



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)  
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 613

Bogotá, D. C., martes, 13 de agosto de 2013

EDICIÓN DE 52 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
**ACTA NÚMERO 042 DE 2013**

(junio 5)

Legislatura 2011-2013 - Primer período

En la ciudad de Bogotá D. C., siendo las 10:40 a. m. del día miércoles cinco (5) de junio de dos mil trece (2013), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el salón de sesiones de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, los honorables Senadores miembros de la misma.

– La señora Presidenta de la Comisión honorable Senadora Nora María García Burgos saluda especialmente a todas las personas que han llegado desde el departamento del Meta para asistir al debate y añade: En la mañana de hoy vamos a tocar dos temas, la aprobación de unos proyectos de ley y el debate sobre el alto índice de accidentalidad ocasionado por vehículos del sector de hidrocarburos, especialmente por el incremento verificado en las vías del Meta, Casanare, Arauca y otros departamentos productores, convocado por la Senadora Maritza Martínez.

– Seguidamente y por disposición de la Presidencia, la doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria General de la Comisión, realiza el correspondiente llamado a lista registrándose la presencia de los siguientes Senadores:

Córdoba Suárez Juan de Jesús  
Durán Barrera Jaime Enrique  
Galvis Méndez Daira de Jesús  
García Burgos Nora María

Martínez Aristizábal Maritza y  
Sierra Grajales Luis Emilio, constituyendo quórum para deliberar.

– **En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los Senadores:**

Alfonso López Héctor Julio  
Mora Jaramillo Manuel Guillermo  
Name Cardozo José David  
Robledo Castillo Jorge Enrique y  
Valera Ibáñez Félix José.

– **Con excusas que a continuación se transcriben dejan de asistir los Senadores:**

García Turbay Lidio Arturo y  
Rodríguez Sarmiento Milton Arlex.

\* \* \*

Bogotá, D. C., 5 de junio de 2013

Doctora

DELCY ROSARIO HOYOS ABAD

Secretaria

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Senado de la República

Ciudad.

Reciba un respetuoso saludo:

Por medio de la presente me permito presentar excusas por mi inasistencia a la sesión programada por la Comisión Quinta para el día 5 de junio, debido a una inesperada calamidad doméstica.

Agradezco la atención prestada.

Cordialmente,

*Lidio Arturo García Turbay,*  
Senador de la República.

Bogotá, D. C., junio 5 de 2013  
 Doctora  
 NORA GARCÍA BURGOS  
 Presidente  
 Comisión Quinta Constitucional Permanente  
 Senado de la República  
 Ciudad.

Por medio de la presente me permito solicitarles se sirvan excusarme por la no asistencia a la Comisión programada para el día de hoy, lo anterior por razones de salud.

Anexo la incapacidad médica respectiva.

Cordial saludo,

*Milton A. Rodríguez Sarmiento,*  
 Honorable Senador de la República.

### **ORDEN DEL DÍA**

para la sesión del miércoles 5 de junio de 2013

Lugar: Recinto de la Comisión

#### **I**

**Llamado a lista y verificación de quórum**

#### **II**

**Discusión y aprobación del Orden del Día**

#### **III**

**Consideración y votación de las Actas 026, 027 de 21 y 27 de noviembre; 028 de 4 de diciembre y 033 y 035 del 10 y 24 de abril de 2013**

#### **IV**

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora *Cecilia Álvarez Correa*; al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, doctor *Luis Fernando Andrade Moreno*; al Presidente de Ecopetrol S. A., doctor *Javier Gutiérrez Pemberthy*; al Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Leonidas Narváez Morales* y al Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional Brigadier General *Carlos Ramiro Mena Bravo*; a Debate de Control Político sobre la situación actual de las vías por las que hoy circula el petróleo del país, y el estado y avance de los oleoductos así como el alto índice de accidentalidad ocasionado por vehículos del sector de hidrocarburos, especialmente por el incremento verificado en las vías del Meta, Casanare, Arauca y otros departamentos productores.

Con invitación al señor Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor *Juan Gabriel Uribe*; el Presidente de CENIT, doctor *Camilo Marulanda López*, el Presidente de Pacific Rubiales, doctor *José Francisco Arata*, de acuerdo con la Proposición número 62 de 2013.

### **Proposición número 62**

Cítese a la señora Ministra de Transporte, doctora *Cecilia Álvarez Correa*, al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), *Luis Fernando Andrade Moreno*, al Presidente de Eco-

petrol S. A., doctor *Javier Gutiérrez Pemberthy*, al Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Leonidas Narváez Morales* y el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional Brigadier General *Carlos Ramiro Mena Bravo*; a un debate de control político debido al alto índice de accidentalidad ocasionado por vehículos del sector de hidrocarburos, especialmente por el incremento verificado en las vías del Meta, Casanare, Arauca y otros departamentos productores. Con este debate se verificará igualmente la situación actual de las vías por las que hoy circula el petróleo del país, y el estado y avance de los oleoductos.

### **Cuestionario para la señora Ministra de Transporte:**

1. De acuerdo con la información con que cuenta el Ministerio de Transporte, sírvase remitir cuadro estadístico en el que se refiera la accidentalidad ocurrida en las vías que comunican los departamentos de Cundinamarca, Meta, Casanare y Arauca, durante los últimos diez (10) años, por tipo de accidente, desagregando aquellos que involucran vehículos pesados (categoría) que transporten de hidrocarburos, nafta u otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera.

2. Sírvase informar cuales son las condiciones de seguridad y restricciones bajo las cuales se debe efectuar el transporte de hidrocarburos, nafta u otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera, a través de vehículos de carga pesada o “tractomulas”.

3. De acuerdo con las responsabilidades del Ministerio de Transporte, sírvase remitir copia del más reciente estudio que sobre seguridad vial se haya llevado a cabo, de manera específica en lo referente a transporte de hidrocarburos incluido nafta y cualquier otra sustancia peligrosa utilizada por la industria petrolera, en particular lo relacionado con las carreteras Villavicencio–Bogotá, Villavicencio–Puerto López–Puerto Gaitán, Yopal–Villavicencio y Villavicencio–Acacías–Castilla La Nueva.

4. Cuáles han sido las actividades que el Ministerio ha realizado, en desarrollo de sus funciones de coordinación, con los entes territoriales de los departamentos de Cundinamarca, Meta, Casanare y Arauca, con el fin de atender lo pertinente a la seguridad en sus vías, en especial lo relacionado con la accidentalidad producida por el transporte de hidrocarburos, nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera.

5. Con ocasión del reciente incremento de accidentes en vías de los departamentos citados, cuáles son las acciones que ha emprendido el Ministerio para contener o reducir la accidentalidad ocasionada por los vehículos que transportan hidrocarburos incluido nafta y cualquier otra sustancia peligrosa utilizada en la industria petrolera.

6. ¿Relacione los estudios, diagnósticos o quejas de la comunidad, realizadas o recibidas por

el Ministerio de Transporte, que se encuentren relacionados con el tráfico de vehículos pesados que transportan hidrocarburos, nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera en el segmento Villavicencio – Pipiral o antigua vía que conduce a Bogotá?, ¿De esos estudios o diagnósticos, se ha detectado afectación ambiental y social de la zona de influencia del sector Villavicencio – Pipiral? Sírvase remitir copia.

7. Relacione los proyectos y el presupuesto asignado y ejecutado para las obras de recuperación o mantenimiento que se realizan actualmente en el segmento de vía antigua que de Villavicencio comunica con Pipiral. Igualmente sírvase informar ¿Cuál es la empresa o entidad responsable de ejecutar esas labores de mantenimiento en el sector señalado? Relacione también el presupuesto y obras realizados en este tramo de vía desde el año 2000.

8. ¿Relacione proyectos o estudios que concluyan sobre el establecimiento de alternativas para minimizar los efectos sobre las vías por parte de los vehículos que transportan hidrocarburos, nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en esta industria?

9. ¿Sírvase informar cuales son las condiciones o requerimientos que el Ministerio exige a los transportadores de la industria petrolera, respecto a la existencia de planes de contingencia, su vigencia y aplicación, ante situaciones de riesgo, accidente o desastres ocasionados por derramamiento de sustancias peligrosas como hidrocarburos, nafta o cualquiera otra que esa industria emplea, y cuáles han sido los resultados o efectividad de estos ante las situaciones de accidentalidad vial descritas.

10. Sírvase informar cuáles son las circunstancias y su origen con base en las cuales se determinó y se mantiene la restricción de tránsito de vehículos pesados que transportan sustancias peligrosas para la industria petrolera, como hidrocarburos incluido nafta y otras sustancias peligrosas, por los túneles de Buenavista y Vijagual ubicados en la carretera Villavicencio-Bogotá; y que se requiere llevar a cabo, tanto técnica como normativamente para levantar esas restricciones.

#### **Cuestionario para el Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

1. Sírvase informar cuales son los criterios que esa entidad contempla en la elaboración de los estudios que desarrolla o levantamiento de información que realiza, que incluye la incidencia o efecto que produce el transporte de hidrocarburos, nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera.

2. Sírvase informar si se han efectuado, por corresponderle, evaluaciones de la incidencia o desempeño de este tipo de transporte (hidrocarburos incluido nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas por la industria petrolera) respecto a las condiciones planteadas durante la estructuración del proyecto y cuál ha sido su resultado. Citar de

forma específica las evaluaciones hechas sobre vías que comunican a Bogotá con los departamentos de Meta, Casanare y Arauca.

3. Cuál es, desde el punto de vista técnico, en opinión de la ANI, el modelo de desarrollo de Infraestructura Vial que permitiría minimizar los riesgos de seguridad vial que se generan en las carreteras del país, en especial en aquellas cuyo trazado une zonas productoras de petróleo como la de los llanos orientales.

4. De acuerdo con la respuesta ofrecida a la pregunta anterior, sírvase concluir cuales son las medidas que debieran implementarse para alcanzar las condiciones de un modelo que minimice o tienda a eliminar las dificultades que por accidentalidad se producen debido al transporte de hidrocarburos, nafta y otro tipo de sustancias peligrosas utilizadas en la industria petrolera.

5. En materia de transporte de hidrocarburos, nafta y otras sustancias peligrosas, sírvase informar cuál es el nivel de competitividad que las vías de Colombia tienen o el que pretende desarrollar por intermedio de esa agencia, evaluado desde el punto de vista de seguridad vial.

6. Sírvase informar cuál es la situación de los Planes de Contingencia con que deben contar los concesionarios de las diferentes vías que comunican a Bogotá con los centros de producción o campos petroleros de los llanos, para el manejo de los riesgos o accidentes ocasionados por el transportes hidrocarburos, nafta u otras sustancias peligrosas. Igualmente cuales son las sanciones o medidas adoptadas por la ANI aplicadas en los casos en que no ha sido cumplida la existencia o aplicación de estos.

#### **Cuestionario para el Presidente de Ecopetrol:**

1. Sírvase informar cual es la cantidad de hidrocarburos incluido nafta o cualquier otra sustancia peligrosa, transportada bajo responsabilidad de Ecopetrol, de forma directa o a través sus empresas o contratistas, entre las zonas o áreas productoras entre los departamentos de Meta, Casanare, Arauca y Cundinamarca, medido en volumen y cantidad de vehículos, durante los últimos diez (10) años.

2. Sírvase indicar cuáles son las políticas que en materia de seguridad vial, para el transporte por carretera de hidrocarburos, nafta u otra sustancia peligrosa empleada en la industria, ha impartido Ecopetrol a sus transportadores y contratista, y cuál es el resultado de las evaluaciones internas hechas por la empresa sobre el nivel de aplicación o apropiación de estas políticas.

3. Presentar un informe estadístico de la accidentalidad sufrida por los vehículos que transportan hidrocarburos, nafta o cualquier otra sustancia peligrosa bajo responsabilidad de Ecopetrol, en las vías por las que transitan en los departamentos de Cundinamarca, Meta, Casanare y Arauca, durante los últimos diez (10) años.

4. En los casos de los accidentes sucedidos en las vías de los departamentos relacionados en la pregunta anterior, sírvase informar cuáles son las medidas que Ecopetrol ha tomado para evitar o reducir la accidentalidad de los vehículos que transportan este tipo de sustancias.

5. En los casos referidos en las preguntas anteriores sírvase relacionar cuál es la responsabilidad que Ecopetrol ha establecido sobre los contratistas, subcontratista u operadores del transporte y cuáles son las sanciones que ha aplicado.

6. Sírvase relacionar las demandas o denuncias judiciales que contra Ecopetrol han sido interpuestas, con ocasión de accidentes viales en los que han estado involucrados vehículos que transportan estas sustancias y cuál es el monto de sus pretensiones.

7. Sírvase informa cuántas y cuáles son las demandas o denuncias que han condenado a Ecopetrol con ocasión de accidentes en los que han estado involucrados vehículos que transportan o para el transporte.

8. Este tipo de sustancias y a cuánto asciende el valor que ha tenido que pagar o desembolsar Ecopetrol por este concepto durante los últimos diez (10) años.

9. ¿Cuál es el estado actual del proyecto del Oleoducto del Bicentenario? ¿Cuándo entra a operar y con qué capacidad? Relacione el valor total del Oleoducto, el horizonte de tiempo del proyecto desde su formulación y la operación. Señale el área de influencia de este Oleoducto y aproxime la sustitución de utilización de vehículos de carga pesada que se dejarán de emplear por la operación del oleoducto.

10. Teniendo en cuenta que el proyecto del Oleoducto del Bicentenario presenta atrasos considerables, según ha sido conocido, sírvase informar de acuerdo con los cronogramas del proyecto original cuál es el término total de tiempo, el atraso general del proyecto?, ¿Cuál el de sus principales componentes?, ¿Cómo se espera superar o normalizar los atrasos?, ¿Cuál es el costo adicional en que ha debido incurrirse por cuenta de estas fallas, tanto monetarios del proyecto como de oportunidad para la empresa por no contar con esta estructura dentro del tiempo estimado?, ¿Quién o qué ha sido el causante de los atrasos y cuál es la responsabilidad que tienen? y ¿Cuáles son las consecuencias que han tenido quienes han generado o permitido estos atrasos?

11. Teniendo en cuenta la reciente creación de la filial Cenit, sírvase informar ¿Cuál es el avance o cumplimiento de los objetivos determinados por la Junta Directiva de Ecopetrol al autorizar su creación?, ¿Cuál es el nivel de desarrollo que ha alcanzado en la operación de transporte de hidrocarburos, nafta o sustancias peligrosas de la industria petrolera?, y ¿Cuál ha sido su efecto en el desempeño de los indicadores de gestión de transporte, sus costos e incidencia en la seguridad gene-

ral del sistema de transporte? Igualmente sírvase informar si la creación la empresa y su accionar a través de los oleoductos o poliductos ha tenido alguna incidencia en los indicadores de seguridad vial, en especial en lo relacionado con los campos de producción de los Llanos Orientales.

#### **Cuestionario para el Director del Instituto Nacional de Vías, (Invías):**

1. En la infraestructura de su competencia, en las vías de los departamentos de Cundinamarca, Meta, Casanare y Arauca, por donde transitan vehículos que transportan hidrocarburos o sustancias de la industria petrolera, sírvase remitir reporte de la accidentalidad sucedida durante los últimos diez (10) años que los hayan involucrado, en caso de no contar con ella remitir alternativa o adicionalmente la información con que la entidad cuente a este respecto.

2. Sírvase informar cuáles son las características técnicas que en materia de demarcación, señalización u otra condición que el Invías tiene en cuenta en el diseño o mantenimiento de las vías a su cargo, que tiene por objeto prevenir accidentes originados por vehículos que transportan hidrocarburos o sustancias usadas en la industria petrolera.

3. Favor expresar cuál es la regulación técnica que existe para la infraestructura vial, que tenga relación o que haya sido definida en función de las condiciones que se requieren para el transporte de hidrocarburos o sustancias semejantes.

4. Sírvase informar cuál es la situación de los Planes de Contingencia de las diferentes vías a cargo de esa entidad que comunican a Bogotá con los centros de producción o campos petroleros de los llanos, para el manejo de los riesgos o accidentes ocasionados por el transportes hidrocarburos, nafta u otras sustancias peligrosas. Igualmente, cuáles son las medidas adoptadas por el Invías aplicadas en los casos en que se ha establecido su inexistencia o falta de aplicación.

#### **Cuestionario para el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional:**

1. Sírvase remitir el registro estadístico efectuado con ocasión de la accidentalidad vial sucedida en las carreteras de los departamentos de Cundinamarca, Meta, Casanare y Arauca durante los últimos diez (10) años.

2. Sírvase remitir el registro estadístico de los accidentes sucedidos durante los últimos diez (10) años en las carreteras de los departamentos citados en la pregunta anterior que han involucrado vehículos que transportan hidrocarburos o sustancias semejantes usadas por la industria petrolera.

3. Sírvase informar cuáles son los lineamientos normativos o medidas de diferente carácter que deberían implementarse o desarrollarse con el fin de minimizar el riesgo de accidentes viales causados por o en que hayan estado involucrados vehículos que transportan hidrocarburos, nafta u otras sustancias usadas en la industria petrolera.

