la DIAN, camino en el cual el Ministerio de Hacienda con la ayuda del Congreso de la República ha estado comprometido desde hace años.

Dice el Senador Salazar, con toda razón, mucha parte de la Nación ha comprado los equipos y tiene sentido, tiene sentido, porque como dije al principio, la utilidad no es para el que use el equipo, la utilidad es para el puerto y para el comercio internacional como un todo. Sin embargo ustedes en la Comisión Tercera saben más que nadie, que viven los presupuestos, que viven la situación fiscal de la Nación, que ese es un gasto en el cual no podemos incurrir en el corto plazo.

Dice el Senador Guerra, plantea dos interrogantes, y yo quisiera decir lo siguiente, no hay hoy, como he reseñado, no hay una decisión tomada, porque se está esperando que la Contraloría, a que se responda el cargo de pliegos de comentarios de la Contraloría y luego iremos al Conpes y al Consejo de Ministros de ser necesario, por lo tanto ahí no un compromiso con absolutamente ningún agente, hoy el Estado puede decir con toda tranquilidad que no tiene ningún compromiso con ningún agente, para la compra de estos escáner. Y me hacía una pregunta que no quise responder en ese momento, para que se entendiera en el contexto de lo que era el proceso y es a cuántos años. siempre en las modelaciones que hemos tenido, en la modelación inicial, para la concesión se trataba de 15 años, aquí se trata de que se paguen 10 años, y por qué hemos escogido 10 años Senador Guerra, porque usted tiene toda la razón, no podíamos permitir que este período superara el plazo de una Concesión. Por eso estos 10 años son un período inferior, al de la concesión que ahí está vigente en Cartagena y al programa de renegociación de concesiones para los demás puertos.

Yo creo, que con eso aspiro haber respondido las principales inquietudes, sobre cómo ha sido el proceso, sobre por qué las entidades que

el señor Presidente designó para estudiar esto, están inclinadas por proponer esta vía y quisiera dejar la palabra, con la venia del señor Presidente, al Director de la DIAN para explicar los beneficios técnicos de la propuesta.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Senador Villegas.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Una interpelación muy breve, señor Viceministro.

Usted ha manifestado que el Gobierno Nacional no ha emitido una definitiva, no tiene un compromiso, lo ha dicho clara y paladinamente, pero se han dado pasos muy grandes, para que las sociedades portuarias adquieran el equipo, ya usted lo reconoció hace 8 días como funcionario del Gobierno, eso nos va a aclarar, lógicamente ahora el Director la DIAN, como se han hecho presentes a las aperturas, que ya es la apertura de propuestas, que hizo ya la sociedad portuaria, o sea que ese proceso va muy adelantado, mejor dicho si la Contraloría no estuviera haciendo el examen de los contratos de prórroga, de las concesiones, ese es otro tema que seguramente nos vamos a ocupar en algún momento. Aquí se ha dicho y se ha hecho un alto elogio a la labor de las sociedades portuarias, nosotros vamos a tener que mirar bien cómo fue esa prórroga, porque nosotros los Vallecaucanos que tenemos el puerto más importante de Colombia, de más movimiento de entrada y salida de carga, allá doctora Daira si usted va, ve a una sociedad opulenta con multimillonarias utilidades, en una población famélica, en una población con los más altos índices de necesidades, básicas e insatisfechas.

La Senadora ahora decía que era mucho más, le sacaban, le exprimía el Gobierno central a Cartagena y yo sí que le puedo decir de Buenaventura. El Senador Barco se admiraba, como ayer el Ministro de transporte dijo, que ya estaban asegurados 350 mil millones de pesos para el tramo crucial de la carretera Buga-Buenaventura, si usted quiere llamar Bogotá – Buenaventura, en un tramo crucial que es Lobo Guerrero-Cisneros, y él decía que mucha plata le están invirtiendo al Valle del Cauca y particularmente a esa carretera, y yo le decía es que es una carretera eminentemente nacional, es una carretera que favorece al país entero. Y además de eso nosotros tenemos cifras, de cuánto le damos los buenaverenses, los Vallecaucanos a la Nación y lo que se nos devuelve, ahora se nos está devolviendo en parte, todo el esfuerzo que nosotros hacemos para el aporte y la construcción del PIC nacional, y todo lo que nosotros le damos, el señor Director de la DIAN puede decir cuánto le produce a Buenaventura, al fisco Nacional, es una suma ingente.

Entonces, señor Viceministro, yo quería preguntarle si es que esa licitación se va a suspender indefinidamente o es que usted ha dicho, que la última palabra la tiene un Conpes o el Consejo de Ministros, sería muy interesante y

estamos muy ansiosos de oír al señor Director de la DIAN para que él nos esclarezca, pero mire que usted en cierta forma se contradice, dice que no hay compromiso, no hay una definición del Gobierno Nacional, pero de otra parte, aquí todos conocemos y admitimos que las sociedades portuarias, han dado pasos muy significativos, para adquirir el equipo.