4. Sírvase informar cuáles son las conclusiones a las que han llegado las investigaciones técnicas más recientes que se hubieren desarrollado respecto a los accidentes sucedidos en la vía Villavicencio – Bogotá y demás carreteras de los departamentos del Meta, Casanare y Arauca, que hayan involucrado vehículos que transportan este tipo de sustancias.

5. Relacione la serie estadística de personas fallecidas y heridas en accidentes de tránsito en la vía Bogotá – Villavicencio, desde el año 2000 a la fecha actual; desagregando por tipos de vehículos involucrados y zona de ocurrencia.

**Citante:** honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal.

## V

### Discusión y votación en primer debate de los Proyectos de ley números...

**1. Proyecto de ley número 189 de 2012 Senado, 139 de 2011 Cámara, por la cual se crea el sistema nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.**

Autor: Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural doctor *Juan Camilo Restrepo*.

Ponente: honorable Senador, *Juan Córdoba Suárez*.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 197 de 2013.

**2. Proyecto de ley número 168 de 2012 Senado, 036 de 2012 Cámara, por medio del cual se establecen disposiciones para la comercialización y el uso del mercurio, en los procesos productivos y se fijan incentivos para su erradicación gradual y se dictan otras disposiciones.**

Autores: honorables Representantes *Augusto Posada Sánchez* y *Simón Gaviria Muñoz*.

Ponentes: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 937 de 2012.

**3. Proyecto de ley número 96 de 2012 Senado, por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor el ACPM, el GLP y el turbo combustible de aviación Jet A1 y se dictan otras disposiciones.**

Autores: honorables Senadores *Alexandra Moreno Piraquive* y otros.

Ponente: honorable Senador *Jaime Durán Barrera*.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 303 de 2013, y

**4. Proyecto de ley número 164 de 2012 Senado, por la cual se expiden disposiciones generales sobre inversión extranjera en el sector agropecuario y se dictan otras disposiciones.**

Autor: Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, *Juan Camilo Restrepo Salazar*.

Ponente: honorable Senador *Luis Emilio Sierra Grajales*.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 300 de 2013.

## VI

### Lo que propongan los honorables Senadores

#### – Con la venia de la Presidenta, interviene el Senador Luis Emilio Sierra Grajales:

Proponiendo la alteración del orden del día con el fin de tener la posibilidad de discutir en primer término los proyectos de ley, tal como se había acordado en el desayuno de trabajo que tuvieron al inicio de la mañana. Agrega el Senador Sierra: Acordamos que en primera instancia colocaríamos el tema de la trazabilidad cuya ponencia tiene el Senador Córdoba, posteriormente miraríamos el tema de extranjerización; y entiendo que hay otros Senadores que quieren proponer también el estudio de proyectos como el del mercurio y el del ACPM, dejando para después el tema del debate.

#### – Manifiesta seguidamente la Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Mi intervención es con el fin de hacer una proposición concreta sobre las citaciones a los Ministros de Relaciones Exteriores, el de la cartera laboral, el de la cartera de minas y energía y otra serie de funcionarios, sobre la forma cómo se contrata y cómo llegan los chinos a Montelíbano, a trabajar en programas de infraestructura eléctrica; y cómo llegan y de qué manera, y cómo está la reglamentación para su ingreso al país, en la Refinería de Cartagena.

Yo tengo noticia y tengo una certificación pedida por algunos abogados, donde gran parte, aproximadamente doce, de los chinos que trabajan o que trabajaban en las minas de Cerro Matoso, en la infraestructura eléctrica, vienen con papeles falsos y el mismo Ministerio lo ha certificado; entonces sobre ese tema yo quisiera profundizar, cómo es el esquema de contratación y establecer quiénes son los responsables de estos mecanismos, si los buses en que vienen están reglamentados, porque entre otras cosas traer 400 hombres en buses es casi que una flota, entonces yo estoy interesada en saber en qué condiciones se trata y se contrata y se trae ese personal de obreros extranjeros a la mina de Cerro Matoso para infraestructura eléctrica, concretamente contratados por Geselca y también la manera como se contrata en la refinería de Mamonal.

#### – En el mismo sentido que lo ha hecho el Senador Sierra al inicio de la sesión, la Senadora Maritza Martínez Aristizábal, precisa:

Totalmente de acuerdo con la proposición que ha presentado el Senador Sierra, en el sentido de adelantar la votación de cuatro proyectos muy importantes y en seguida hacer el debate, siempre cuando, presidenta, le quiero pedir encarecidamente porque ya están los funcionarios, ya están los asistentes que van a intervenir, que no se vaya a dilatar mucho la votación, de tal manera que nos

deje sin espacio para el debate. Este es un tema super importante para todas las regiones productoras y realmente hemos estado muy expectantes con el adelantamiento de esta posibilidad. Acá nos acompañan los concejales de Villavicencio, el Alcalde de Villavicencio, gremios, delegados de los principales sitios afectados con esta situación, y no quisiera una frustración para toda esta gente que se desplazó.

**– Solicita el uso de la palabra el Senador Jorge Robledo Castillo y señala:**

Yo voy a expresar mi desacuerdo con la idea de cambiar el orden del día, porque es que tras la idea de cambiar el orden del día, lo que hay, Senadora Maritza, es el propósito de ferrocarrilear el proyecto de los baldíos, y eso me parece de una gravedad inaudita Senadora Nora García. Ya lo acabamos de conversar con el Ministro de Agricultura y ese es un proyecto de una gravedad descomunal; yo diría que es de los peores proyectos que se hayan presentado, nunca en esta país, y en ese sentido yo lo menos que le pido a esta Comisión es que las cosas se discutan sin afanes; pero no puede ser que aquí nos digan que cambiemos el orden del día para que votemos cuatro proyectos incluido ese y que después hay un debate, no.

Yo puedo entender que los amigos del Presidente Santos aquí tengan la mayoría en esta Comisión; pero yo creo que lo menos que tiene que haber es la posibilidad de hacer un debate democrático sobre las cosas. Ese proyecto al que me estoy refiriendo, es un proyecto que lo voy a decir con todas las palabras, en uno de sus artículos santifica el robo de millones de hectáreas en Colombia de acuerdo con las denuncias de la Superintendencia de Notariado y Registro, no se puede despachar a las volandas. Yo intenté ser ponente de ese proyecto y no pude, hay un solo ponente de ese proyecto que me parece un error gravísimo, porque finalmente se supone que hay varios ponentes es para que los distintos sectores puedan opinar.

Entonces tenemos un proyecto, Ministro del Partido Conservador, Presidenta de la Comisión del Partido Conservador y el único ponente del Partido Conservador; en un proyecto que incluye la posible legalización del robo de millones de hectáreas y que incluye cambiar las normas fundamentales que privilegian la defensa de la propiedad campesina en el caso de los baldíos y en los proyectos de reforma agraria, esto en beneficio de los extranjeros; o sea, estamos hablando de una cosa de proporciones mayúsculas de la que nos presentaron ponencia hace 8 o 10 días y se va a votar hoy. Yo no he visto en 10 años en esta Comisión, nunca, que un proyecto de ley se le presente Ponencia y 10 o 15 días después se ponga en votación; un proyecto yo quiero enfatizar, de esta gravedad de la que estamos hablando.

Yo puedo entender que el Gobierno tenga la posición que quiera tener y los partidos afectos al Gobierno puedan tener la posición que quieran tener; pero hay temas que se deben discutir sin afa-

nes, permitiendo que se tramiten cosas. Hay por lo menos cinco solicitudes de audiencias públicas de organizaciones agrarias, pidiéndole a la Presidencia de la Comisión que por favor se citen a audiencias para oír a la sociedad civil qué opina sobre ese proyecto, ¿y se va a votar sin que haya esas audiencias?

Este proyecto es más grave que el de la reforma a la salud, quiero enfatizar, sobre un proyecto calculado, repito, para legalizar el robo de millones de hectáreas y despojar al campesinado colombiano en beneficio de los extranjeros; es que estas son cosas muy complicadas y esto se va a votar a pupitrazo, ferrocarrileado aquí en el afán de que es que va a empezar un debate que por lo demás es importantísimo, se debería hacer. Entonces yo pido que no se cambie el orden del día, que adelantemos el debate y que se tramite ese proyecto sin ningún afán.

Yo pregunto ¿cuál es el afán, entonces qué, se vota hoy aquí a pupitrazo y dentro de 15 días nos lo votan a pupitrazo también en la Plenaria sin que haya ninguna posibilidad de discutir esto? y cuál es el afán además, o es que también qué, se van a inventar no sé qué, una sola votación en Cámara y Senado para que pueda estar aprobado antes del 20 de julio, porque no es posible que esto sea ley antes del 20 de julio bajo ninguna consideración. Cuál es el problema de que esto se tramite sin afanes, bueno, y si al final ustedes lo quieren aprobar lo aprueban, pero permitiendo que haya un debate tranquilo, un debate ilustrado, que los medios de comunicación puedan opinar, que las organizaciones agrarias puedan opinar y que todo el mundo pueda opinar; y si al final se decide hacer eso pues que se haga, pero lo que se está proponiendo a mi juicio es absolutamente inaceptable.

Estuvimos en reunión ahora en un desayuno con el Ministro de Agricultura, yo no compartí la propuesta del Gobierno en el sentido de retirar alguna cosa, no sé si al final la van a retirar o no, pero le queda una tela gruesísima qué cortar. Aquí el país tiene que definir, aquí van a liquidar la propiedad campesina, o sea, ¿la política es convertir a los campesinos colombianos en siervos de las transnacionales?; no, aquí hay unos que defendemos la idea de los campesinos como gente libre, libre incluso de arruinarse, de la misma manera que son libres de arruinarse los empresarios, porque entonces qué; entonces yo lo que quiero insistir es que no se debe cambiar el orden del día y vamos al debate, pero vamos al debate sin afanes.

Mi propuesta es que no se modifique el orden del día, que se haga el debate de la Senadora Maritza Martínez, y bueno, mañana cuando quieran empezamos a discutir el otro proyecto y vemos qué se va hacer; pero repito, me parece muy grave que un proyecto de estas implicaciones que acabo de bosquejar, se quiera ferrocarrilear en la Comisión Quinta del Senado; no ha sido el estilo de esta

Comisión, tengo que reconocerlo en diez años, y creo que sería una mala cosa que empezáramos con ese tipo de situaciones en este momento.

– **Para precisar algunos de los puntos señalados por el Senador Jorge Robledo, en su intervención, la Presidenta de la Comisión, Senadora Nora García, anota:**

Yo le quiero agregar algo, esta es una Comisión que ha trabajado, trabaja y seguirá trabajando con toda la responsabilidad, somos unos Senadores que nos hemos destacado por ser serios, responsables y libres a la hora de tomar decisiones.

El Senador Luis Emilio Sierra pidió el cambio, en el sentido que primero votáramos y después hicieramos el debate, casualmente para blindar a que el quórum no se nos vaya a dañar; pero sí así como somos de responsables, nos quedamos aquí bien juiciosos a hacer un debate y aprobar unos proyectos no hay ningún inconveniente, vamos a votar y libremente cada uno de ustedes dirá si quiere el cambio del orden del día o si no lo quiere.

Además, yo les quiero decir a todos los presentes y a los colombianos, que los temas que hoy tenemos en los proyectos han sido temas que han venido siendo debatidos por todos nosotros, que acabamos de llegar de una reunión de cuatro horas en donde se han debatido y se han comentado los temas agrícolas; entonces aquí no hay ninguna carrera, aquí no hay ningún afán de pupitrear, aquí aprobamos los proyectos después de haber conocido muy bien en qué consisten y después cada uno de nosotros toma cuál es la mejor decisión para el País. Así que estén tranquilos que aquí todo se hace con orden y responsabilidad, tiene la palabra el Senador Luis Emilio Sierra y enseguida el Senador José David Name.

– **Con la venia de la Presidencia, manifiesta el Senador Luis Emilio Sierra Grajales:**

Muy brevemente para soportar la petición de alteración del orden del día. En efecto esta mañana usted bien lo dijo, trabajamos varias horas proyectos que aquí íbamos a analizar posteriormente como lo estamos haciendo en este instante. En el tema de inversión extranjera en el sector agropecuario, acordamos esta mañana eliminar aquellos artículos que tienen que ver con baldíos e interpretación de una sentencia de la Corte Constitucional; de modo que ese tema que preocupa tanto al doctor Robledo es un tema que ya ha sido eliminado, así lo haré ahorita posteriormente en mi intervención de fondo cuando sea el momento oportuno. De modo que esas prevenciones han quedado por lo menos de parte mía absueltas, no vamos a insistir en ese tema, vamos a trabajar exclusivamente en el tema de inversión extranjera en el sector agropecuario.

– **Seguidamente, expresa el Senador José David Name Cardozo:**

Yo le solicitaría por respeto con la señora Ministra que se encuentra aquí y que seguramente debe estar bien ocupada, porque sí hay que hacerle

digamos un homenaje a ella que cada vez que la hemos citado a la Comisión ella ha venido y por respeto a las personas que hemos invitado hoy a la Comisión, que hagamos primero el debate y los que estamos aquí nos comprometemos a debatir el proyecto y a votarlo positivo o votarlo negativo pero hagamos primero el debate. Este proyecto no va a salir enseguida señora Presidenta, tiene varios puntos que hay que analizarlos y debatirlos.

– A su vez, el Senador Jaime Enrique Durán Barrera, manifiesta que está de acuerdo con la modificación del orden del día. Así mismo, solicita a la Presidencia que el proyecto sobre el tema de la gasolina, por solicitud del Ministro de Minas que quiere estar presente, se trate en la sesión del próximo martes.

– La Presidencia acoge la propuesta del Senador Durán Barrera, en el sentido de aplazar el estudio del proyecto sobre la gasolina, tal como lo ha solicitado. Así mismo, reforzando lo expresado anteriormente, la Senadora Nora García Presidenta de la Comisión, añade: En el primer punto, vuelvo y les repito, hubo una insinuación del Senador Luis Emilio Sierra de cambio de orden del día, el cual se aprobará sí o no de acuerdo a lo que cada uno de ustedes quiera, aquí no hay imposición de la Mesa Directiva.

– **A su turno en las intervenciones, el Senador Juan Córdoba Suárez, señala:**

En la mañana de hoy debatimos un poco sobre el proyecto de identificación, información y trazabilidad animal; el proyecto lo iniciamos ayer, hicimos alguna exposición, yo creo que eso está avanzado, realmente lo que se requiere es muy poco para que podamos aprobarlo; entonces yo considero que deberíamos aceptar este cambio de agenda para avanzar en estos temas porque se van quedando; sobre todo porque el término para que los proyectos queden definidos es realmente muy breve, muy corto y particularmente para este, que si no se aprueba en esta legislatura quedaría sin la oportunidad de convertirse en una disposición.

– **La Senadora Daira de Jesús Galvis, interviene para anotar:**

Presidenta, acabemos con la discusión, démosle curso al debate, ya eso venía programado, y comprometernos los que estamos aquí presentes para la discusión de los dos proyectos, ayer lo cumplimos, hoy aspiramos a cumplirlo igual.

– **Habiéndose escuchado todas las posiciones acerca de la modificación del orden del día, la señora Presidenta, anota:**

Nosotros teníamos cuatro horas de estar debatiendo, habíamos acordado en que cambiábamos el orden del día para aprobar los proyectos, ya no serían cuatro sino tres, unos proyectos que ya vienen debatidos, hablados, acordados todo, votábamos los tres proyectos y hacíamos el debate; todo por una sencilla razón, en cuanto el debate se acabe aquí no queda nadie, no tenemos quórum y no se hace lo otro. Entonces hay dos posibilidades, o ha-

emos el orden del día como está, es decir, primero el debate y después nos quedamos a aprobar los tres proyectos, o aprobamos primero los tres proyectos y después hacemos el debate.

– En uso de la palabra, la Senadora Maritza Martínez Aristizábal precisa que el tema debe definirse, de acuerdo a lo que señale el reglamento del Congreso, el cual señala que siempre los debates de control político van primero; por lo tanto si lo alteramos, yo creo que podríamos viciar de alguna manera, eso es lo que dice el reglamento - terminó diciendo.

– **Acto seguido solicita el uso de la palabra el doctor Andrés Felipe García Azuero, Vice-ministro de Agricultura y una vez concedida, señala:**

Yo quisiera aprovechar este espacio simplemente para pedirles que consideremos el proyecto de trazabilidad que es un proyecto de la mayor importancia; el proyecto ayer tuvo una discusión entre ustedes, esta mañana en el desayuno con el señor Ministro también estuvimos debatiendo sobre el tema, es un proyecto muy importante para la sanidad agropecuaria, para la sanidad pecuaria en especial, de este País, y es muy importante que pueda ser considerado a brevedad. Y naturalmente el de inversión extranjera, que llegamos esta mañana a unos acuerdos y un punto del tema más álgido, se retiraría los artículos pertinentes.

– Finalizadas las diversas posiciones en torno a la modificación o no del orden del día, y estando constituido el quórum para decidir, la Presidenta somete a consideración y votación de los miembros de la Comisión la propuesta hecha por el Senador Luis Emilio Sierra y aclara que votando **Sí**, estarían acogiendo la alteración del orden del día y votando **No**, se negaría; en cuyo caso, se daría trámite primero al debate convocado por la Senadora Maritza Martínez y luego se procedería al estudio de los proyectos, para lo cual pide a los honorables Senadores no retirarse del recinto hasta tanto no haya concluido la sesión. Para el efecto de la votación nominal, pide a la doctora Delcy Hoyos, Secretaria de la Comisión, hacer el respectivo llamado a lista.

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Durán Barrera Jaime Enrique	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	No
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	No
Name Cardozo José David	No
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	No

La Secretaría informa que se ha registrado un empate al presentarse cinco (5) votos por el **Sí** y cinco (5) votos por el **No**.

La Presidencia sugiere que se deje el orden del día tal y como está, por cuanto se ha presentado

un empate a la hora de la votación, y procede a ponerlo en consideración y votación, tal y como se encuentra propuesto, sin modificaciones; la Secretaría anuncia que ha sido aprobado. Seguidamente se someten a consideración y votación las actas contenidas en el punto del tercero del orden del día, las cuales son aprobadas sin ninguna objeción.

**Para dar inicio al debate, la Presidencia le otorga el uso de la palabra a la Senadora Maritza Martínez Aristizábal, quien comienza su disertación, diciendo:**

La idea es realmente poner de presente ante el País, una problemática muy grave que actualmente existe y sobre la cual tal vez la Ministra no ha sido debidamente informada; y lo digo porque he revisado las respuestas que he recibido de las distintas autoridades, y le queda a uno el sabor de un poco de desconocimiento o indiferencia por parte de la Policía Nacional y la ANI y otras autoridades Ministra, que a usted tal vez no le han comentado la dimensión del problema.

Tan grande, tan grave es, que ya han sido cuatro protestas que han adelantado las comunidades de una zona de Villavicencio, y esa es una parte del problema, pero esto se replica en todos los municipios de las zonas productoras y realmente vemos una actitud del Gobierno Nacional, como si esto debiera ser solucionado por las autoridades locales y no los tocara, no comprometiera la responsabilidad nacional.

Pero acá lo que les vamos a decir es que la locomotora minero energética hace parte de ese gran plan nacional de desarrollo, permite la financiación de buena parte de las obras y programas que se están desarrollando por parte del Gobierno del Presidente Santo y en ese sentido cualquier consecuencia que genere tiene que ser asumida igualmente con responsabilidad por parte de la Nación; y eso es lo que queremos hoy, que no estén solo los alcaldes que no estén solos los comuneros, los presidentes de junta que tenemos acá de estos sectores, sino que empecemos a conformar unas mesas de trabajo de las que salgan soluciones con unas sugerencias que acá se harán más adelante. Entonces yo sugiero Presidenta una intervención mía rápida, para que después de escuchar al Gobierno podamos escuchar a las comunidades, afectadas por lo menos unas cuatro intervenciones, ellos saben, de no más de cinco minutos, pero sí es importante que ellos puedan tener esta oportunidad.

Vamos a mostrar la dimensión del problema, vamos a mostrarles unas cifras que construimos nosotros porque realmente no existen, no existe una estadística, pero cruzando información solicitada creemos Ministra que usted va a entender lo trascendente de este tema. Vamos a mostrar también, cómo la infraestructura de transporte de hidrocarburos y derivados no es suficiente; qué oleoductos existen, cuáles se van a construir, y siempre seguiremos en déficit por eso en las vías durante los próximos años seguirá existiendo este transporte, este tránsito de combustibles por la malla

vial, unas acciones inmediatas que vamos a sugerir para unas zonas puntuales y unas soluciones definitivas.

El primer punto es la accidentalidad y deterioro de la malla vial. Esta gráfica Ministra, muestra el evidente, el desbordado, el impactante incremento del tráfico promedio diario no más por la vía Bogotá-Villavicencio; y lo destaco porque voy a contrastarlo con una respuesta que le elaboraron a usted cuatro funcionarios, ahorita los mencionamos, que no guarda ninguna relación con la realidad de lo que está ocurriendo. Esta gráfica nos muestra que en el año 2010 el total de tráfico del TPD tráfico promedio diario), fue de 7.902 vehículos de todas las categorías en este año por la vía Bogotá-Villavicencio; y en gris vemos cuántos de estos vehículos contenían carga pesada, la mayoría de la industria petrolera, 1.167.

Ya en el 2011 eran 1.514 los vehículos con carga pesada, pero en el 2012 encontramos que esta cifra se duplica y se supera un poco más que duplicarse, porque llega a 3.442 vehículos. Eso de dónde sale, hasta junio 1° del 2012, nos confirmaron el tránsito de 1.721 vehículos pesados; como eso era apenas una parte del primer semestre, la proyección nos lleva a 3.442 pero ese es un cálculo conservador, la concesionaria nos ha reiterado que el colapso es evidente y que ellos realmente poco pueden hacer con ese incremento.

Entonces yo llamo la atención sobre esto Ministra, vea el crecimiento de los vehículos pesados con carga también de petróleo y lo voy a contrastar con su respuesta y sé que esto se lo elaboraron y usted la envía de buena fe; se la elaboró el Viceministro Nicolás Estupiñán, la doctora Ayda Lucy que es la Directora de Transporte y Tránsito, la doctora Lina, ella y el Viceministro, varios funcionarios. Vea lo que dicen ellos Ministra de por qué se presentan estos accidentes; identifican dos problemas, el primer, es que la causa de mayor accidentalidad es el hecho de que la oferta de esta carga ha disminuido en un 50% en los últimos dos años.

De dónde van a decir que ahora transitan menos petróleo por la vía Bogotá-Villavicencio, cuando el incremento es evidente, lo dicen hasta las respuestas de Ecopetrol, todos, como no han entrado en operación nuevos oleoductos, el último fue el ODL en el 2010 que ahora lo vamos a ver; entonces la ponen Ministra a usted a firmar esto, y dizque la carga ha disminuido en un 50% en los últimos dos años; yo diría Ministra que es al contrario, que se ha incrementado en los últimos dos años casi en un ciento por ciento como lo vimos allí. Y dice acá que es por la entrada de los nuevos oleoductos, no han entrado nuevos oleoductos, también los vamos a ver acá.

¿Qué es lo que se ha avanzado en esa materia y cómo sigue rezagada la construcción de estos ductos? Esa es la guerra del centavo dicen acá más o menos que por eso es que se ha incrementado la accidentalidad, menos carga menos petróleo y los

vehículos disputándose, es totalmente errada esa información; y que la segunda causa de esta accidentalidad es la generación de grupos de presión a nivel regional que demandan que el trabajo que se genere beneficie a las personas de la región; o sea Ministra, que consideran los funcionarios del Ministerio de Transporte, que al solicitar lo que en justicia debe ser y es que las empresas regionales se beneficien con este boom petrolero, entonces que son ellas las culpables; eso es una ligereza y estoy totalmente segura que si revisamos quiénes sufrieron estos accidentes, son empresas de afuera porque realmente las regionales muy poca oportunidad se les da en la industria.

Esta es la realidad, en el 2012 el Tráfico Promedio Día (TPD), fue de 3.442 por esta vía, el mensual fue de 103.260 vehículos y en el año 2012 transitaron cerca de 1.256.000 tracto camiones o vehículos pesados en general por la vía Bogotá-Villavicencio.

Pero vea Ministra que esta situación no es solamente en el llano, es en todos los lugares donde se da la producción petrolera. Este es el periódico La Nación, del Huila, y llama la atención es que es exactamente la misma situación que venimos denunciando. Dice: Transporte pesado responsable de más accidentes. Y allí llaman la atención cómo por una vía por el peaje del Patá en la carretera nacional que lleva de Neiva hacia el centro del País, mensualmente están transitando 36.700 automotores pesados, y entonces se ha incrementado y se ha desbordado el número de accidentes.

Yo le traigo acá una tabla con cada uno de los accidentes del punto donde ocurrió, la hora en que ocurrió, para hablar de Villavicencio, que es realmente el único lugar donde encontramos la información para poder construir esto; son 57 accidentes donde han estado involucrados tractocamiones de la industria, en el perímetro urbano en las vías de Villavicencio, al interior del municipio; pero esa situación dramática que vive Villavicencio, la padecen prácticamente todos los municipios por donde circula el petróleo, porque no hay variantes en las vías; entonces por Cumaral, por Acacías, por Puerto López, por Puerto Gaitán, se atraviesan los municipios las inspecciones y en general los centros poblados, y en Villavicencio en el 2012 esta situación causó 57 accidentes. En el 2013 hasta mayo 24 de este año, iban ya 46 accidentes, total del año pasado, 57, cuatro meses y veintipico de días ya van 46 en Villavicencio Ministra; ahí está cada punto en los que estuvieron involucrados tractocamiones, o sea que prácticamente vamos a llegar a 100 episodios si se sigue la proyección.

Esta es simplemente una gráfica de la tabla que acabamos de ver, entonces si contrastamos esa información que nos dio el municipio de Villavicencio con la información que nos envió la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en total en Villavicencio el año pasado hubo 461 accidentes, de los cuales 57 fueron ocasionados por tractocamiones, o sea el 12%; ya en el 2013

van 81 accidentes en total, de los cuales 46 están involucrados tracto camiones, quiere decir que el porcentaje se ha incrementa a un 56%. Yo sé que son proyecciones no tan católicas, pero ante la carencia de este tipo de análisis que uno esperaría que tuvieran las autoridades, hemos debido construirlo nosotros.

Yo pido a continuación que nos permitan ver un video de lo que ha ocurrido en los últimos meses, ni siquiera en los últimos años, en los últimos meses, allí donde se atraviesan 42 barrios, no más en Villavicencio, 6 centros poblados y sin contar lo que ha pasado en otros lugares. Acá vamos a ver un trabajo muy juicioso que hizo mi UTL (Unidad de Trabajo Legislativo), en compañía de los habitantes de la Comuna Uno y del Corregimiento Dos, además de un material que enviaron desde Arauca, Casanare y otros lugares.

**Mientras se hace la presentación del video, anota la Senadora Maritza Martínez:**

Esta avenida del llano es en Villavicencio, es pleno centro. Ministra, es que estas no son vías diseñadas ni con especificaciones para este tipo de vehículos, y el problema es que hoy están saturadas básicamente es con estos vehículos, cada una de estas escenas de esta presentación de este video, ninguna se repite, cada una es diferente y como les digo, es material que llegó de Casanare, Arauca, Meta; no lo discriminamos porque es que la situación es exactamente la misma la que ese está viviendo en estas zonas.

Continuando con su exposición y finalizada la emisión del video mencionado, dice la Senadora Martínez: Ayer veíamos en el debate del Senador Félix Valera, la actitud displicente de la ANLA frente a la problemática de una población que es atravesada por el tren de Fenoco y que cada media hora les altera su vida completamente, paraliza las actividades, y las autoridades nacionales un poco indiferentes a eso. Qué ha generado esto, y siempre llamo la atención, porque es que es supremamente delicado y lo dijimos desde que se iba adelantar la reforma al sistema de regalías; no se le puede dejar solo el problema a la región productora y despojarla de recursos, eso no tiene sentido, porque se empieza a generar una actitud hostil hacia la actividad petrolera y hoy esa actitud hostil es una realidad.

Acá el afán de este debate también tengo que decirlo, es que esas comunidades que han protestado en cuatro oportunidades, ya anunciaron a nivel regional una parálisis el 11 de junio tal vez, total del tránsito de estos vehículos, y les pedí que acudiéramos a las instancias que son estas, que están hoy sentadas en esta Comisión para que no afectemos ni a la comunidad ni a los usuarios normales de la vía, pero tampoco le generemos al Gobierno Nacional dificultades sino que encontremos entre todos una solución.

Hay una asignación de responsabilidades y eso es lo que tenemos que ver, el Ministerio de Transporte por supuesto, según el decreto 87 de 2011 fija

y adopta políticas, planes y programas en materia de seguridad de los diferentes modos de transporte; la ANI, la ANI que nos manda unas respuestas como si esto no fuera con ellos, lástima que no vino el doctor Andrade, mucho pesar me da porque generalmente me gusta confrontar directamente a los funcionarios, pero esto pareciera que no fueran vías a cargo de la ANI sino unas respuestas, ahora les leo una parte, bastante indiferente a la problemática; pero el decreto 4165 de 2011 dice que la ANI tiene a cargo el mantenimiento, operación, administración y explotación de la infraestructura pública de las vías nacionales, y eso incluye que se adelante en condiciones de seguridad adecuadas para los usuarios.

El Invías también administra una parte de estas vías, el Ministerio de Medio Ambiente tampoco puede ser indiferente a esta situación, porque según la Ley 99 de 1993 que lo creó, esta entidad tiene como principio orientador la prevención de desastres; de hecho tiene una reglamentación para el transporte de sustancias peligrosas, bueno, pues estas son peligrosísimas, estas son inflamables, y la nafta es la principal generadora de estos accidentes, de las muertes, de las lesiones, de la contaminación ambiental; creemos que tampoco se puede desligar el Ministro de Ambiente de la responsabilidad que le cabe en esta materia. Así seguimos con la ANH, la ANH es la que suscribe los contratos, la que administra el petróleo de la Nación, en esos contratos también debe consignar las obligaciones que en materia de transporte tienen las productoras; igual Ecopetrol, Pacific, ninguna puede ser indiferente a las competencias en materia de transporte seguro de estos hidrocarburos y derivados.

Cenit que es filial de Ecopetrol, se supone que es la empresa que ahora va a administrar y se va a dedicar al transporte y la logística de los hidrocarburos de Ecopetrol, comenzó a operar el 1 de abril, creo que acá está el doctor Marulanda que la tiene a cargo, y acá sí queremos oír cómo es la responsabilidad; entonces ahora los problemas que se vienen presentando con los ductos, quién va a responder por estos temas, Cenit o Ecopetrol, sería bien interesante conocer este aspecto.

Los concesionarios también tienen su parte de responsabilidad, es que junto con la ANI están administrando las vías y deben garantizarle a los usuarios, unas condiciones óptimas en materia de seguridad, y la Policía de Carreteras que tiene la función más importante, y es la de prevención.

De las respuestas que recibimos Ministra, la única que nos muestra acciones precisas, encaminadas hacia lo que nosotros estamos buscando, es la respuesta del Ministerio de Transporte, que nos informa que ya se instaló la mesa técnica de trabajo con las empresas productoras de petróleo y se están revisando los planes de los modelos de operación; hay que ser muy estricto y hay que seguir generando estos espacios para que no solo salgan los protocolos, sino que tengamos una autoridad

que se hace cargo de ellos y no simplemente Ecopetrol mismo, autorregulándose y controlándose, yo creo que acá tiene que meter mano la Nación.

Que se están efectuando operativos coordinados con la Policía y que se han fijado unas medidas de restricción de tráfico pesado que creo yo que son bastante oportunas; pero Ministra, en este sentido qué ha hecho la ANI, yo sí quisiera que usted le transmitiera al doctor Andrade que él es la máxima autoridad en esta materia de administración, que se apersona, que él no puede simplemente entregársela a una concesionaria y desentenderse de lo que ocurre allí. La misma observación para la ANH, no puede ser indiferente al cumplimiento o no, del tema de seguridad por parte de las empresas que están produciendo el petróleo acá en el País.

Pasemos al segundo bloque temático y es, cuál es la infraestructura de transporte de estos hidrocarburos y de sus derivados, porque acá todo el mundo hace cuentas alegres de que ya viene el Bicentenario, ya viene el oleoducto del Bicentenario y con eso ya no se necesita adecuar vías, porque va a tener la capacidad de absorber todo el petróleo que se está produciendo y eso no es así, por eso llamamos la atención sobre ese aspecto.

Ministra, para que usted se entere y los funcionarios que leí hace un rato. Cuáles son los oleoductos, estos son oleoductos antiguos, acá no hay ninguna novedad, y digo yo, ya existiendo estos menos el último, está generado la problemática de todos los miles de barriles que se transportan por las vías nacionales; el oleoducto Caño Limón Coveñas el del Alto Magdalena, Orensa, el Colombia, el de los Llanos, el ODL, el Trasandino y el Bicentenario; esos son los oleoductos que existen en el País.

El de Caño Limón Coveñas transporta los crudos desde Arauca, el del Alto Magdalena transporta los crudos que se obtienen en el Valle superior del Magdalena, Orensa transporta los crudos del Piedemonte llanero de Cusiana y Cupiagua hasta Coveñas, el oleoducto Colombia, conecta la estación de Vasconia con el Puerto de Coveñas, el oleoducto Central de los Llanos permite llevar 260 mil barriles desde los Campos de Castilla, Apiay y Araguaney hasta Monterrey y Casanare.

El ODL comenzó su operación en el 2009 y se anunciaba en el 2008, ya viene el ODL y van a desaparecer las tracto mulas y los tracto camiones de la vía desde Puerto Gaitán hasta Bogotá, se va a disminuir sustancialmente; le quiero decir Ministra, en tres meses perdió la capacidad y ya se incrementó el número de vehículos, bajó en 200 tracto camiones en el año 2009 es cierto, pero a los tres meses se desbordó la producción y quedó totalmente obsoleto por el diámetro este oleoducto; en el 2010 se le construyó una derivación de 25 kilómetros que lleva petróleo desde El Viento hasta la estación de Cusiana.