**Doctor Juan Pablo Zárate Perdomo Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público:**

Sí, para responder Senador muy puntualmente, el Gobierno no ha tomado una definición al respecto y el proceso que han adelantado las sociedades portuarias ha tenido un acompañamiento en los aspectos, exclusivamente técnicos por parte de funcionarios públicos, que hagan ellos o como lo hagan, esa es una cosa que es de resorte privado, hoy el Gobierno puede y lo ratifico acá, no tiene ningún compromiso, con ningún agente, sobre estos equipos.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Señor Viceministro, usted dijo textualmente, las instituciones comprometidas para hacer una recomendación se inclinan por el modelo de las sociedades portuarias, eso lo acabó de decir aquí usted hace 5 minutos.

**Doctor Juan Pablo Zárate Perdomo Viceministro técnico de Hacienda y Crédito Público:**

Sí señor, pero no hay un compromiso, porque es del Consejo de Ministros o del Conpes.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Señor Director de la DIAN, tiene la palabra.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Gracias señor Presidente, un cordial saludo para todos los señores Senadores presentes. Desde la perspectiva de la DIAN, este tema resulta de inmenso interés, bajo una función o una tarea de control que le encomienda la ley, desde el punto de vista aduanero, y en ese sentido ha asumido, desde los inicios del proceso que se relaciona con estos temas, esa condición de usuario, o potencial usuario de esos equipos que permitirían beneficiar las labores de control. En esencia y hay que decirlo, así suene como obvio en relación con el tema, el proceso de inspección no instructiva es un elemento complementario, muy importante, que ha dado buenos resultados, según la experiencia de otras adunas del mundo, pero es complementario del contexto general del control aduanero, en términos de poder generar la posibilidad de abarcar más unidades de carga, controladas y con una mayor eficacia en relación con la posibilidad de que cada una de ellas, pudiera llevar a realizar una inspección física, que ya distinta a la inspección, que se hace no intrusiva. Implicaría unir la unidad de carga y hacer labores de conteo y de verificación en cuanto a la naturaleza de la mercancía.

Esa es la labor desde la perspectiva de la DIAN, pero esa labor no solamente interesa a la DIAN, interesa a otros usuarios. ¿Por qué? porque el riesgo en Colombia, ustedes saben que todo riesgo se mide en relación con la amenaza, y la vulnerabilidad que exista, de hecho se guarda la relación que así la amenaza sea muy grande, si la vulnerabilidad es baja, se dice que el riesgo está controlado.

La amenaza en relación con este tema que nos ocupa hoy, es el ingreso ilegal de mercancía de cualquier índole, si se trata de la aduana le preocupa el ingreso ilegal de materias primas, bienes terminados, bienes de capital, aun monedas o billetes nacionales o extranjeros, pero si se trata desde la perspectiva policial, concretamente de la policía Nacional y más exactamente de la policía antinarcóticos, le interesa los controles con relación al ingreso ilegal de mercancías que correspondan por ejemplo a insumos o precursores químicos, a narcóticos a armas, a municiones, a explosivos, a material de intendencia, etc., y también están otras entidades, como por ejemplo el *Invima* y el ICA que se preocupa, en lo que concierne con la seguridad en salud y agropecuaria.

Insisto en dos cosas que he tratado de reflejar, una que si bien, la inspección no intrusiva, cumplida a través de mecanismos tecnológicos, como el de los escáneres, no es todo el control, es solo una parte complementaria del control, resulta verdaderamente importante de acuerdo con la experiencia de otros países.

Y lo segundo, se tiene clara noción, yo creo que a nivel general en el país, sobre la necesidad de fortalecer todo lo que se pueda dar en los controles a efectos de disminuir la vulnerabilidad de nuestro país, que no es la misma que se pudiera reputar en otras naciones, que no padecen por ejemplo del flagelo del narcotráfico, y del terrorismo. En Colombia hay que disparar las alarmas con mucho mayor énfasis, a efectos de ir fortaleciendo de manera sistemática esas labores de control.

Para hablar concretamente de la tecnología en inspección no intrusiva, hay que tener en cuenta factores que son esenciales. Primero, que de acuerdo con ese nivel de riesgo que maneja nuestro país, que Colombia requiere de la mayor calidad y de la mayor capacidad en términos tecnológicos, que hoy haya en oferta en el mundo, precisamente porque nuestro riesgo no es comparable con la generalidad de otros países, siempre menciono un símil, a una Nación que tiene menos problemas de orden público y de narcotráfico en Suramérica, como por ejemplo Chile, cuando utiliza un sistema de inspección no intrusiva, sobre un contenedor que dice contener llantas, le interesa verificar, que en la imagen de penetración de esa tecnología, aparezcan círculos y que puedan verificar que en esencia se parezca a una llanta. A Colombia no solo le interesa saber que trata de llantas, sino que entre las llantas no vienen fusiles, no viene munición, no vienen insumos, no vienen divisas etc., y por eso se requiere de una mayor calidad.

Otro factor preponderante en el análisis, es que se trata de una tecnología de alto costo, es una tecnología que no es barata en ninguna parte del mundo y es algo que uno puede equipar a casi, a lo que es a la proveeduría de aviones en el mundo, yo no puedo comprar aviones en todas las tiendas, no son muchos los proveedores que existen en el mundo, hay que buscarlos, y en este tipo de tecnología, que es una tecnología avanzada, es una tecnología, insisto, de alto costo, pues no se puede hablar de una ventena de oferente, si no se habla de más o menos 4 ó 5 oferentes en el mundo que son los más conocidos y con los que han tenido negociaciones distintos países, que buscan fortalecer sus controles.