El Trasandino, este como para no dejar de mencionarlo, pero este es desde Ecuador hasta Tumaco

y el Bicentenario; hoy seguramente vamos a oír acá del Bicentenario y de ahí no se van a mover porque el año pasado en el debate que hicimos sobre el colapso de la vía Bogotá-Villavicencio Ministra, usted llevaba una semana y nos dio una solución inmediata a este problema ahí en esa fecha, en agosto el doctor Javier Gutiérrez, que se excusó y que es la primera vez realmente que no asiste, ha sido siempre muy cumplido, nos anunció que en el primer trimestre de este año se acababan todos los problemas porque el Bicentenario entraba a funcionar.

Pues lo que les puedo decir es que ahora le leí las últimas declaraciones al doctor Marulanda, y ya no es en el primer trimestre porque ya pasó, ya vamos en agosto; a mí me llama la atención bastante y este es un tema solamente para Ecopetrol, cómo en Ecopetrol pasan tantas cosas y allá nunca nadie responde; en Ecopetrol pueden perderse recursos importantísimos por falta de planeación, porque no funcionan los objetos de los contratos, bueno muchas cosas pasan en Ecopetrol, y yo la verdad nunca he visto que nadie responda allá, están como anclados, pero bueno, era una anotación al margen.

Esta es la gran esperanza que tiene el País, el Oleoducto El Bicentenario, el que va a acabar con todos los problemas, sin embargo yo hoy anuncio que eso no va a ser así, y en todos los casos no nos hemos equivocado cuando decimos que inicialmente baja la presión, logra absorber parte de la producción, y después de acuerdo al ritmo de producción, vuelve nuevamente a colapsar y a ocuparse las vías por parte de la locomotora minero-energética. Y esto nos lo reconoció también en una negociación que teníamos muy fuerte con los transportadores de la región, tratando de que de alguna manera recibieran trabajo y no solo el impacto negativo, y allí reconoció el Presidente de Ecopetrol que era muy posible que siguieran transitando por nuestras vías muchísimos barriles diarios de petróleo; es más, ahora más adelante vemos la proyección de cuántos van a seguir transitando por nuestras vías.

Estos son los proyectos Ministra que se han adelantado en el 2010 y 2011, luego esta respuesta que yo le leí ahora no es cierto, no hay nuevos oleoductos, estos son simplemente actualizaciones, repotencializaciones, cosas así, pero no oleoductos nuevos; porque aparte de lo que hemos anunciado de importancia, de envergadura no hay otros, estos son los proyectos ejecutados por Ecopetrol en el 2010 y 2011. Eso es simplemente para ilustrarle que de verdad aparte del Bicentenario, no se prevé algo de impacto en este tema.

Estos todos (gráfica), siguen siendo proyectos para mejoramiento de lo que actualmente hay 2010, 2011 en materia de ductos, y estos son los proyectos en ejecución que tiene Ecopetrol entre Monterrey y Cusiana, San Fernando y Monterrey, Monterrey y Cusiana; lo que hacen es unas inversiones para que se mejore la capacidad y en este

caso sí están pendiente de la autorización de una licencia ambiental. Monterrey-El Porvenir, una repotenciación del sistema de bombeo; Santiago-El Porvenir, esos son los oleoductos, eso es lo que hay, y en esa materia que se nos haya escapado algo menor, pero le digo Ministra esto es lo que existe, no es cierto que se haya disminuido el 50% del tránsito de estos productos con ocasión de los oleoductos.

Pero como acá lo que venimos es a buscar soluciones, acá hay unas acciones inmediatas que han sugerido las comunidades afectadas. Cuáles son esas acciones inmediatas, algunas de ellas ya las hemos discutido en otras oportunidades Ministra, serán ustedes los que técnicamente nos digan si esto es viable o no. Lo primero, el paso de vehículos de carga por el túnel de Buenavista; si usted recuerda, el túnel de ingreso a Villavicencio no permite el paso de vehículos cargados con hidrocarburos y derivados, todo ese tráfico lo mandan por la Comuna Uno que usted le asignó unos recursos muy importantes que van a mejorar la malla vial, y pasan por la inspección de Buenavista, por el Corregimiento Dos; pero resulta que allí es donde se están presentando los accidentes, porque son centros poblados donde la carga de estos vehículos y la contaminación y la peligrosidad de las sustancias vienen afectando a las comunidades.

Estas son las que le digo yo, que se han unido y vienen generando unos movimientos allí de inconformidad, proponen que se adecúe técnicamente el sistema de ventilación del túnel de Buenavista a ver si puede pasar en horas valle o en las horas que ustedes determinen, todos estos vehículos pesados por allí y no como se viene realizando actualmente por la vía antigua; piden retirar unas defensas new jersey que fueron instaladas aparentemente por Coviandes para evitar que los vehículos cojan la vía antigua y para que se les pague el peaje, pero lo consideran bastante injusto porque ni le hace mantenimiento Coviandes y en cambio sí desvía el tráfico a pagar este peaje.

Este punto cuatro pues es bien absurdo, decir que se dote al cuerpo de bomberos y defensa civil con equipos adecuados, pero creemos que sí hay que fortalecerlo y las autoridades locales han hecho un esfuerzo, pero debería ser algo muchísimo mayor; creo que debería corresponder es a las empresas petroleras, pero no es fácil tampoco porque ellas consideran que cualquier cosa que se les pide generalmente es que queremos sustituir las obligaciones del Estado. Estas también son acciones inmediatas, como la instalación de controles y revisión técnico-mecánica a los vehículos desde el sitio de cargue y en diferentes puntos de la vía por donde transiten, especialmente antes del ingreso a centros poblados.

Por qué eso, porque resulta que las exigencias dentro de los campos petroleros son supremamente altas, pero ya salen de ahí y no hay un control en ninguna parte salvo Ecopetrol tiene un control cuando ya pasan Villavicencio hacia Bogotá, como

en Bogotá sí son exigentes, entonces ya después de haber atravesado cuántos centros poblados incluso Villavicencio, ahí sí hacen el control para ingresar a Bogotá; no, estos controles tienen que ser desde que se hace el cargue y verificar las condiciones técnico mecánicas, el protocolo de seguridad, todo, para que no se afecten los centros poblados; y la definición de estrictos protocolos de seguridad para el transporte de hidrocarburos y derivados así como existe actualmente para sustancias peligrosas.

Ahora sí vamos a las soluciones definitivas y este ya es un tema que usted conoce, porque hemos sido muy insistentes en él; una solución definitiva, el tramo tres de la vía Bogotá-Villavicencio, o sea el tramo entre Chirajara y Villavicencio, es un tramo muy corto que yo creo que se puede revisar en su estructuración, creo que con la ANI lo estaba haciendo, en agosto que hicimos el debate empezaron a pasar cosas, fue el Presidente, hubo una propuesta de APP, pero de ahí en adelante Ministra, silencio, no hemos vuelto a saber nada y creo que si es en unas condiciones adecuadas que no impliquen nuevos peajes, peajes adicionales a los tres que son los más costosos de todo el País, creo que hay que agilizar esa solución.

La otra solución urgente es resolver qué va a pasar con la malla vial del Meta, con las salidas de Villavicencio hacia Cumaral, hacia a Acacías y hacia Puerto López; hay una propuesta de APP por parte del grupo Odinsa que básicamente incluye una doble calzada entre Villavicencio y Ciudad Porfía, la intersección Fundadores, la doble calzada Villavicencio-Río Coa, el anillo vial ciudad de Villavicencio, la conexión Catama-Puente Amarillo y la conexión vía Bogotá-vía antigua. Esto incluye la construcción, operación, administración y mantenimiento de los siguientes componentes ya desarrollándolos un poquito más.

El corredor Villavicencio-Granada, la propuesta de Odinsa incluye Ministra la construcción de la doble calzada entre Villavicencio y Ciudad Porfía, la administración, operación y mantenimiento de toda la carretera hasta Granada y la construcción de tres puentes nuevos en Ocoa, Guamal y Humadea. Yo quisiera, viendo el desarrollo, es que usted no se imagina de mes a mes, hace poco que transitamos con usted desde Bogotá hasta San José del Guaviare, usted vio la dimensión de lo que es el tráfico de esas vías y le cuento a los colegas, las de mayor tráfico en todo el País, es un desarrollo que nadie había planeado y que hoy se encuentra desbordado y tenemos que encontrarle una solución.

En consecuencia qué le proponemos nosotros, a esa propuesta de Odinsa, qué le pedimos que incluya, esa doble calzada, por qué no repensamos Ministra desde Villavicencio pero hasta Acacías, usted nos anunció en una reunión en Villavicencio que la ANI estaba estructurando ese proyecto, sería bueno revisar a ver si es posible porque realmente la problemática es muy grave y creo que hoy ya hay que hablar hasta Acacías de la Doble Calzada,

y la construcción de la variante de Acacías, porque le está atravesando toda la carga pesada por la mitad del municipio.

Esto es lo que propone Odinsa en el corredor Villavicencio-Puerto López, la doble calzada Villavicencio hasta el río Coa, la administración de la carretera Villavicencio-Puerto López-Puerto Gaitán- Puente Arimena, y construya hasta Puente Arimena, la construcción de un nuevo puente sobre la balsa y sobre el río Yucao y la pavimentación de la carretera Puerto Gaitán-Puente Arimena; eso es un gran esfuerzo y va a ser muy importante, pero le están faltando allí también ya de acuerdo a las nuevas realidades de los últimos meses, que la doble calzada ya no vaya hasta Ocoa sino hasta la Libertada, porque hasta allí es el trancón permanente que se presenta.

Incluir la construcción del nuevo puente sobre el río Manacacías, es un puente muy grande, muy importante, hoy están utilizando paleteros, las empresas petroleras los están pagando para que solo pase de a un vehículo pesado porque la sobrecarga le está afectando la estructura. Si por allí está pasando todo el petróleo de Puerto Gaitán, de Piriri, de Quifa y del Campo Rubiales pasa por Puerto Gaitán y lo lleva al resto del País, creo que debe tenerse en cuenta la posibilidad del nuevo puente sobre el Manacacías y la construcción de la variante en Puerto López, porque también el municipio se extendió y el tráfico absorbió la parte urbana.

No tiene bermas toda la vía Puerto López-Puerto Gaitán, no tiene un solo espacio, por eso la alta accidentalidad, no tiene bermas, bahías, no tiene retornos, sería bueno que como allí hay unos peajes de Invías, el año pasado recaudó cerca de 10 mil millones de pesos y este año no más en estos cinco primeros meses ha recaudado cerca de 10 mil millones de pesos, y estas adecuaciones cuestan cerca de 40 mil, qué bueno empezar a utilizarlas en el mejoramiento de la vía.

El corredor Villavicencio-Cumaral también de la propuesta de APP de Odinsa, incluye la conexión Catama-Puente Amarillo que es una maravilla y traigo la fotografía que ellos incluyen en la propuesta que realmente va a ser importantísimo. No podemos dejar por fuera también la variante de Cumaral y que la doble calzada no vaya de Restrepo a Cumaral sino de Villavicencio a Cumaral porque allí es donde se requiere; sobre esto le digo Ministra, la variante de Cumaral la descartó la estructuradora que fue Euroestudios Deloitte-Duran & Osorio, porque dice que los costos no hacen inviable la inversión; lo que creemos es que la seguridad vale y la protección a las comunidades vale y en este caso es importante que se haga un esfuerzo presupuestal para liberar a estas comunidades del tráfico, ya les mostré cuántas tracto mulas y vehículos pesados con petróleo las están atravesando.

Y lo último, es el corredor Villavicencio-Yopal-Arauca, esto es algo que ustedes también están estructurando que es una maravilla, se necesita con urgencia, incluye la transversal del Sisga, y

es entregar en concesión y hacerle la ampliación, rectificación, los puentes para conectar Villavicencio con Arauca; esto se requiere y tiene un costo alto, pero también creo Ministra que va a generarle al País muchísimos recursos; estamos hablando de los tres departamentos que le producen al País 76% del petróleo con el que se hacen vías muy bonitas en otras partes, qué bueno si lográramos como Antioquia que hace poco recibió un espaldarazo muy merecido además del Gobierno Nacional, pero creo que tenemos la misma condición para merecer este tipo de inversiones inmensas y que nos permitan de verdad así como aportamos tanta riqueza, recibir en retorno a esta afectación que también genera la industria petrolera y el desarrollo de esta locomotora, también recibir este tipo de avisos de anuncios de que nos van a construir las vías que estamos requiriendo.

Ya con esto concluyo Ministra, esta es la realidad de lo que está pasando actualmente, la vida de los usuarios está por encima de cualquier consideración y eso es lo que queremos que usted, que ha sido la mejor aliada que hemos tenido los llaneros, hoy también abandere esta causa que no ha recibido atención de otras autoridades para que esto no siga ocurriendo, para que se encuentren soluciones concretas como la que yo he planteado y la que seguramente plantearán acá los que van a intervenir y que representan a estas comunidades.

**Acto seguido, solicita el uso de la palabra el representante a la cámara, Camilo Andrés abril, quien hace presencia en el recinto de sesiones, y una vez concedida, señala:**

Quiero agradecerle a la Senadora Maritza Martínez Aristizábal por citar a este importante debate de la situación de las vías en los departamentos productores como el Meta, productores de petróleo, Casanare, Arauca. La Senadora lo explicaba muy bien y en alguna oportunidad en Plenaria de la Cámara lo dije a la Ministra de Transporte, que departamentos como Casanare, Meta, Arauca, han diseñado y han construido unas vías para transporte liviano para los productos agrícolas, la yuca, el plátano, transportar la ganadería.

El máximo peso cuando se diseñó estas vías era para transportar ganadería y fueron vías construidas Ministra, con recursos de las regiones de nuestros departamentos, de nuestros municipios, pero que lastimosamente hoy han sido destruidas por el transporte de crudo; y más duele ahora cuando nuestras regiones productoras fueron despojadas del manejo de las regalías; y no solo el manejo de las regalías, sino también de los recursos de las regalías. Por eso Ministra, como usted miraba ese video que le presentaba la Senadora Maritza Martínez, nosotros decíamos, los departamentos productores, los que vivimos unas situaciones de daños ambientales, daños sociales, nos merecemos una compensación y por eso defendíamos las regalías en los debates que se realizaron en la Cámara y que se realizaron en el Senado.

Ministra, hay unas preocupaciones muy grandes, además de la destrucción que ocasionan estos vehículos, es esos accidentes que se han ocasionado en todos nuestros departamentos productores. Un solo caso que además lo comenté, el año anterior, a mediados de enero del año pasado, un accidente de tránsito sobre la vía marginal de la selva a la entrada principal del casco urbano del municipio de Ato Corozal, dejó como resultado la muerte de tres miembros de una misma familia, el vehículo responsable del accidente transportaba tuberías de oleoducto Bicentenario de Colombia.

Y en el mismo municipio, y estoy citando un solo ejemplo de un solo municipio, y es más, es uno de los municipios que más pocas muertes ha tenido porque si hablamos de Yopal, ha sido peor la situación en cuanto a accidentes y muertes que ha dejado nuestra región, nuestra tierra. Otro se presentó también de Ato Corozal a San Salvador Ministra, en la que dejó a una persona muerta, el conductor de una motocicleta, también un vehículo de la industria petrolera, esto Ministra en solo un municipio que es Ato Corozal, de muy pocos habitantes.

Qué hacer frente a esto, yo lo propuse la otra vez al Ministro de Minas y Energía, al doctor Federico Rengifo, y él dijo que se podría hacer ese trabajo en la que se siente el Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía, gobernadores, alcaldes, el ANLA, la Agencia Nacional de Hidrocarburos, todos los sectores que tienen que ver con el transporte, con la minería, y los gerentes de las empresas petroleras, y que se busque una solución para el arreglo de esas vías.

La plata Ministra, quién debe colocarla para solucionar ese arreglo. Decía la Senadora, y son cifras oficiales, más del 70% de la riqueza petrolera de este País sale de estos tres departamentos, de Arauca, Meta y Casanare; por qué no, de todos los recursos de las regalías que se han traído para manejarlos por el Gobierno Nacional, por qué no nos dejan un poquitico para nuestras regiones productoras y nos arreglan las vías, comparados esos recursos que se han traído, por qué no nos soluciona ese problema Ministra, porque hoy es un caos.

Yo quiero que usted muy pronto visite a Casanare y lo haga por tierra como lo ha hecho en otras regiones del País, y visite nuestras vías. Cerca de Yopal es realmente -y me disculpa la expresión acá- pero es penoso es vergonzoso y es muy triste para nuestros ciudadanos lo que están viviendo allí a diario y han pensado en realizar como lo explicaba la Senadora, manifestaciones públicas, paros, en este momento y perjudicados todos, la comunidad, el Gobierno los políticos todos, porque en un paro prácticamente no gana absolutamente nadie, incluso nosotros como Congresistas de las regiones quedamos en medio de todo esto porque nos reunimos con la comunidad, los apoyamos, los acompañamos para que puedan ser escuchados por el Gobierno, pero a veces el Gobierno nos tilda que somos los que agitamos esos paros.

Y si nos reunimos con el Gobierno y buscamos soluciones también con los gerentes de las empresas petroleras a veces nos dicen, bueno, y ¿ustedes están buscando negociar con el Gobierno o con las petroleras?, para que no se hagan los paros. Entonces Ministra yo quiero que usted encabece esta mesa de trabajo, usted y el Ministro de Minas y Energía; y no es hablando acá de cualquier cosita, estamos hablando de un problema grave que viven nuestros departamentos y lo estamos advirtiendo hoy aquí en el Congreso de la República en la Comisión Quinta.

Y lo otro Ministra y al Director de Tránsito de la Policía Nacional, por favor busquemos una solución para prevenir esos accidentes que hay; nuestros departamentos no tienen doble calzada, nuestras vías no son de doble calzada y son las únicas vías en el País Ministra, que no tiene restricción vehicular los fines de semana y los festivos; por qué no con la Cámara de Comercio buscamos analizamos a ese estudio, cuánto han podido perder nuestros departamentos por no poderse ejercer bien la actividad del turismo; a la gente le da pereza ya salir en sus vehículos a recrearse y a pasear con la familia, a invertir en turismo por la vías primero que todo en el estado en que están, y segundo los accidentes.

Los fines de semana y festivos usted se va para un sitio turístico y encuentra más tracto mulas que le toca a uno orillarse; es más tengo una experiencia propia, el año pasado en noviembre, yo venía de un corregimiento y una tracto mula me sacó y la camioneta quedó sirviendo para nada, pérdida total, venía yo junto con mi hermano y alguien de seguridad venía y la camioneta quedó sirviendo para nada Ministra; una tracto mula me sacó del camino y la tracto mula no paró ni supe cuál fue la tracto mula, eso fue como hacia las 10:00 de la noche.

Entonces nos ha pasado absolutamente a todos, gracias a Dios mi integridad física no sufrí absolutamente nada, pero eso le está pasando hoy en día con muchas muertes que hay en Casanare, que es preocupante. Ministra, póngale atención a la restricción vehicular los fines de semana en nuestras regiones por favor, hagámoslo y prevenimos una cantidad de accidentes y también beneficiamos a nuestras regiones con el desarrollo el turismo. Estos departamentos no tienen doble calzada por eso hay que hacer la restricción vehicular los sábados, los domingos y los festivos durante el día, porque está afectando mucho la economía de los municipios de nuestro departamento.

Solo quería hablar de esos dos temas y que se le haga un seguimiento a esto, la esperamos pronto recorriendo una parte del departamento del Casanare, las vías, que sea pronto. En este momento hay una situación crítica del departamento también en cuanto a gobernabilidad, ya estamos a diez días de las elecciones a gobernador, tan pronto pase estas elecciones la esperamos en Casanare visitando el departamento y también llevando soluciones, porque realmente son muy urgentes.

Seguidamente y por petición de la Senadora citante, la Presidencia somete a consideración y votación de la comisión la declaratoria de sesión informal, la cual es aprobada y la Presidencia otorga por cinco minutos el uso de la palabra al doctor Oscar Alejo, Concejal de Villavicencio, quien luego de un breve saludo a los asistentes, en especial a la Senadora Maritza Martínez a quien agradece además por la convocatoria, sigue diciendo: Para nosotros es importante la intervención que se pueda hacer desde el Gobierno Nacional en las vías no solamente de Villavicencio, sino de la región.

Vemos día a día como lo mostró la Senadora Maritza Martínez en el video más explícitamente, porque una cosa es decirlo y otra cosa es vivir lo que día a día está pasando en las vías de Villavicencio que están llenas de tracto mulas; este tráfico pesado que hoy en día circula por las vías de Villavicencio que desafortunadamente hay que decirlo así, y el señor Alcalde en la ocasión anterior señora Ministra usted estaba recién posesionada, en el anterior debate que se citó aquí en la Comisión Quinta por parte de la Senadora Maritza Martínez, decía que a la Agencia Nacional de Infraestructura no correspondía -y lo ratifica hoy la Senadora Maritza, lo que hoy en día tiene que hacerse en Villavicencio; nos están utilizando todos los corredores viales de la ciudad para transitar, para que estos vehículos de transporte pesado que llevan transporte o material sumamente peligroso, estén congestionando las vías que por sí nos corresponden a los ciudadanos de Villavicencio.

No hay vías de escape, si nosotros nos ponemos a ver el centro poblado que es Villavicencio, ingresan carro tanques, mulas por la vía Restrepo-Cumalaral provenientes muchos de Casanare y Arauca, por la vía Puerto López-Puerto Gaitán innumerables tracto mulas que forman trancones en esta vía principal, y por eso el llamado de la Senadora Maritza de que no a la doble calzada que tiene proyectada hasta el Ocoa no solamente, sino se lleve mucho más allá para poderla descongestionar. Ni qué hablar de la vía hacia Acacías, donde no solamente saliendo de Villavicencio encontramos innumerables tracto mulas haciendo trancón, y lo peor de todo, ocasionando alta accidentalidad.

Eso da que todas esas tracto mulas que ingresan a Villavicencio congestionan mucho más la salida a Villavicencio-Bogotá, hablando por la vía antigua donde quienes nos acompañan en el día de hoy yo sé que van a hacer referencia a la innumerable problemática no solamente en el impacto ambiental que se genera en estas comunidades, sino que también el tema de la vida de las personas que por allí habitan; vemos nosotros accidentes y solamente Senadora los que usted contabilizó con el trabajo que juiciosamente se hizo, estamos hablando de 46 que se pudieron contabilizar, pero aquellos que no son de desastre, que no son de publicaciones en los medios de comunicación, no están allí, no aparecen, pero

son mucho más y nosotros quienes día a día atendemos la comunidad de Villavicencio, atendemos estas quejas que desde allí se pueden dar.

Aquí están los habitantes líderes de la Comuna Uno, la parte del Corregimiento Dos, en la parte de Buenavista, Pipiral que nos acompañan y no nos dejan mentir sobre esta problemática; y digo, no solamente el impacto ambiental hoy que es el día mundial de medio ambiente, sino en el tema de la alta accidentalidad que se da en este corredor vial; por eso importante Senadora, esa propuesta que se trae el día de hoy y ojalá sea recibida por el Gobierno Nacional de una manera bondadosa para nosotros los villavicenses.

Habilitar el túnel de Buenavista para que sea por allí donde las tracto mulas de una forma técnica como usted lo ha dicho, de una forma juiciosa, transiten las tracto mulas; con eso nosotros alcanzamos a descongestionar la parte alta de la ciudad y quienes transitan por el anillo vial puedan salir inmediatamente de Villavicencio y no nos congestionen las vías importantes congestionando repito, el tránsito automotor en la ciudad capital del departamento del Meta.

Por eso señora Ministra, el llamado como Concejal de Villavicencio, no vengo en representación de los concejales sino como Concejal de Villavicencio, representando parte de la comunidad; es que estas iniciativas, estas propuestas que presenta la Senadora, que muchos de nosotros nos sentamos con usted Senadora para revisarlas y plasmarlas en un documento que se hiciera hoy visible a quienes nos escuchan, se tengan en cuenta, se atiendan.

Se tiene hoy invitado a los amigos de Ecopetrol, Senadora, y aquí queremos también hacer partícipes para que ellos hagan parte de la solución no parte del problema; cuando se ocasionan tragedias, estos incidentes que se han venido presentando en Villavicencio quienes atienden de primera mano todos esos incendios que ocasionan este mal trato en el medio ambiente, pues es los cuerpos de bomberos, pero no hay un aporte significativo por parte de Ecopetrol para atender. Estos cuerpos de bomberos simplemente en Villavicencio hablando del tema que nos ocupa, son los que dan los recursos para que de cierta manera se solventen estos cuerpos de bomberos voluntarios.

Allí sabemos que tienen un contratista para el manejo de residuos peligrosos pero el primer responsable en el tema porque así lo debe ser y así es cuando lo convoca la comunidad pues es el cuerpo de bomberos y repito por esto y dentro de la propuesta que se trae está incluido Ecopetrol para que pueda de alguna manera responderle a los cuerpos de bomberos aportando algunos recursos.

Señora Ministra, Presidente, no quiero alargarle más porque creo que los cinco minutos ya pasaron pero aquí cuenta señora Ministra con el respaldo y quiero como Concejal de Villavicencio, agradecerle a usted la deferencia que ha tenido y queremos seguir contando con usted Ministra, yo

sé que usted y así lo dijo usted en su reciente visita a Villavicencio, Villavicencio es su otra casa y así lo sentimos nosotros, usted es una huésped de honor para nosotros en Villavicencio, pero queremos que esas súplicas que hoy en día le pide la comunidad de Villavicencio, sean atendidas.

**A su turno en las intervenciones, señala el señor Pedro Ruíz, representante de las comunidades de Buenavista:**

Voy a aprovechar estos cinco minutos en nombre de los usuarios de la vía antigua ruta 40ª, porque la 40 es la mal llamada autopista de los Llanos, la vía que está a cargo de Invías Meta todo el tiempo y quienes por muchos años la han descuidado en su mantenimiento en tan solo 14.3 kilómetros de recorrido.

Queremos señora Ministra, informarle que esta vía fue construida en la década del 50 entre el año 1958 y 1962 para un flujo vehicular de 100 carros promedio día de 10 toneladas, y hoy transitan aproximadamente 2.000 vehículos día por una vía con cargas hasta de 50 toneladas; cabe recordar que fue una vía construida sobre la cordillera oriental que fue técnicamente mal diseñada señora Ministra, usted hace un mes pasó por ahí a toda carrera pero se pudo dar cuenta del estado, yo le hice el pare pero no me pudo ver, para mostrarle todas las dificultades que pasamos nosotros.

Está tan mal diseñada que sobre ese terreno inestable ecológicamente, se construyó esa carretera que ahí es la única variante que existe en caso de que exista un accidente entre el peaje Pipiral y el Parque los Fundadores. A nosotros nos vendieron el cuento de la autopista llano en solo 90 minutos, hoy nos gastamos en horas de la mañana 2 horas 40 minutos, ya no son 90 minutos, y cuando hay un daño entre el peaje Pipiral y Villavicencio, obligatoriamente todo el mundo pasa por la vía antigua, no hay señalización, no hay ninguna responsabilidad de Invías Meta, por qué nosotros somos los castigados por el Estado como conejito de indias.

Señores Senadores, el contrato 444 año 94, fue el primer contrato hecho en el país al dedo, al anillo de la concesionaria. Le decía a la señora Ministra que desafortunadamente a este territorio le tocó vivir una experiencia muy mala, el Gobierno invirtió millones de pesos, pero miles de millones de pesos, el concesionario solamente 79 mil, ya los recuperaron, aquí hay una investigación que lo ve, que la Contraloría en un año lo hiciera, donde hay detrimento patrimonial en un solo lapso de cuatro años 51 mil millones en la variante de una, que no le corresponde al Estado, lo invirtieron; le hice entrega a la Presidencia, le hice entrega a la Ministra, se lo he entregado a todos los medios, quisiera que el Senador Robledo también se enterara de este hallazgo porque no ha habido autoridad que aplique por qué el Estado invierte en una concesión.

Aproximadamente la inversión que se está haciendo en este momento es de 1.9 billones en el

tercio de la doble calzada, doble calzada es porque sale de un punto de origen y van a un punto de destino y están interviniendo solamente el centro de esa vía; qué triste, uno no entiende cómo el país invierte 1.9 millones a dedocracia, usted lo hace, le hicieron una adición al contrato 444, 583.3% más de lo que debía ser, por Dios, cómo hacen esas cosas, y fuera de eso no nos reconocen.

El concesionario Coviandes no ha invertido un solo peso en esa vía, pero sí recibe diariamente miles de millones entre la glorieta de la grama de la ciudad de Villavicencio y el peaje de Pipiral hay 18.4 kilómetros y entran obligatoriamente caen todos los vehículos al peaje. Absolutamente no hay responsabilidad del concesionario, no queremos saber nada de Coviandes señora Ministra por esa vía antigua, ya sabemos que Coviandes maneja durante 20 años ese contrato, el próximo se termina este mes pero ya se lo adicionaron hasta el 23.

Desafortunadamente hemos sido los habitantes y los usuarios de la vía antigua las víctimas por falta de responsabilidad de gobiernos anteriores y a éste también le cabe alguna responsabilidad, por eso hemos presentado estas siguientes propuestas. Señora Ministra, hay un exceso de flujo vehicular de tracto camiones por esta vía que está mal diseñada; segundo, la inestabilidad geológica de esta vía por los hundimientos y desplazamientos de masa, hoy contamos con siete derrumbes; tercero, estamos expuestos permanentemente a los accidentes son riesgos latentes; cuarto, existe una contaminación ambiental por derrames por esta zona que es una fuente hídrica de la ciudad y es una reserva natural. Por último, no entendemos por qué Señora Ministra, sacan crudo del llano por un sistema de oleoducto rodante, pensamos que si no se puede sacar el crudo por un oleoducto, por favor déjenlo allá y nos quitan el problema.

**Acto seguido y con la venia de la Presidencia, interviene el doctor Germán Vivas, Representante de las Organizaciones Ambientales, diciendo:**

Yo les traigo una presentación de las organizaciones ambientales que lideramos en el piedemonte llanero y que hemos vivido esto a diario. A medida que se hace la presentación de dispositivas, el señor Vivas manifiesta. Vamos a hablar de las externalidades y el pasivo ambiental que genera la industria petrolera, que no se ha avaluado en nuestra región; pérdidas de vida, alto índice de accidentalidad, regueros de crudo, derivados, y todos estos regueros suceden a diario, ruido con efecto sin ser, la tranquilidad de nuestros pobladores está totalmente pordebajada, el material particulado que genera este transporte y el riesgo alto que ocasiona el tráfico de las 30 mil tracto mulas a diario, como podemos ver en el mapa la vía antigua Bogotá-Villavicencio y tanto el túnel salen por una reserva forestal nacional y la vía antigua, genera los regueros que vamos a ver a continuación.

Las condiciones del tramo del barrio la Grama a la vereda Pipiral, es un trayecto de 17 kilómetros

con curvas y pendientes pronunciadas, pasamos de una altura de 500 metros sobre el nivel del mar, a 1.190 como punta máxima de altura, 60.000 habitantes vivimos a borde de vía, entonces estamos en un riesgo muy alto con 3.000 mulas a diario, esto fue lo que rebosó la copa, ya la comunidad no aguanta un accidente más, una víctima más de nuestras comunidades. Este reguero es a diario, todas las tracto mulas en las pendientes que estamos en este trayecto de 7 kilómetros de la Grama a Buenavista se ocasionan todos los días, una gota de petróleo contamina 25 litros de agua pura y esta cuenca abastece 16.769 habitantes en donde hicimos el análisis del agua y todos los acueductos que se están abasteciendo tienen contaminación por aceites y grasas.

La huella ambiental en dónde está, ya tenemos un pasivo ambiental en donde tenemos que evaluar y que las empresas petroleras tomen conciencia de lo que están haciendo y los invito a analizar las fotos; miren por dónde están transitando las tracto mulas porque hay un reguero, van por la mitad de la vía, orillando los vehículos que estamos utilizando, lo mismo que le sucedió al Representante y al Senador. Y lo peor es que hay un riesgo latente para estos 60 mil habitantes a borde de la vía, pero es que tenemos siete colegios que están sobre esa vía; nuestros niños, estamos esperando que suceda un desastre para poder ahí sí tomar medidas al respecto.

Ahora vemos las condiciones técnicas del tramo túnel de Buenavista que es un trayecto entre el anillo vial Los Fundadores y Pipiral, de 13.5 kilómetros y de cuyo túnel tiene un trayecto de 4.5 kilómetros, pero pasamos de una altura de 640 a 785; la pendiente y el cambio de altura ahí se puede dar cuenta de que no es mucha, y lo principal es que ese trayecto de vía no cuenta con población a borde de vía, entonces estamos disminuyendo el riesgo latente para la población llanera.

Esto es un llamado que le hago a la Ministra, Coviandes en el año 2.006 adelantó un estudio del túnel de la gestión del riesgo para el túnel, una evaluación técnica de análisis cuantitativo de riesgos, en donde en la página [www.tekia.es](http://www.tekia.es) lo encuentran, y ahí vemos todos los análisis técnicos que se tienen. Conclusión del estudio es, que sí se puede pasar por el túnel y es lo principal que les quiero comentar a los Senadores, que se tienen que hacer unas medidas y que se tienen que utilizar unas estrategias, claro, ahí tienen que hacer una inversión y unas adecuaciones a corto plazo.

Entonces hacemos un análisis de riesgo vía alterna para el transporte de hidrocarburos, vía túnel tenemos un riesgo alto de que suceda un accidente, se pueden corregir las condiciones técnicas con las recomendaciones que hizo el mismo estudio de Tequia que lo pagó Coviandes, se puede mitigar y prevenir los accidentes, se disminuye el desgaste y ahorro para los tracto camiones, eso es un beneficio para el mismo transportador, y el riesgo solamente sería para los conductores y la infraestruc-

tura consolidada que sería el túnel; pero si vemos el contraste con la vía alterna, el riesgo es muy alto, no se puede corregir las condiciones técnicas, cómo le cambiamos las pendientes, cómo les cambiamos las curvas tan agresivas que tenemos en estos sectores; no es posible mitigar un riesgo, y eso lo hemos analizado entre varios técnicos de diferentes especialidades y es un riesgo para 60.000 mil personas que ya no aguantamos más.