Y el último de esos factores esenciales en el análisis de este tema, es que, el uso de esta tecnología, implica que se deba disponer de espacios adecuados en los lugares de arribo, que no solo se refieren al espacio físico, sino al lugar estratégico dentro de estos espacios de lugares de arribo y además a la posibilidad de contar con acometidas de toda índole, entre otras, no porque sea relevante, pero significativo sí, el consumo de energía eléctrica, por ejemplo, obviamente hace parte de ese espacio adecuado, con que deben contar estos equipos. Y también la utilización de estos equipos, debe hacer, digamos, es de demanda o de utilización en todos los tipos de lugares de arribo que existen en el país, eso es innegable.

Tenemos 3 tipos de lugares de arribo: los puertos, en donde en Colombia, están cuantificados 6, 4 son de sociedades portuarias y 2 son muelles adicionales, que están ubicados estos 2 últimos, concretamente en Cartagena y donde la prioridad de la utilización de estos equipos radica en los contenedores, en la carga containerizada.

Están también los pasos de frontera, en donde en Colombia se ubican 4 en total, Cúcuta con dos pasos de frontera, Ipiales y Paraguachón y en donde el control a nivel de esa inspección no intrusiva, tendrá prioridad con relación a medios de transporte conocidos como camiones o tractomulas, que tengan carrocerías cerradas o abiertas y adicionalmente están los aeropuertos en donde son cinco los que operan carga, Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Pereira, y donde la unidad de carga se basa fundamentalmente en embalajes de menor tamaño, generalmente contenidos en cajas, que puede ser carga tanto cerrada como abierta.

La participación, en relación con el movimiento o flujo de mercancías tanto en importación, como en exportación, varía dependiendo del indicador, aduaneramente para hablar sobre el flujo de carga de un puerto, se relaciona esto con el peso de la misma, con el volumen de las operaciones o con el valor, son 3 elementos o 3 variables, que tienen una connotación distinta en cada puerto.

Por ejemplo, cuando hablamos de peso, pues obviamente los puertos marítimos tienen casi el 70% de todo lo que se relacione con operaciones aduaneras, repito, en términos de kilogra-

mos. Cuando se trata en el número de declaraciones, que se presentan por ese lugar de arribo en el caso de los puertos representa el 35% del total de declaraciones, es decir del total de operaciones y en términos de valor, es decir cuánto vale la mercancía que ingresa, representan el 60%, prácticamente se podría decir que en temas que interesan mucho al control, sobre todo cuando se habla del apoyo con tecnología de escáner, el peso y el valor son representativos muy significativos en términos de disminuir esa vulnerabilidad, a que me refería anteriormente y son los puertos los que tienen mayor representabilidad.

En ese sentido dentro del análisis, se ha llegado a concluir a nivel del Gobierno Nacional, que no necesariamente el tema del volumen de operaciones o de peso tiene que ver con los beneficios que pudiera tener un verdadero operador de tecnología de inspección no intrusiva, lo que se está viendo ante todo, es la mayor cobertura de control y el mayor impacto que se pueda tener contra la mayoría de las operaciones que se registran en el país, sin perjuicio de dejar claro, que se mantiene el interés, porque ese nivel de apoyo, también cubra otros lugares de arribo, conocidos como aeropuertos o pasos de frontera.

Cómo disponer de esa tecnología, en el Conpes y esa es una claridad, que yo quisiera hacer, con relación a apreciaciones que se han hecho a lo largo de la sesión, es que la tarea que encomendó el Conpes a la DIAN, consiste taxativamente, con el apoyo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en coordinar el proceso de estructuración del negocio, para la disposición y utilización del sistema de inspección no intrusiva. En ese sentido y vale la pena decirlo, en menos de los 6 meses que se dieron como plazo, para poder hacer una primera propuesta en ese sentido, se entregó un documento que fue mencionado, por el Senador Salazar, en el sentido del estudio, para poder disponer a través del mecanismo de concesión, del modelo de negocio de concesión de esa opción, ese fue el punto de partida. Las otras opciones era la de compra, el Viceministro ya apuntó las dificultades de carácter presupuestal que tendría el país, no solo para adquirir en primera instancia los equipos, sino para gastos conexos, que resultan de acuerdo con la experiencia de otros países, aun más gravosos, como por ejemplo el mantenimiento de los mismos, un mantenimiento preventivo y un mantenimiento correctivo y el que supera todas las expectativas, que es la actualización tecnológica, en este tipo de tecnologías, casi con una periodicidad anual, se obtienen cada vez mejores resultados y obviamente Colombia no se puede supeditar a comprar un equipo hoy, que en dos años esté sujeto con relación a otras posibilidades, sobre todo siendo un país que demanda altísima calidad y capacidad en el rendimiento en este tipo de tecnología.