**Continuando con el grupo de intervinientes en la sesión informal, el representante de la Comuna Uno de Villavicencio, señor Adolfo Rodríguez, manifiesta al serle concedido el uso de la palabra:**

Realmente vemos con preocupación, cómo el Gobierno Nacional ha querido soslayar el riesgo al cual nos tiene sometidos con la forma tan coloquial como han asumido el transporte de hidrocarburos, empeñados en fortalecer una posición centralista, simplemente se han olvidado de las necesidades de los departamentos y de los municipios, dejando a un lado o minimizando quizás el problema que nos han creado.

Y decimos nos han creado, porque nosotros no elegimos la explotación petrolera, hoy en día estamos alejados de nuestro potencial agrícola, sometidos a los daños que nos está dejando la locomotora minera; el aumento en el número de accidentes dan fe de la improvisación que se está viviendo en el sector petrolero señora Ministra, donde la cadena de transportes no tiene vigilancia ni control por parte de las autoridades; vemos que la Policía de Carreteras, Ecopetrol, Invías y sus aliados, les ha faltado disposición para asumir el problema. Cómo ellos hablan que existen diferentes controles pero cómo a Villavicencio llegan, lo vimos la semana pasada, un tractocamión cargado de crudo con fisuras en el tanque, cuando los guardas de tránsito de Villavicencio lo detienen, venía con la ficha de cargue autorizada de Rubiales.

Las vías del departamento no tienen la capacidad para este tipo de tracto camiones, para este tipo de vehículos. Ya decíamos para el caso de Villavicencio, en la Comuna Uno, la ruta 40 es la única vía de acceso entre la Comuna Uno y el Corregimiento Dos a 42 barrios y veredas que se encuentran en esta zona; es una vía diseñada y construida en el siglo pasado, no es apta para las cargas que se están sometiendo, hablábamos de cargas de 10 toneladas en esa época, hoy tenemos cargas de hasta 72 toneladas, unos radios de giro que no son adecuados para este tipo de vehículos, igual las pendientes que tiene esta vía son las que han generado los incendios, los derrames. Ya escuchábamos, en esta zona es una reserva y están las bocatomas de cinco acueductos municipales, más de 17.000 personas sometidas a estos derrames. Sin dejar a un lado que el POT de Villavicencio no permite el tránsito de este tipo de vehículos de más de tres ejes por la calle 44 que es el inicio de esta ruta 40.

Nos pintaron una ilusión de la autopista al Illano, diciéndonos que con el túnel se solucionaba el problema y hoy en día vemos, diez años después de funcionamiento de este túnel, que el problema se nos agrandó. Como lo decía Germán, existen unos estudios de Tequia que recomiendan que el tránsito se haga por allí; señora Ministra, en ustedes está que nos ayuden a que eso sea una realidad. En la Comuna Ocho tenemos la salida para el municipio de Acacias, llevamos muchísimos años con el tema de la doble calzada y no se ha podido realizar, no existe un solo día que no exista un accidente en esta vía, del 2007 a la fecha van 463 muertos, de ellos el 60% por causa de las tracto mulas, al igual en la salida a Puerto López.

Para el caso del municipio de Cumaral, se pretende concesionar la vía, ya lo dijimos acá, dejando de lado la construcción de la variante porque presuntamente la tasa de retorno de inversión no es rentable; qué podemos decir entonces de la tasa de accidentes y de víctimas, debemos decirle a la ANI que nos responda si esa tasa sí es rentable entonces para ellos. La calle 12 es la vía de ese municipio por donde transitan todos los tracto-camión, a todos los municipios, Restrepo, Cumaral, Puerto Gaitán, Puerto López y todos los departamentos por donde pasa la locomotora minera.

Por todo esto y para concluir señora Ministra, pedimos que del Gobierno Nacional nos ayuden a conformar una mesa técnica en nuestro departamento con la presencia del Ministro, obviamente del Ministerio de Transporte, del Ministro de Minas, de la ANH, del Ministro de Ambiente, de la ANI, de Ecopetrol y sus aliados; hay que vincular a Pacific, Ocol, Petrominerales, a Cenit, a todos ellos, obviamente a la comunidad, porque es que desde acá de Bogotá quizás es muy fácil tomar decisiones sin conocer el riesgo al que estamos sometidos nosotros. No estamos en contra de los transportadores ni del desarrollo económico del país, estamos en defensa de la vida, no queremos más tránsito de hidrocarburos por nuestros barrios.

**Finalmente interviene con la venia de la Presidencia el doctor Juan Guillermo Zuluaga, Alcalde de Villavicencio, y señala:**

Cuando yo vengo a un debate y se trata con la cartera que usted dirige Ministra, vengo con esperanza, vengo con ilusión, porque como lo han dicho todos y también lo dijo el Concejal Alejo, usted ha sido una buena respuesta para muchos de los problemas que tenemos en la ciudad, y no voy a repetir en lo que ya han intervenido todos, pero quiero dejar como el punto central del que estamos aspirando nosotros en este debate.

Cuando en el Gobierno de Andrés Pastrana se entregaron los túneles de Buenavista y Vijagual, soñábamos en la ciudad que todo el tráfico vehicular pesado que impacta a los barrios altos de la ciudad y en general todo Villavicencio, sonábamos que el tráfico vehicular pesado se iba a ir por la vía nueva, por esos túneles; en esa época no salía tanta producción de hidrocarburos por Villavicencio.

Entonces los que quedaron pasando por la vía antigua eran muy poquitos y todo el tráfico vehicular pesado se fue a pasar por los túneles de Buenavista y Vijagual, pero como se incrementó de la manera que usted conoce y que el país sabe y que hoy somos el primer productor de petróleo del país, nos dijeron que todo ese tráfico vehicular que tenía una carga peligrosa, esa carga peligrosa no podía ir por los túneles, que la carga peligrosa debía ir era por la ciudad no por los túneles, y eso ha generado lo que acaba de con mucho acierto el ingeniero de exponer, no solamente que nos está sometiendo a muchos riesgos la cantidad de accidentes con saldos fatales es enormes, la afectación en nuestras fuentes para el abastecimiento de la ciudad, todo lo que está generando en la parte alta de la ciudad.

Hace unos días Ministra, cuando usted nos ayudó en una enorme solución en la vida que ya se lo hemos reconocido en muchas ocasiones, le escuché decir al doctor Mariño que es el Gerente de la concesión, que podíamos por esa época diseñar un plan de acción para que el tráfico vehicular pesado, esa carga peligrosa que nos mandan por toda la ciudad, que podríamos diseñar una contingencia para que se fuera por los túneles.

Como nos han dicho que los sistemas de ventilación no soportan esa carga, el mismo concesionario nos dijo que se podía hacer unos planes de contingencia especiales para que ese tráfico vehicular se fuera por los túneles. Nosotros hoy, en una concertación con la comunidad, la comunidad que en varias ocasiones he tenido que soportar los paros que nos hacen en la curva del tigre, en los diferentes sectores, que no aprobamos las vías de hecho pero entendemos la desesperación de las comunidades y permanentemente sale a hacer el bloqueo de las vías y coincidimos todos, que sería muy bueno Ministra que usted nos ayude a evaluar la propuesta de que todo el tráfico vehicular pesado que impacta a Villavicencio, solamente circule en horas de la noche y que en horas de la noche con esta contingencia especial que nos ha dicho el concesionario, puedan utilizar los túneles y así los sacamos totalmente de la ciudad, porque transitarían por el anillo vial y automáticamente los estamos sacando del perímetro urbano.

Nos tocaría a quienes hacemos uso de la vía Senadora y honorables Senadores, los vehículos pequeños transitar por la vía antigua después de las 8:00 de la noche, no sé, eso lo concertaríamos, y todo el tráfico vehicular pequeño nos vendríamos por la vía antigua que hoy no está en tan malas condiciones; hoy hace falta un tramo que es exactamente desde la curva del tigre hasta la glorieta La Grama que está en pésimas condiciones; pero en este momento usted sabe Ministra que está haciendo trámite unos recursos muy importantes que nos van a permitir hacer una inversión para que desde la Grama hasta la curva el tigre tengamos una vía en mejores condiciones, para que el tráfico vehicular de los vehículos pequeños nos ayude en este sacrificio de tener que utilizar la vía antigua

por un tiempo prudencial; y digo un tiempo prudencial porque también usted sabe Ministra que se está haciendo con un trámite con un APP que nos gustaría saber, y quiero aprovechar la oportunidad para pedirle que hace unos meses usted le dio la instrucción a la ANI de que fueran a Villavicencio a socializar el tema, y estamos muy pendientes las autoridades locales y los gremios de que vayan a socializar el tema de la APP en la doble calzada Fundadores a Acacias, a Puerto López, o sea que mientras se da lo del tema del APP, podemos tener una contingencia especial y sacamos todo el tráfico vehicular que usted lo vio ahora en video y en imágenes, nos está causando tanto problemas.

Ese creo yo Ministra que es como el punto central de lo que quisiéramos que usted evalúe con el Inviás, con el concesionario con la ANI, con los que haya lugar, creo que sería una solución transitoria Senadora, que sacaría a la ciudad del peligro inminente que hoy tenemos. Este último accidente que aconteció pudo haber tenido consecuencias fatales, mucho más de lo que pasó, que hay muertos incluidos incluso pero pudo haber sido mucho más grave por la cercanía a unas estaciones de gas domiciliario por lo que estaba transportando. No esperemos Ministra a que nos pase otra fatalidad, es que el sector de la Grama, el sector de la vía antigua ha tenido muchos inconvenientes y muertos permanentemente, así que Ministra queremos dejarle ese punto.

Finalmente quiero pedirle Ministra que nos ayude a evaluar la posibilidad de retirar los maletines que hay en el peaje de Pipiral, es absurdo que estén ubicados allí, yo creo que si un funcionario de alto nivel con el que usted nos permita reunirnos para que analicemos esa petición que la tenemos hace muchísimos años, nos permita que finalmente sean retirados en un acto de justicia de la concesión con nuestra ciudad por lo que está pasando.

Finalizadas las intervenciones ciudadanas, la Presidencia somete a consideración y votación la propuesta de volver a sesión formal y por Secretaría se anuncia que los señores miembros de la Comisión han aprobado retomar la sesión formal, permitiéndole a la Presidencia, dar paso a la intervención del Representante a la Cámara por el departamento del Meta, doctor Jaime Rodríguez, quien inicia diciendo. La comunidad que intervino, la Senadora y el Representante han expuesto el problema que hoy vivimos, ellos desde su óptica como lo viven a la salida de la vía Villavicencio–Bogotá, pero el problema no es solamente esa parte, es toda la vía Bogotá–Villavicencio y a veces es como consecuencia o como causa del mismo comportamiento de quienes manejan esas tracto mulas.

Uno encuentra cuando viaja, porque yo no viajo en avión sino por carretera, que las tracto mulas de por gusto o por competencia o no sé, se unen 6, 7, 10 tracto mulas y muchas veces no dejan pasar a nadie y eso ocasiona muchos accidentes. En la seguridad industrial uno mira que la mayoría de conductores manejan 10, 12 horas una tracto mula

y lógico, cuando van por la mañana van dormidos y ocasionan accidentes; entonces uno observa que son muchos los motivos de esta accidentalidad, lo mismo ocurre en la vía hacia Puerto López en la vía hacia Acacias, en la vía hacia Cumaral, porque por todas estas vías transitan las tracto mulas.

Nosotros podríamos decir como dice hoy la comunidad del departamento del Meta, que hemos sido de malas cuando se encuentra un pozo de petróleo. Todas las veces que anuncia Ecopetrol o alguna empresa multinacional que hizo un hallazgo de petróleo, la gente se pone nerviosa porque sabe los problemas que nos quedan; problemas sociales como lo han planteado, problemas ambientales, problemas económicos, y nosotros no vemos absolutamente que nada le quede al departamento; siempre se habla que estos son departamento ricos y eso es falso, son ricos los que van y sacan el petróleo y allí nos dejan los problemas, las tristezas y ninguna solución.

Uno encuentra que muchos departamentos y municipios reciben regalías porque pasa el oleoducto; el Meta o Cáqueza o Cundinamarca qué recibe por el tránsito de las tracto mulas, y lo más triste es que nosotros contribuimos en la construcción de una vía a través del peaje, pagamos peajes para que los señores que sacan la riqueza se hagan más ricos y le arreglamos nosotros con nuestros propios recursos cuando pagamos peaje esas vías, para que ellos puedan transitar, no nos queda nada por la explotación del petróleo y en cambio donde hay oleoductos, se les paga unas regalías.

Señor Ministro, hoy que veo aquí al Ministro de Agricultura le voy advertir algo para que quede aquí en esta acta; Granada y el Ariari es una región donde se produce alimentos y hoy la gente está protestando e incluso vamos a participar de unas marchas donde no quiere que haya explotación de petróleo porque eso acaba con la seguridad alimentaria; en Granada la gente no quiere tener petróleo ni en Vista Hermosa ni en Lejanías ni en ningún municipio de estos del Ariari.

Y hay que ponerle atención a eso señor Ministro, porque nosotros estamos encausados en incrementar la riqueza de unos pocos con la desgracia de muchos, y entre estos los bogotanos, porque ellos perciben y reciben muchos alimentos de la región del Ariari y yo creo que hay que buscar concertar con estas comunidades, porque reitero, en el departamento no quedan sino desgracias; se está acabando el agua, se están creando problemas sociales, de educación, de vivienda, de alimentos, y no queda absolutamente nada, no estamos recibiendo ningún tipo de riqueza. Señora Ministra, yo creo que nosotros los llaneros hemos contribuido mucho con la riqueza del departamento y nos toca pagar nuestras propias vías, yo creo que es justo.

Yo observo que la comunidad de la Grama protesta y mire que dice que mandemos las tracto mulas en las horas de la noche por el túnel; yo me acuerdo mucho que cuando se planteó la construcción del túnel, se planteó la construcción de

dos túneles, uno para subir y uno para bajar, y esto no ha ocurrido, sin embargo el costo de los peajes en el departamento del Meta son demasiado altos y no hemos solucionado ningún problema; aquí la comunidad estaba planteando que muchos accidentes se ocasionan por el reguero de petróleo y aceites que dejan las tracto mulas, eso significa que no hay seguridad industrial en estas empresas que prestan el servicio.

Yo creo que hay que llamarle la atención a la Policía porque la contaminación que hacen en las vías y ellos tienen unas normas que obligan o que les permiten obligar a que estas empresas hagan esos controles de su seguridad industrial, y yo creo que es justo que usted nos colabore para que se incrementen los recursos para mejorar estas vías; no solamente la carretera Bogotá–Villavicencio sino que hay que pensar en Villavicencio–Acacías–Granada, en Villavicencio–Puerto López–Puerto Gaitán, en Villavicencio–Cumaral–Villa Nueva, porque estas vías es por donde se está sacando la riqueza de otros, no la nuestra, no nos están dejando absolutamente nada, por eso yo creo que es bueno comprometer a todas estas empresas para que ellos hagan aportes en el mejoramiento de estas vías.

**La Presidencia ofrece un saludo de bienvenida al debate, a la Senadora Olga Suárez Mira y al Senador José Herrera Acosta y seguidamente le ofrece el uso de la palabra al Senador Jorge Robledo Castillo, señalando éste en su intervención:**

Primero saludar y felicitar a la Senadora Maritza Martínez que sigue preocupada por estos asuntos de las vías de los Llanos Orientales. Yo simplemente voy agregar un asunto que cada vez me preocupa más; es que de eso estamos hablando yo no sé hace cuántos años, y estamos hablando de las vías de una región que está aportando una parte extraordinaria de la riqueza petrolera del país y agraria; estamos hablando de una región importantísima que está aportando 76% de todo el petróleo que sale del país. O sea, cualquier cosa podrá decir el Gobierno, menos que esa región no aporta con qué arreglar esa vía, eso es una cosa absolutamente absurda, recontra sobra la riqueza que se genera en esa región para que esa región tenga vías dignas decentes, y de esto insisto, se está hablando desde hace mucho tiempo.

A qué conclusión he estado yo llegando, que al Gobierno realmente le importa un pepino esto, al Gobierno le importan mucho más otras cosas, entonces por ejemplo, al Gobierno le importa principalmente el negocito de la vía Bogotá–Villavicencio, que de negocito no tiene nada, todos sabemos; una vía que es un espanto probablemente sea la vía que más peajes tiene en el mundo Ministra, entonces la prioridad no está en la vía sino en el negocito; entonces si la vía se demora cien años no importa porque ahí está –voy a decir una palabra

medio brusca–, porque ahí está la peta del negocio. Y así uno podría mirar las otras cosas, yo creo que eso es lo que es evidente.