La opción del arrendamiento que fue otra opción analizada, fue descartada también con relación al costo, pero ante todo por razones

de carácter presupuestal, que corresponde a las vigencias presupuestales. Las vigencias presupuestales no permiten celebrar un contrato de arrendamiento a 8 a 10 o a 15 años, que podría implicar la tasa de retorno de cualquier fuente de inversión que pudiera cubrir el negocio, porque las vigencias no permiten garantizarle que todos los años se pudiera llevar a cabo un arrendamiento. Por eso existe la tercera opción, que fue la escogida en su momento, que es la concesión. Esa concesión se estableció como lo pidió el Conpes a la DIAN a nivel de un estudio, a nivel de una buena propuesta y quiero dejar claridad, que nunca se inició la actuación administrativa de contratación con relación a ese proceso, se construyeron unos prepliegos, que de acuerdo con la legislación no comprometen al Estado, se construyeron en principio, con el aporte de información de todos los fabricantes conocidos, en las cuales se les consultó, esos prepliegos fueron puestos a disposición del público a través de la página web de la DIAN y se celebraron en dos ocasiones, reuniones de construcción de pliegos, que se hace con el público en general, y en donde nunca hubo una queja con relación a la inclinación técnica frente a una determinada marca.

En eso iba el proyecto hasta ahí, con lo cual la DIAN, podía dar por cumplida la tarea frente al Conpes, pero además fue fructífero porque dio paso a una iniciativa basada en un resultado inicial de esa propuesta. Cuando la DIAN dijo que en desarrollo de lo que se había pensado, la concesión, era necesario manejar dos variables, una de lo que era la cantidad de contenedores que iban a ser objeto de revisión, la cantidad de unidades de carga y el precio para efectos de manejar la contraprestación exacta, que prevé una tasa, como la tasa de inspección no intrusiva que creo que la Ley 1111, se manejó la variable, entre más contenedores fueran inspeccionados, no intrusivamente, el costo iba a ser inferior en términos de la tarifa de la tasa, entre menos contenedores, se cubrirían el costo tendría que ser mayor, porque de todas maneras la tasa está hecha no para una utilidad del Estado, a pesar de ser un tributo no es una utilidad que le vaya a rentar al Estado más recaudos, sino es un ingreso que se debe supeditar estrictamente al costo, por eso y para un comentario que hizo el Senador Víctor Renán cuando se expidió, cuando se debatió, lo que hoy es el artículo 71, hay que dejar claridad que ese artículo 71 es complejo, porque la jurisprudencia exige que se señale en el mismo artículo, que crea de manera simple una tasa, en donde se habla del sujeto activo, del sujeto pasivo, el hecho generado en la tarifa, se señale la metodología para fijar después por decreto la tarifa, para que no sea algo caprichoso del Gobierno y el Consejo de Estado ha echado abajo muchos decretos, fijando tasas sin una metodología que haya determinado el legislador, por eso el artículo era complejo, mas no quiero insistir, el artículo para que el Gobierno, después pudiera establecer la tarifa.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Señor Director usted ha dicho, como quedó contenido, consignado en el artículo 71, el método y el sistema, entonces yo quisiera oír su opinión, acerca de las consideraciones que hicimos aquí ahora, hace un rato, en el sentido de que el sujeto pasivo son los inspeccionados. El sujeto pasivo según ese artículo, usted sabe que ahí se fija un método, usted ya ha hablado de los mantenimientos de todo tipo, preventivo, curativo, el de mantenimiento general de expansión del servicio, de mejoramiento del servicio. Entonces yo le pregunto, si jurídicamente se le podría cobrar la tasa, que nosotros aprobamos a personas que no sean objeto de examen de la mercancía.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Senador para contestar su pregunta empiezo...

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Con la venia de la presidencia. Quiero advertirle que yo he hecho estos comentarios, en una forma guasona, pero no tengo ninguna suspicacia al respecto, porque debo confesar mi ignorancia, ni siquiera conozco a Cartagena, mucho menos voy a conocer el puerto. No he conocido en mi vida a Buenaventura, ni siquiera voy a conocer el puerto, yo como caro puedo decir que no conozco el mar y ya no lo voy a conocer. Lo digo de esa manera pero no tengo prevención ninguna.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Con su venia Presidente para continuar y para contestar la pregunta. Quiero hincar con un supuesto, y es que bajo la perspectiva de esa propuesta inicial de la DIAN, se tenía claro la utilización de la ley, concretamente el artículo 71, para poder exigir el pago de la tasa a los sujetos pasivos, que definió la ley, que eran importadores y exportadores, es decir usuarios que se vieran directamente afectados con la utilización de la tecnología.

El planteamiento subyacente, que es para que haga parte de ese equipamiento, ese equipo, el equipamiento de las sociedades portuarias o de cualquier otro puerto, ese planteamiento implica, ya no tener que recurrir a la aplicación de la ley, que contiene la tasa, es decir, que si bajo el supuesto, de que sean las sociedades portuarias las que presten el servicio, incorporando el equipo, valga la redundancia, al equipamiento a la infraestructura que le exige la concesión que habla del mundo del transporte en Colombia, bajo ese supuesto nosotros no aplicaríamos la tasa, lo que se aplicaría es un costo que iría implícito en la facturación del servicio portuario de cada una de las sociedades portuarias. Me explico en el caso que ha sido muy mencionado en Cartagena, que es un puerto abanderado en la adquisición de tecnología, hoy cuenta con unas grúas puerto recientemente adquiridas, que tienen unas ventajas comparativas muy

grandes, ese tipo de inversiones le da calidad al puerto y le da agilidad para poder ofrecer un mejor servicio.

Dentro de esa inmensa gama de bienes de capital con que cuenta la sociedad portuaria, se propone ahora que se sume otro, que se llama tecnología de inspección no intrusiva o escáner, que sumándose a esa infraestructura, obviamente implicaría seguramente tener un plus en relación con la facturación del servicio portuario, porque implica mejor efectividad o eficiencia en el servicio, para sus usuarios. Y obviamente podría ser generalizado el cobro, a diferencia de la tasa, porque haría parte de ese bagaje de infraestructura, de esa infraestructura con que cuenta la sociedad portuaria.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Señor Director con la venia de la Presidencia. El ánimo no es, ni mucho menos hacer filibusterismo, ni interrumpir su muy brillante exposición, llena de sapiencia. Pero tengo que anotar señor Director de la DIAN, que a esta altura del debate, no se nos ha mencionado, ni por el forro tasas y tarifas, ya usted ha dicho que dejarían de lado, claro por la imposibilidad jurídica, dejarían de lado el artículo 71 y recurrirían sencillamente a incrementar los costos por los servicios que prestan las sociedades portuarias, ¿es así?, no aplicarían la ley, porque no la pueden aplicar, entonces yo pregunto, ¿en dónde están las tarifas?, por qué es que, doctora Daira, por qué es que es más barato, más cómodo, menos costoso para el país la utilización de las sociedades portuarias, a dónde está el estudio tarifario, que a ustedes les permitió cambiar el rumbo y el curso de la licitación.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Una interpelación con la venia de la presidencia. Yo estoy en capacidad de facilitarle documentos donde están los pro y los contra que hicieron las sociedades portuarias y otros usuarios, aquí están, todo libre, inclusive el cruce de correspondencia. Sí, con respecto a este tema, y cuando usted quiera yo lo pongo a disposición de la Comisión, inclusive para que todo el mundo acceda.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Senador Salazar.

**Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:**

Muy interesante el trabajo que ha realizado la Senadora Daira, pero yo creo que en el tema de las tarifas, para cambiar una decisión de semejante trascendencia, el que debe presentar el estudio es el Gobierno, no la parte interesada, claro, por supuesto, la parte interesada hace sus estudios y obviamente porque ellos van a ser los afectados, pero me parece que es el Gobierno Nacional el que debe decirnos, si realmente con este cambio de discusión, se va a beneficiar el comercio exterior colombiano, se va a beneficiar el fisco, porque obviamente en la

medida en que más comercio exterior haya, el fisco gana, entonces, muy loable que una de las partes interesadas, me refiero a las sociedades portuarias, haga el estudio, pero yo creo que el Gobierno sí tiene que decimos sobre todo, señor Director de la DIAN, si al momento de engavetar la licitación pública, que ya se había anunciado, por mandato del Conpes, si a ese aumento ustedes tenían, como Gobierno, estudio sobre tarifas hechos por el Gobierno y si dentro de esos estudios, se habían excluido, las tarifas de aquellas fronteras de puertos secos, se había excluido o se habían hecho los comparativos excluyendo esas tarifas, excluyendo la carga de los aeropuertos, o si simplemente se hicieron unos estudios de los puertos marítimos, de los dos puertos marítimos que serán Cartagena, Santa Marta y Buenaventura y simplemente se dijo, estos dos puertos nos sale más barato pasárselos a las sociedades portuarias, pero no sé..., preparación incluyendo los otros puertos marítimos, los aeropuertos, los puertos secos que inicialmente estaban licitados por mandato del Conpes.

Gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Señor Director de la DIAN.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Digamos, que dentro de lo que es el orden de las ideas que yo traía para poderlas exponer, voy acercándome al punto de las tarifas, entonces con la venia de ustedes quisiera concluir la idea en relación, con cómo disponer de la tecnología, en donde hablé de unas opciones de las cuales se decía una y nació esta segunda opción, en términos no de las sociedades portuarias como tal, sino en términos de los contratos de concesión que maneja el Estado, que les ha confiado unos bienes llamados puertos, en donde el equipo de escáner vendría a ser algo verdaderamente marginal dentro de todo lo que se confía. Y en donde yo quisiera hacer referencia a que la autoridad, tanto de la aduana y estoy seguro lo puedo decir con seguridad, la autoridad de la policía antinarcóticos, que hace presencia como la aduana permanentemente en los puertos, no se podría distraer. Hoy además de la expectativa o potencial de disponibilidad de los equipos, en el marco de esta propuesta, que va a ser definida por el Gobierno Nacional, de acuerdo como lo expresó el señor Viceministro, nosotros consideramos que hay otros temas, con los cuales nosotros nos tenemos que enfrentar día a día, en términos de las gestión de las sociedades portuarias y van bien.