Cuánto tiempo llevan reclamando los agricultores y los ganaderos de Casanare, de que es inaceptable que les destruyan las vías, las tractomulas del petróleo; es que aquí hay una cosa que es muy grave Senadores y colombianos, en la legislación que se ha montado en Colombia la minería pasa por encima de todo, todo lo demás se le tiene que arrodillar a la minería; con un agravante, que antes esas regalías del petróleo de alguna manera se quedaban en las regiones, ya no, ya se las embolsilló el Gobierno Nacional con el cuento ese de que les van a dar unos pesitos para los trípodes o no sé qué vainas, los Ocad es que se llaman.

Y acaba de aprobar el Congreso una ley que es increíble, yo no entiendo cómo los Senadores de Colombia votan una ley que le dio poder de veto al Presidente de la República sobre cómo se distribuye la plata de los Ocad, y lo denunció oportunamente, esa plata de las regalías se va a gastar fundamentalmente en obras de importancia nacional; abajo los proyectos chichigüeros dijo el Ministro de Hacienda de esos días, el doctor Echeverry. Y abajo claro los contratistas chichigüeros y los gobernadores chichigüeros y los alcaldes chichigüeros y todos los chichigüeros.

Ahora, qué es un proyecto chichigüero, lo he insistido mucho, como llama un magnate el proyecto muy importante de un pobre, y esto es lo que estamos evidenciando aquí y es lo que acaba de salir en un decreto del Gobierno Nacional. Entonces por ejemplo, el Gobierno Nacional le acaba de prohibir a los municipios que en sus planes de ordenamiento tomen decisiones sobre minería, o sea, el Gobierno Nacional maneja la minería como se le da la gana, la minería puede hacer los daños que pueda hacer, pero hay de que un concejo municipal intente decir, pero es que este es nuestro valle bello que queremos cuidar o nuestras aguas o bueno cualquier cosa, sobre eso no puede tomar decisiones el municipio.

Entonces yo a la conclusión que he llegado es, que aquí lo que tenemos es un problema que es mucho más grave de lo que parece; es decir, aquí hay un pleito entre el centralismo de los grandes poderes que funcionan desde Bogotá con los intereses de las regiones, ese es el pleito que hay aquí al final. O sea, me van a decir que esa vía de Villavicencio no se ha podido arreglar, no, no han querido arreglar, eso es otra cosa y no han querido arreglarla por qué porque hay otras prioridades por encima de la necesidad de la vía, incluido el negocito de la concesión que hay ahí en esos kilómetros. Esta es la triste historia de este asunto, aquí se habla mucho de descentralización pero al final aquí todo el mundo terminó convertido en un súbdito del Presidente de la República que es el que gira todos los cheques y el que al final toma todas las decisiones.

Fue lo mismo que vimos ayer con el famoso tren de los desvelados o no, entonces ese tren está haciendo casi una matanza entre Cesar y el Magdalena, eso ni lo informan los medios de comunicación, esos muertos nadie sabe, pero eso sí, la transnacional está haciendo el negocio del siglo que son los otros favorecidos en esto, y el Gobierno Nacional coge la platica y las regalías para hacerse reelegir. Y yo le llamo la atención a los colombianos, o sea, Bogotá no es solo el parque, Colombia no puede ser solo el parque de la 93, el Gobierno Nacional tiene que preocuparse por la suerte de las regiones.

Yo insisto, no hay plata para arreglar esa vía, ¿No hay?, cuánto han producido, cuánto están produciendo en esto, yo creo que con las regalías de un día arreglan esa vía, pero eso sí, tienen que ponerle orden y primero es la vía y después los negocitos.

Yo le hago un llamado muy cordial a todas las regiones a que pongamos los ojos sobre esto, este es un debate que hay que hacer en Colombia, es un debate que hay que hacer; cómo se relacionan el principado de Anapoima, en el principado de Anapoima cómo son las relaciones con las regiones, porque esto cada vez es menos la República de Colombia; cómo se relaciona con Boyacá, allá con Boavita, donde casi no logro llegar, Senador. Este es a mi juicio el debate que tenemos aquí, yo expreso mi solidaridad con los llaneros y llamo nuevamente Ministra al Gobierno Nacional, a que se resuelva este asunto, esto es un absurdo lo que está pasando y todos los días es peor y el asunto no se resuelve.

**Con la venia de la Presidencia, la señora Ministra hace su intervención diciendo:**

Gracias, como siempre Senadora Maritza Martínez, por sus debates y por estar muy pendiente siempre de su región, y además Senadores de la Comisión, Representantes, invitados que nos acompañan de esta región, también el Alcalde de Villavicencio y demás concejales y amigos de la comunidad del Meta.

Senador Robledo, al Gobierno sí le ha asistido y la Senadora Maritza es consciente de eso, que hay un interés en el tema del Meta; desde que me posesioné, yo creo que el primer debate lo tuvimos acá y me desplazé con la Senadora y otra Representante del Meta, para mirar qué problemas tenía con esa carretera que usted dice sí es una carretera con grandes dificultades, además aumentada esta dificultad con el tema del petróleo, es un oleoducto rodante; eso lo sabemos, y que también heredamos una situación de la concesión la cual como aquí lo dijeron también, se le adicionaron recursos casi del 500% para completar ese medio tercio, 23 kilómetros que está construyendo esa concesión.

Y ha habido soluciones pero cada día es peor la situación como aquí lo ha denunciado la Senadora con un lujo de detalle y gran profundidad; como siempre le asiste la razón y de verdad que en esta

vez también no puedo decir que no tiene razón, sí tiene razón, tenemos muchos problemas de accidentalidad y hay muchos como usted lo dijo; hay una lista de más de 15 involucrados y de 15 responsables en este tema de seguridad en muchísimas entidades, no solo públicas sino privadas también, que tienen responsabilidad directa con eso y usted propone unas soluciones a corto plazo y unas soluciones a largo plazo.

Voy con las de largo plazo. Usted dice que hay una propuesta hace rato de Corficolombiana, una puesta de iniciativa privada ante la ANI, de un APP de iniciativa privada que lo rechazamos porque aquí también se dio un debate de que no se podía aumentar los peajes y que el costo de la misma que presentaron, daba para que el incremento de los peajes fuera del 80%, el Gobierno rechazó esa iniciativa por eso. Y ahora presentaron una que no tiene ese aumento y tiene unas consideraciones importantes sin aumentar el peaje y con un alcance que usted ha propuesto acá, se le viabilizó hace alrededor de creo que un mes, se viabilizó y ellos quedaron como apenas tienen que avanzar en los estudios pre, pidieron alrededor de 4 a 5 meses para ya presentarla formalmente pero está viabilizada de acuerdo con los requerimientos de la Agencia Nacional de Infraestructura.

En lo referente a la malla vial señor Alcalde y Senadora Maritza, esa iniciativa está viabilizada y de acuerdo al alcance que ustedes han propuesto les voy a leer cuáles son las variantes que están incluidas en la doble calzada. Entonces, en los corredores mencionados el estructurador del proyecto es el corredor Villavicencio–Arauca y la malla vial no. Se ha considerado técnicamente la construcción del anillo vial de Villavicencio y la construcción de la variante Cumaral, además del mejoramiento de los pasos urbanos en los municipios de Restrepo, Barranca de Upía, Puerto López, Puerto Gaitán, Acacías, Guamal, San Martín y Granada; cabe mencionar que la estructuración de estos proyectos adicionalmente contempla la construcción de la doble calzada Villavicencio–Cumaral, Villavicencio–Apiay y Villavicencio–Acacías; y el mejoramiento para ampliación de la sección a la Ley 105 de los tramos Cumaral–Barranca de Upía–Apiay–Puerto Gaitán–Puente Arimena y Acacías–Granada. Todas estas intervenciones que se traducirán en una mejora sustancial de la seguridad vial entre otros corredores.

Entonces eso está contemplado, me extraña es que los estructuradores no hayan ido a socializar, vamos a ponerle fecha una vez termine el debate señora Senadora, para ir y socializar este proyecto y también de una vez el de Corficolombiana que ha presentado de una vez, pongámosle fecha y yo estaré presente.

En el tema de corto plazo yo creo que acoyo la recomendación de ustedes de hacer una mesa técnica, pero que estén involucradas todas las entidades que conforman y que tienen responsabilidades que vengan, la comunidad que tenga un represen-

tante, usted, la Alcaldía la Gobernación, Ecopetrol, creo que la ANLA debe estar por el tema de medio ambiente y creo que la Agencia Nacional de Hidrocarburos también debe estar; el Ministro de Minas el Ministro de Medio Ambiente, yo creo que también los transportadores y las empresas privadas que también citaré y también pongamos fecha para esta reunión lo más pronto posible, me parece que eso se debe hacer.

En cuanto a las sugerencias del señor Alcalde sobre el tema de cambiar digamos el tráfico que sea por la noche, también sentémonos rápidamente con Coviandes que dio una solución, que dijo que podía ser una solución de emergencia para hacerlo rápidamente, eso puede ser la otra semana aquí en mi oficina antes de la mesa técnica; pero para hacer un plan de choque de emergencia como lo que él dice que se puede hacer, ustedes saben que cuando el Ministerio dice que se compromete, entonces podemos citar la otra semana aquí para que vengan ustedes y hacer eso con Coviandes a ver las necesidades que hay.

Concluamos. Las dos estructuraciones, entonces vamos, hace la socialización y poner ahora mismo la citación a esos estructuradores y a la ANI para que vaya y yo estaré presente; la mesa técnica también hacerla rápidamente para mirar entonces las soluciones pero con todos los involucrados y todos los responsables que usted tiene en el listado Senadora Maritza; y el tema de las medidas de choque con Coviandes sí hacerlas la otra semana, a más tardar el miércoles en mi oficina para definir qué es lo que vamos a hacer; ahí pueden traer un invitado de la comunidad, el Gobernador, el Alcalde y usted Senadora, lo podemos hacer en mi oficina con Coviandes y la ANI.

Yo creo que no tengo nada que agregar, sino de verdad pedirles nuevamente excusas por todos estos tropezones, sé que yo he estado visitando la vía, he ido con el General Mena, el General Mena permanentemente está en la vía. Si hay que intensificar ahí la Policía de carreteras, la vamos a intensificar rápidamente. Señor General, usted ahora mirará lo que hemos venido hablando, sobre todo mirar también cómo podemos aceptar la invitación que nos hace el señor alcalde de cambiar el tráfico y los horarios, me parece que se puede mirar ese tema, obviamente también con los transportadores de carga y también tienen algo que decir, pero socialicemos eso que yo creo que puede ser una buena solución para disminuir y prevenir la accidentalidad que es preocupante en esa vía.

**– Seguidamente la Presidencia otorga el uso de la palabra al doctor Jaime Bocanegra, Vicepresidente de Transporte y Logística de Ecopetrol, diciendo en su intervención:**

Me corresponde revisar unas cifras y unos temas con respecto a la seguridad vial en las rutas que atraviesan el departamento del Meta. Es importante señalar que hemos estado nosotros como Ecopetrol, trabajando a través de nuestras 14 compañías contratistas de carro tanques en la imple-

mentación de diferentes campañas, de diferentes actividades que permitan disminuir la accidentalidad de estos vehículos en las diferentes rutas.

Es importante señalar que hemos tenido en promedio para el año 2013, del orden de 2.625 vehículos transitando por todo el país, son rutas nacionales, hemos hecho una revisión de las diferentes rutas y hemos encontrado, como en efecto era de esperarse, que se han disminuido los despachos de combustible de diluyente de nafta por cuanto entró en servicio el Poliducto Andino que conecta con el Poliducto de Oriente, que trae la nafta desde Barrancabermeja hacia el interior del país; por lo tanto las rutas que nosotros teníamos establecidas entre el departamento de Cundinamarca y el departamento del Meta han disminuido, toda vez que nosotros llegamos por vía tubería hasta Castilla y de Castilla hacia Rubiales, se siguen haciendo rutas circulares por carro tanque.

Qué hemos hecho nosotros en materia de seguridad vial para el transporte por carretera de estos hidrocarburos, nosotros hemos ido depurando nuestros contratos de manera tal que cada vez incluimos mayores exigencias que permitan trabajar y que permitan mejorar la seguridad vial; entre esas tenemos por ejemplo, exigimos que las compañías tienen que tener políticas claras de prevención en el consumo de alcohol y drogas, debe certificar las competencias de todos los conductores que están empleados en el transporte, se debe hacer un examen de aptitud médica de ingreso, debe hacerse una revisión médica periódica, y a su vez una evaluación de retiro cuando los conductores se retiran de las compañías.

Igualmente estas compañías deben diseñar e implementar políticas de seguridad vial las cuales nosotros hacemos seguimiento, revisamos y evaluamos de manera periódica con estas compañías. También deben tener unos programas de capacitación para los conductores, básicamente en la ejecución de procesos críticos, que la compañía ha definido como críticos; igualmente, dictar cursos de manejo defensivo y manejo de sustancias peligrosas para todos los conductores; es indispensable que todos los conductores cumplan con estos requisitos y por esta razón mínimo una vez al año el conductor debe estar actualizado en estas políticas señaladas anteriormente.

En cuanto al tema estadístico de la accidentalidad por vehículos que transportan hidrocarburos bajo responsabilidad de Ecopetrol, aquí cabe anotar, y es muy importante recalcar una diferenciación entre los diferentes vehículos que transportan hidrocarburos por el departamento del Meta y por diferentes departamentos del País, especialmente por la zona del llano. Nosotros como Ecopetrol, tenemos 14 compañías contratadas que nos prestan sus servicios y las cuales deben cumplir con todos los requisitos que nosotros tenemos establecidos, estas compañías recogen los petróleos que se producen en determinados campos y los llevan hasta nuestras estaciones para montarlos en los tubos,

pero también existen otras compañías que tienen transporte de hidrocarburos que no están bajo digamos los contratos de Ecopetrol, razón por la cual no todos los vehículos que se accidentan están por cuenta de Ecopetrol.

Es importante señalar, como por ejemplo en el departamento de Cundinamarca hemos ido cubriendo una brecha en cuanto a la accidentabilidad, al punto que en el año 2012 tuvimos 9 accidentes y en este año llevamos 3 accidentes de estos vehículos. Es importante recalcar que en algunos casos se presentan accidentes por sobre pasos e invasión de vía que afectan obviamente el transitar de estos vehículos y se encuentran accidentes fuertes inclusive con fatalidades que pudieran generar toda esta imagen, que pareciera que todos los vehículos son los que están dentro de la misma tónica de accidentalidad; y es importante señalar, porque es que nosotros tenemos unos planes que exigimos, los cuales nos permiten tener seguridad de que nuestros vehículos están comportándose en la ruta y tenemos cómo mostrarlo, a través de unas cosas que ahorita más adelante vamos a ver.

En el Meta en lo que va corrido de este año, tenemos dos accidentes de vehículos contratados por Ecopetrol en lo que va corrido del año 2013, en el año 2012 finalizamos con 12 vehículos accidentados. Qué medidas hemos tomado nosotros para evitar o reducir la accidentalidad de los vehículos de transporte de hidrocarburos; nosotros primero especializamos en Ecopetrol el manejo de los carro tanques, lo vemos como una necesidad para que las personas que están encargadas de este manejo tengan toda la pericia todo el conocimiento y la experticia para hacer una buena interventoría de los contratos y hacer una buena construcción de pliegos que nos permitan asegurar que estamos exigiendo las mejores condiciones para evitar que haya accidentalidad; temas como esos que podemos compartir en la mesa técnica y estamos prestos a asistir, nos parece que es muy importante que esta mesa se dé.

Y qué hemos desarrollado, nosotros tenemos unas exigencias contractuales que comparamos con la norma o la reglamentación, por ejemplo en el programa de mantenimiento preventivo de las tracto mulas, la norma no define qué tanto tiempo debe hacerse o con qué periodicidad, nosotros exigimos que eso sea permanente y le hacemos seguimiento mediante nuestras interventorías a cada uno de los vehículos, o sea del cabezote y de los remolques de los carro tanques, de que se le está haciendo el mantenimiento adecuado.

Dentro de las revisiones que hacemos también está la revisión de la quinta rueda, se hace una prueba de luz negra para encontrar cualquier tipo de falla de fisura que generaría un accidente cuando esté en tránsito; nosotros hacemos esta revisión cada cuatro meses, por norma está exigido que se debe hacer una vez al año, nosotros lo exigimos cada cuatro meses. La revisión tecno mecánica por norma está que debe hacerse una vez al año, noso-

tros la exigimos cada seis meses, todos los vehículos deben contar con un kit de derrames, es un kit para atención digamos primaria ante cualquier eventualidad; no existe una exigencia por norma en el País, nosotros le hacemos una revisión mensual a ese kit.

Dentro de las cosas que de pronto considero yo más importantes para que tengamos un control de los vehículos, está una central de tráfico que tenemos nosotros en Bogotá que opera 24 horas al día 7 días a la semana; esta central recibe el reporte de todos los vehículos contratados por Ecopetrol en tiempo real, cada dos minutos está recibiendo esa central la actualización de en dónde anda cada uno de estos vehículos, esto lo hacemos mediante GPS que están conectados en los vehículos y nos permite identificar cualquier incidente, cualquier exceso de velocidad, dónde están los vehículos, si se están parando en donde no deben pararse.