Hoy en día un contenedor se descarga del respectivo medio de transporte del buque, entra a la zona que está concesionada, pero ese contenedor no se mueve de la zona concesionada, sino es con autorización de las aduana y de la policía antinarcóticos, ni para ser exportados, ni para ser importados, los mismos controles y el mismo nivel de autoridad, se debe prever con relación, primero a la operatividad de los equi-

pos que estaría a cargo de los funcionarios y a la decisión del volumen de contenedores que va a ser pasado por ellos mismos y aquellos que van a ser objeto de inspección física. Es algo respecto de lo cual la DIAN ha manifestado en todas las reuniones, claridad, en términos de nunca ceder espacio con relación al ejercicio de la realidad y a la función que le da la ley a la entidad, lo mismo que lo puede decir la policía antinarcóticos. Y ha exigido también, que haya un margen adecuado de estandarización, en términos de calidad de la tecnología que se utilice en los distintos lugares de arriba, para que no haya ninguna dificultad en términos de poder equiparar el nivel o la efectividad de los controles.

Bajo este supuesto, entramos al tema de las tarifas, que como digo, hoy corresponden a una actividad en donde no existe tecnología no intrusiva, la propuesta que hizo la DIAN en su momento para una concesión implicaba, poder a través de la tasa, que debía constar en un decreto del Gobierno, establecer cuál era la contraprestación exacta, para poder cubrir todos los elementos que preveía el artículo 71, el costo de la inversión inicial, de quien la hiciera, los costos de mantenimiento rutinario, mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, costos de mejoramiento y costos de operación en sí, cómo se deberían concluir y adicionalmente, era de preverse, que quien hiciera la inversión, iba a tener primero que retornarla y adicionalmente obtener una utilidad, y bajo ese supuesto, como lo mencionó el Viceministro, a nivel, digamos, los ítems más representativos de toda la carga, estaríamos hablando de un precio de ciento, o sea el pasar por escáner, implicaría para el importador o para el exportador, según el caso un precio de 135 dólares en el caso de contenedores de 40 pies, y 75 dólares en el caso de contenedores de 20 pies.

Ante la posibilidad de esta otra opción, que es la incorporación de los escáner en el equipamiento de las sociedades portuarias, hay sociedades portuarias que de acuerdo con su flujo, a su volumen de operaciones, tienen un cargo distinto, pero ostensiblemente inferior, menciono como ejemplo a la sociedad portuaria regional de Cartagena, en donde versus el costo de 75 dólares para 20 pies, o 135 dólares para 40 pies, se está calculando un costo para cualquiera de los dos casos o sea se unifica, de 4 dólares con 17 centavos. En el caso de la sociedad portuaria de Buenaventura, de 7 dólares con 14 centavos; en el caso de la de Barranquilla de 18 dólares con 49 centavos; en la de Santa Marta de 30 dólares con 12 centavos; en el muelle el Bosque de Cartagena, de 20 dólares con 20 centavos y en Contecar de 65 dólares con 84 centavos, eso va a ser parte de lo que es la oferta de servicio de cada una de las sociedades portuarias, dentro de las que manejan mayor volumen, concretamente de Cartagena y Buenaventura, 4 dólares con 17 centavos o 7 dólares con 14 centavos, resulta una cifra ostensiblemente inferior a la que se planteaba con relación al modelo financiero, que se elaboró para efectos de manejar eso.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Con mucha consideración, yo sí quisiera personalmente una explicación a ese dato que usted ha dado, obviamente que es ostensiblemente diferente una tarifa y otra, pero yo quisiera pedirle la explicación, señor Director de la DIAN, en el sentido de que ese es el precio que va a resultar después de haber cobrado el alza de la tarifa o de la tasa de la contribución, como se quiera llamar, por los servicios prestados por la sociedad portuaria. Me explico, va a haber un alza en los servicios, por lo que presta la sociedad portuaria, ¿sí o no?, esa alza es sencillamente, después de, uno dice cuántos contenedores se examinan y entonces se prorratea toda esa alza y por eso es que le da a usted 4 dólares y le da 7 en el caso de Buenaventura, es así o no.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Sí.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Entonces fíjese que estamos comparando peras y manzanas, no estamos haciendo una comparación adecuada, yo no sé si me hago entender. Miren Senadores es que aquí va a haber una alza general para los usuarios del puerto. Y de esa alza sencillamente va y se dice cien es el alza, se van a escanear 4 contenedores, entonces le corresponden 7 dólares por contenedor.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Senador, digamos, la perspectiva que se maneja aquí es con relación a la posibilidad de ofrecer un mejor servicio que abiertamente implica el nivel de agilidad que se le pueda ofrecer al exportador o al importador, independientemente de que su camino por el proceso de selectividad aduanera o de antinarcóticos, sea más largo o más corto. Me refiero largo cuando llega aun hasta la inspección física o corto cuando fue solo una evolución documental, que es algo que hace el funcionario, sin ni siquiera tener contacto con el usuario, en ese sentido es que se da esa valoración, que resulta digamos, conveniente en la medida en que no haya ninguna limitación, para que los porcentajes de selectividad para inspección de la aduana o de antinarcóticos lleven siempre esa presión de que cualquier decisión, está marcando en el taxímetro 135 dólares. Digamos, en ese sentido podría uno hablar de las bondades de esta opción en relación, sin perjuicio de la valoración y del análisis que finalmente tendría que hacer el Gobierno Nacional.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Señor Presidente, yo iba a hacer una interpección, con respecto a hacerle una claridad sobre ese tema. Lo que pasa es, que en la medida en que más demora el proceso de un contenedor, en esa misma medida, es menos competitivo el puerto y hay muchos más costos, de eso se trata. Pero a mí me gustaría con la venia

de todos, hacer la siguiente proposición señor Presidente.

Que consiste en lo siguiente: para que exista una mayor claridad sobre cómo operan las sociedades portuarias, tanto de Cartagena como de Buenaventura, solicito el traslado de la Comisión para que se realice la sesión de la Comisión en estos lugares y examinemos la tecnología de punta existente en estos puertos, en los cuales además se debe presentar un cuadro comparativo para establecer qué es lo que más le conviene realmente al Estado, ahí es donde radica eso, o sea hacer unos estudios comparativos, que el Estado presente unos estudios comparativos reales, de cuánto representa el uno y cuánto representa lo otro, y de esa manera tendríamos más claridad y tendríamos unas explicaciones más adecuadas a la Nación en general, esa es mi proposición.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Una oportunidad para que el Senador Barco conozca el mar.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Sobre todo para satisfacer el ego del Senador Villegas, que cuando habla del mar, me parece que estoy oyendo a un Gobernador que tiene Santa Cruz, una parte de Bolivia que se quiere independizar, porque allá está el mayor centro ganadero, allá está la riqueza, un lenguaje muy parecido al del doctor Villegas, solo que Coster, es de ascendencia brasileña, yo no sé, él tiene algo de España, además se le ha contribuido como Gobernador en las veces en que ha estado en ese cargo, en el desarrollo de ese departamento. Es que ayer cuando se hablaba de sumas mezquinas, para las carreteras del país y de pronto aparecen 350.000 millones para carreteras del Valle, pues yo me sorprendí, porque yo he viajado por las carreteras del Valle, son las mejores del país, cuando los caldenses o la gente de otros Departamentos pasa por el Valle, comienza a tener envidia de la buena, y usted tiene mucho que ver con ese desarrollo vial.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Señor Senador todas concesionadas, todas concentradas, los vallecaucanos pagamos peaje, cada 15 kilómetros pagamos peajes, es el departamento más..., claro tenemos las mejores vías, pero también las pagamos nosotros.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Los que viajamos por el Valle también pagamos esos peajes y los que lo hacemos, lo hacemos gustosos, porque le iba a decir eso al Ministro, la gente paga los peajes, la gente que reflexione un poco se da cuenta de que es preferible un peaje alto y no una carretera llena de huecos, donde se va a acabar el carro, nadie sabe lo que va a remantener un carro cuando tiene que transitar por carreteras con huecos, por eso quien se queja del peaje, a Villavicencio, uno tiene la opción de pasar

por una carretera decrepita y no paga peaje, todo el mundo se va por el túnel y no importan los peajes, pero sí importa mucho ese espíritu autonomista que brota de sus labios cuando habla del Valle. Pero lo digo con buena intención, yo admiro la gente, el Valle y usted fue un excelente Gobernador, lo ha sido, usted es un excelente Congresista, y lo veo muy personalizado de los temas del Valle y eso me alegra, muchas gracias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

¿La proposición está totalmente leída?

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Sí, como no.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Entonces la someto a la consideración de la Comisión, a ver si la aprueban.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:**

Sí la aprueban señor Presidente.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

El señor Director de la DIAN, continúa con el derecho al uso de la palabra.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Le advierto que la presidenta del Senado no da pasajes, me voy a perder todo eso allá en Buenaventura del Senador Martínez.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Me quedan solo dos temas para abordar. El primero es la responsabilidad que existe con relación al comercio, con nuestro socio principal en importaciones y exportaciones, que es Estados Unidos, comentando que en el marco del Tratado de Libre Comercio, se ha logrado avanzar de manera significativa, en todo lo que son los requerimientos para poder tranzar comercialmente con ese país, en ese sentido el parte de la DIAN, concretamente en términos de los procesos aduaneros, es bastante satisfactorio, ya que el 100% de los ítems de requerimientos mínimos de una aduana, han sido cumplidos por la DIAN, en el caso de lo que es hoy el proyecto del Tratado de Libre Comercio.

El segundo tema, es el último tema que me queda por abordar, con relación a las preguntas que se hicieron en el debate es, qué se va a hacer con los aeropuertos y con los pasos de frontera, en ese sentido, insisto en lo que dije al principio es que la DIAN, resulta ser ante todo un usuario de estos equipos y aboga porque lo más pronto posible se pueda disponer de la tecnología, tanto en puertos como en aeropuertos y en los pasos de frontera.

**Honorable Senador Germán Villegas Villegas:**

Señor Director me da pena interrumpirlo tanto, nosotros damos un dato de aprehensiones, es supremamente preocupante que las

aprehensiones, en su mayor monto y tamaño, número, sea en Ipiales, en Maicao, en Riohacha, en Cúcuta; que en los puertos marítimos, cuando usted está hablando precisamente del tema, que es necesario ponerle unos controles allá, y ojalá llevar la tecnología de la inspección no intrusiva, intrusiva a los aeropuertos y a los pasos de frontera terrestre.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Senador con base en los parámetros, que yo comenté hace un momento sobre el volumen de operaciones, el valor y el peso de las mercancías, los pasos de frontera resultan ser en todos, los menos representativos, incluyendo en el volumen de las aprehensiones, la verdad es que el mayor número de aprehensiones, se registran ya dentro de las zonas secundarias, que llaman en aduanas, que quiere decir después de los lugares de arribo, y se da precisamente porque hay unas limitaciones insignificativas, en términos de poder ser más eficaces, al momento de controlar la carga en el lugar más adecuado para hacerlo, que es en el lugar de arribo, sin obstaculizar el comercio exterior. Esa dualidad entre el servicio de la aduana para ser ágil y el control es muy difícil de manejar a nivel de los puertos, a nivel de los aeropuertos, a nivel de los pasos de frontera.

Pero el mayor volumen de las aprehensiones, que el año pasado se acercaron a los 300.000 millones de pesos, básicamente el 99% de ellas se produjo ya en zona secundaria.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Para una anotación un poco torpe, pero además doctor Villegas, si es que, en esa frontera, tanto en Venezuela como en el Ecuador, hay una cantidad de gente, miles de personas que viven de la economía del rebusque, y el contrabando forma parte de la economía del rebusque en esas zonas, de eso vive la gente.

**Doctor Oscar E. Franco Charry, Director de la DIAN:**

Y entonces continuando con el tema de esos lugares de arribo, en el caso de los aeropuertos, prácticamente el 60% de las operaciones de la carga, y del valor que se mueven a nivel de aeropuertos, corresponde como es lógico, al aeropuerto El Dorado de Bogotá, que está inmerso hoy en un proceso, también de concesión, el marco del sector transporte, en donde está previsto el requerimiento que hizo en su oportunidad la aduana, cuando se estaban construyendo los pliegos para el concesionario, de disponer de equipos de tecnología no intrusiva, en ese lugar de arribo llamado aeropuerto.

Lo mismo debería ocurrir, eso ya es un tema del resorte de transporte, bajo la expectativa o de la administración directa que hace la aeronáutica o de cualquier otra concesión que se pudiera dar con relación al tema. Yo con esto he concluido señor Presidente. Muchas gracias.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Bueno, entonces les agradecemos mucho a los señores Viceministro de Hacienda y al señor Director de la DIAN, la atención que le prestaron a la citación que les hizo la Comisión y a las muy oportunas explicaciones que han entregado acá, para atender las inquietudes de los Senadores. Unas proposiciones que hay en la mesa, constancia señor Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, reposa una constancia suscrita por los honorables Senadores Antonio Guerra y Bernabé Celis.

**Constancia**

El Presidente de la República y el alto Gobierno deben conocer la serie de inquietudes e interrogantes planteados en el debate, que deban servir de alerta para suspender la entrega del negocio de la compra de escáner y demás elementos necesarios para el registro de inspección de carga, en manos de las sociedades portuarias.

Solicitarle al Gobierno Nacional, regresar al procedimiento en el que autorizaba a la DIAN, preparar y a bien una licitación pública, para la compra de equipos para inspección y registro de la carga que entra y sale en el país.

Solicitar a la Contraloría General de la República, por secretaría pronunciarse sobre lo

que está haciendo o pretende hacer, para una mayor transparencia, si el Gobierno Nacional decide seguir hacia adelante en la entrega del negocio, a las sociedades portuarias sin licitación abierta.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Esa era una proposición pero se dejó en términos de constancia, habría que hacerle un giro a la redacción, para hacerle conocer al Gobierno esas inquietudes del Senador Guerra. Senadora Galvis.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Gracias Presidente, mire, yo tengo dos motivos para objetar la proposición.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

No, es que es constancia.

**Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Ah bueno, porque entre otras cosas, eso no está dentro del control político que tiene el congreso frente a la administración.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Pero se le hace un giro para darle sentido a la constancia, tomando en consideración lo que quiere el Senador, pero no es una proposición, sino una constancia.

**Honorable Senador Víctor Renán Barco López:**

Le va a hacer un esguince a la constitución.

**Honorable Senador Omar Yepes Alzate, Presidente Comisión Tercera del Senado:**

Entonces se levanta la sesión y se convoca para el próximo martes a la 10:00 a.m.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario General Comisión Tercera del Senado:**

Sí señor Presidente.

El Presidente,

*Omar Yepes Alzate.*

La Vicepresidenta,

*Zulema Jattin Corrales.*

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 489 - Miércoles 30 de julio de 2008

SENADO DE LA REPUBLICA  
ACTAS DE COMISION

	<b>Págs.</b>
Comisión Tercera Constitucional Permanente	
Acta número 19 de abril 29 de 2008.....	1
Acta número 20 de abril 30 de 2008.....	23