Nosotros tenemos unas prohibiciones en cuanto a accesos a ciertos sitios y con eso podemos identificar si los vehículos están entrando o no a esos sitios que están prohibidos. Igualmente a través de esta central de tráfico se coordina la logística de los carro tanques y es la que activa el primer nivel de planes de emergencia y contingencia; esto como les decía, se hace un seguimiento a través de GPS, en donde no hay cobertura de señal de celular, se hace vía comunicación satelital, ya el control no es cada dos minutos sino cada diez minutos.

Igualmente contamos con puntos de control fijos, esos puntos de control son 24 horas 7 días a la semana, tenemos dos personas por turno en cada uno de estos puntos fijos y de estos puntos contamos con 17 en todo el País; estos están ubicados en todo el País en sitios estratégicos, son unos puntos que nos permiten analizar el riesgo de las vías y qué volumen de tráfico tenemos en esa vías; están ubicados de tal manera que no interrumpen el tránsito normal de la vía, se hacen en coordinación con la Policía de carreteras y qué es lo que hacen, allí se hace la revisión de la documentación de viaje, se hace una pausa en la marcha para que los conductores bajen, hagan algún tipo de actividad, de pausa activa, se les informa cómo está la ruta hacia adelante, se verifica al vehículo. Básicamente qué se le hace a la inspección, se revisan las llantas, se revisa cómo está la temperatura de las mismas porque eso puede afectar el sistema de freno y se reporta esta actividad en planillas para hacer el control respectivo.

En la zona del llano tenemos puntos en Chipaque, la Santandereana, Pipiral, Apiay, Kioscos, en el Oasis, la Orquídea y Santa Cecilia; estos puntos son puntos permanentes en donde todas las tracto mulas que están al servicio de Ecopetrol deben parar y hacer esa verificación. También tenemos unos puntos de control móviles, estos se desplazan por rutas de mayor tráfico y riesgo, se usan vehículos camionetas, equipadas para atención primaria de emergencias, se hace control de carro tanques en marcha, se les hace revisión de velocidad, se

observan comportamientos de los conductores; básicamente nosotros tenemos prohibición a los conductores que trabajan con nosotros de llevar acompañante en la cabina, y se hace verificación de que estén cumpliendo con esa prohibición, igualmente que no estén hablando por celular, que no estén detenidos en sitios no autorizados y que no hagan uso de parqueaderos no autorizados; nosotros tenemos unos parqueaderos autorizados en sitios en donde no deben generar ningún tipo de incomodidad a las ciudades o a los sitios a donde llegan.

Igualmente contamos con dos compañías que son unas empresas de apoyo, para el tema de atención primaria a las emergencias; la Compañía SOS Contingencias y la compañía Hidrospill; estas compañías cuentan con bases de contingencias, básicamente en los llanos tenemos bases tipo I las tenemos en Paz de Ariporo en Yopal en Chipaque en Pipiral en Puerto Gaitán, Barranca de Upía, Monterrey y el anillo de Villavicencio; son 15 bases en todo el País, están ubicadas en los sitios donde mayor volumen de tránsito tenemos y están disponibles 24 horas al día 7 días a la semana y tienen la capacidad para hacer la atención primaria de las emergencias y contingencias; cuenta con una serie de equipos, un supervisor, 4 brigadistas, camionetas, motobombas, barreras, tanques de telas oleofílicas, plástico, y una serie de equipos que se necesitarían en caso de una emergencia. Nosotros hacemos seguimiento a estas bases porque cada vez que se requiere usar, que se le recupere los elementos que fueron usados, de tal manera que estén permanentemente listas para atender cualquier emergencia.

En planes de prevención, nosotros realizamos a nivel nacional una serie de actividades que nos permiten mantener a los conductores en un nivel de capacitación y entrenamiento que nos aseguran que se disminuya la accidentalidad. Qué actividades desarrollamos aquí, hacemos un entrenamiento en buenas prácticas en HSE, se hace capacitación por competencias para conductores, esto lo estamos haciendo con el Sena para que los conductores estén certificados por el Sena, también se hace desarrollo de motivación, el trabajo de los conductores es un trabajo bastante pesado, razón por la cual también requiere que se le esté dando permanentemente motivación y actividades alternas; se hace capacitación en seguridad vial basada en valores y comportamientos, tenemos algo que se llama el caballero de la vía, es algo que a ellos se les está desarrollando competencias de buen conductor y de respeto por las personas que están en la vía junto con ellos.

Se hace realización de simulacros, se hace una cuestión que se llama evaluación de rutas, y es que enviamos vehículos por las rutas que se transitan y se van actualizando cómo se encuentran esas rutas para que el conductor esté informado de qué se va a encontrar en el camino; hacemos las inspeccio-

nes a las empresas de apoyo y periódicamente nos reunimos con las diferentes compañías para hacer la divulgación de los resultados obtenidos.

Quiero detenerme un poco en uno de estos puntos que es la evaluación de las rutas y lo que hacemos es, desarrollamos una tarjeta en las cuales se identifican los factores de riesgo potenciales que pueden causar accidentes en las rutas en donde operan los carro tanques al servicio de Ecopetrol, estas rutas se actualizan periódicamente y como resultado de esto, tenemos 72 rutas a nivel nacional que lo que nos hace es decir cuál es la ruta, qué peaje se encuentra, si hay rutas alternas cuáles serían, cuáles son los límites de velocidad que van a encontrar en los diferentes trayectos, cuáles son los principales puntos críticos en la ruta, de tal manera que él sepa que debe disminuir velocidad, que va a encontrar una bajada con una pendiente demasiado fuerte, o sea, le va avisando al conductor qué va a encontrar y todo lo indispensable para que él tenga un buen trayecto en su ruta.

Estas actividades que nosotros desarrollamos nos han permitido disminuir la accidentalidad en los años últimos; en el 2009 por ejemplo en el departamento del Meta tuvimos 47 accidentes en la vía, el año 2012 lo concluimos con 12 accidentes; es decir, este trabajo que estamos desarrollando nos ha permitido disminuir la tasa de accidentalidad en las rutas que maneja Ecopetrol. Aquí es importante señalar que hay muchos vehículos que no están cumpliendo con todo esto porque no están contratados por Ecopetrol, pero estamos listos y prestos para prestar toda la asesoría que sea porque hemos desarrollado muchas cosas que pueden servir para que sean implementadas a nivel nacional.

**-Continuando con el debate, interviene a su turno el General Carlos Ramiro Mena Bravo, Director de Tránsito y Transporte de la Policía, quien expresa:**

Realmente celebramos este tipo de preocupaciones que tienen en esta Comisión, y que bueno cuando se analiza las corresponsabilidades de todas las instituciones tanto del Estado como las privadas, frente a la accidentalidad especialmente en lo que tiene que ver con hidrocarburos.

Decirles a todos los aquí presentes, que he traído una estadística que es el compendio de diferentes bases de datos; por un lado la base de datos Sideco, que es el sistema donde se registran todos los delitos y contravenciones y que los lleva la Djin de la Policía Nacional; allí precisamente tiene un módulo especial para la seguridad vial, es decir, todos los accidentes con solamente daños materiales, lesionados o muertes que se pueden presentar; de igual manera un cruce con el Instituto de Medicina Legal y con el SPOA (*Sistema Penal Oral Acusatorio*) de la Fiscalía General de la Nación.

Éste es el compendio entonces que me permito presentar (gráficas), y con estas estadísticas trataré de dar respuesta al cuestionario que se nos ha enviado a la Policía Nacional en particular a esta especialidad. Frente a la accidentalidad nacional,

éste es el histórico de los últimos seis años en accidentes, en muertes, en lesionados; y si comparamos solamente las cifras que llevamos de manera general en todo el territorio colombiano en accidentes en muertes y en lesionados, tenemos importantes disminuciones con el 19% en accidentes, 12% en muertes y 16% en lesionados.

Y vamos desglosando específicamente en los departamentos de interés en esta audiencia, y vemos cómo en los últimos seis años Cundinamarca ha ido disminuyendo al igual que el Meta, contrario a Casanare en donde tenemos una inmensa preocupación de la accidentalidad y donde está en aumento. Arauca también viene en disminución, pero cuando nos centramos específicamente en lo que tiene que ver con la accidentalidad nacional frente a los vehículos transportadores de carga, para luego ir a los de hidrocarburos, vemos que en el año 2012 en el transporte de carga se presentaron 1.873 accidentes, de los cuales 33 fueron o tuvieron relación vehículos transportadores de hidrocarburos, es decir, el 2% de la accidentalidad nacional.

En lo que llevamos corrido de este año, como lo manifestaba la honorable Senadora citante Maritza Martínez, se han incrementado ostensiblemente en lo que lleva corrido de este año frente a la accidentalidad nacional que fueron 650, pues 41 accidentes en carreteras nacionales han sido con el transporte de hidrocarburos, esto representa el 6% de la accidentalidad nacional.

De igual manera vemos en la gráfica, en la torta, de cómo están indicando los departamentos donde han tenido incidencias o accidentes, y observamos que el departamento del Meta en sus carreteras nacionales se han presentado 15 accidentes con vehículos transportadores de hidrocarburos, seguido por el Putumayo con 8 y los departamentos que se muestran en la ayuda. Pero cuando miramos nosotros, y que es una de las preguntas y que debe ser objeto de análisis de todos los responsables y coreponsables de la accidentalidad, es analizar un poco cuáles son las causas principales de esta accidentalidad; y cuando observamos que dentro de las causas que se presentan y que de manera general tiene que ver el comportamiento humano, equipos y vehículos y la infraestructura vial, observamos que el 100% de los accidentes que se han presentado especialmente en los cuatro departamentos de interés, son por el comportamiento humano, es decir por fallas humanas, que no se han cumplido con los parámetros en seguridad vial y que me permito presentar las seis principales causas.

El primero, el exceso de velocidad. En el 2012 se presentaron 7 casos de accidentes cuya causa principal fue el exceso de velocidad, en el 2013 y que todavía se tiene como hipótesis en accidentes presentados porque están en el curso de la investigación, se ha presentado el 21% relacionado con esta causa. La segunda causa, la invasión de carril, ya el antecesor en el uso de la palabra el representante de Ecopetrol hablaba de esta causa de accidentalidad, pues decirles que en el 2011,

9 casos y 2012, 6 casos fueron precisamente por invasión de carril, y en lo que va corrido de este año, el 6%. Las fallas técnico mecánicas de igual manera, no mantener distancia en la seguridad, tenemos que en el 2011 se presentaron 10 casos, es decir, no observar las normas de tránsito por parte de los conductores. Y miren una de las causas que debería preocupar enormemente a todos, es que hemos encontrado que en varios accidentes, conductores iban en estado de embriaguez, conductores de transporte de hidrocarburos en estado de embriaguez.

Obviamente otra de las causas que también debe ser de análisis, es el exceso en horas de conducción de los conductores; hablábamos antes de iniciar esta sesión con algunos de los aquí presentes, y me comentaban que varios conductores por no decir la inmensa mayoría, están entre 10 y 12 horas en alerta, es decir 12 horas en conducción, y en esas 12 horas actividades de alerta.

Cuando miramos nosotros las estadísticas internacionales especialmente, y las circunstancias de conducción de máxima responsabilidad como son el transporte de pasajeros a nivel masivo y el transporte de elementos de peligrosidad como son los hidrocarburos o la nafta, pues no debe pasar de 4 horas la conducción de estos señores conductores; aquí estamos hablando de 12 horas, obviamente si esto lo sumamos al consumo un poco exagerado de alimentos de los señores conductores y a otras actividades cuando están en una vía tan congestionada con gran flujo vehicular, obviamente que lo más seguro es que tengan un accidente.

De igual manera nosotros hemos semaforizado cuáles son los tramos viales especialmente en el oriente colombiano, en el suroriente colombiano donde mayormente se han presentado accidentes, y observamos que en el departamento del Meta, en el tramo vial de Villavicencio-Barranca de Upía se han presentado 3 accidentes en lo que lleva corrido de este año; en Puerto López a Puerto Gaitán, 2 accidentes; en el tramo vial Villavicencio-Cumaral, 3 accidentes; Villavicencio-Puerto López, 4 accidentes, y luego siguen en el Putumayo y otros departamentos que van con el color amarillo dentro de la semaforización de accidentalidad.

Si hablamos de las víctimas, en estos accidentes de tránsito en vehículos de hidrocarburos también son cifras preocupantes y son cifras que tiene que ponernos a pensar también a todos; en lo que lleva corrido este año en el 2013 llevamos 20 muertes en accidentes de tránsito en el sector de hidrocarburos y 45 lesionados, varios de ellos de gravedad, con secuelas graves de accidentalidad. Enmarcamos cuáles son los tres departamentos especialmente de los llanos orientales donde se han presentado estas víctimas en este año.

Miramos también en lo que es objeto de análisis, la vía Bogotá-Villavicencio, de manera general, cuál es la accidentalidad en los últimos cinco años, en el histórico de los últimos cinco años, y observamos que ha habido un aumento en el 2011

con 177 muertes en accidentes de tránsito con 31 accidentes y 79 lesionados; en el 2013 vemos que llevamos 37 accidentes, 7 muertes y 48 lesionados en esa vía. Y los vehículos, porque no solamente son los que transportan hidrocarburos sino también prácticamente todos los vehículos existentes que van desde motocicleta pasando por busetas, buses, tracto camiones, microbuses, es decir, todo tipo de vehículos hemos tenido accidentes.

Pero yendo un poco más allá del cuestionario que nos han presentado, voy a dar algunos datos que coinciden con los que ha presentado la honorable Senadora Maritza Martínez, de cómo ha sido el aumento en el parque automotor general. Si hablamos de los últimos 10 años observamos que en el 2003 el parque automotor en Colombia estaba alrededor de 3.500.000 vehículos; actualmente, de acuerdo a las estadísticas del RUNT, los vehículos registrados en Colombia, estamos hablando de cerca de 8.500.000 vehículos, pues el aumento del parque es inmenso, pero también cuando miramos los vehículos que están destinados a carga, y en este caso a hidrocarburos, también vemos que es un alto número y aquí tenemos una división, dos tipos de vehículos que transportan hidrocarburos; uno, que es el que está catalogado como el vehículo no automotor, es decir el trailer o el tanque como corresponde, y los vehículos de acuerdo al número de ejes que se tienen.

Tenemos nosotros la aplicación de la norma porque sabemos del tiempo, la aplicación de la norma lo que hemos hecho nosotros, pero quisiera ir un poco más allá, que son las sugerencias de manera respetuosa que nos permitimos presentar en el día de hoy. Por qué no estudiar que en el transporte de carga y específicamente en el sector de hidrocarburos exista una especie de tarjeta de operación así como tienen los vehículos de transporte de pasajeros, para verificar si el vehículo está en condiciones, si está registrado, si está en el cumplimiento de la norma o no; aquí obviamente están las empresas transportadoras como lo tienen el transporte de pasajeros, pero ojalá tuviera esa especie de tarjeta de operaciones de manera individual por cada vehículo.

La revisión técnico mecánica que se hablaba hace un momento, pero también esa revisión técnico mecánica ojalá que fuera hacia el vehículo no automotor, es decir hacia el tráiler, porque la revisión técnico mecánica es solamente por decirlo de alguna manera, es el cabezote, pero al trailer no y resulta que en las condiciones que muchos vehículos transportan los hidrocarburos, no son las mejores; ojalá entonces esa revisión técnico mecánica se pudiera exigir, por norma fueran a los vehículos no automotores.

La idoneidad de los conductores, mucha gente cree que la licencia es la que conduce, muchos pueden tener la licencia pero cuando van a conducir un vehículo especializado como es éste, vemos que la idoneidad no es la suficiente. La instalación de GPS, pero no solamente a las empresas que

contrata Ecopetrol sino todas. Como recomendación especial, ojalá se utilizara el tacógrafo, que es el elemento técnico por el cual se hace la trazabilidad de todo lo que realiza el vehículo en un viaje.

Para terminar, el General Mena solicita a la Presidencia, se le permita la emisión de un video de un minuto, alusivo a su exposición. La Presidencia acoge la solicitud y se hace la presentación del video mencionado.

**-Seguidamente solicita el uso de la palabra el Senador Jorge Enrique Robledo Castillo, y una vez concedida, anota:**

Es una cosa brevísima que tiene que ver con una señora que me abordó ahora, muy querida y muy preocupada porque ella es de Cáqueza, un pueblo bellissimo que queda aquí a la salida de Bogotá hacia Villavicencio, esa es una población que vive el negocio de la fritanga, digamos de los comestibles populares de tan buena calidad Senadora Maritza, que les cuento que hay hasta dietética o sea que no hay que preocuparse por la silueta ni por nada de esas cosas; pero el punto es que es un municipio muy respetable, esa es su actividad económica y la vía los está arruinando señora Ministra, porque resulta que en los desesperos de esa especie de caos que hay ahí, la vía la cierran en días claves para Cáqueza, la cierran y solo queda de subida y resulta que Cáqueza en buena medida vive de una cosa que se llama el piquete caqueceño, que tiene que ver con que la gente de Bogotá va los días de fiesta o los fines de semana a Cáqueza y se come pues unas papas criollas y estas cosas deliciosas que venden allí, y se están arruinando.

Simplemente lo cuento pues para ponerle un poco como de que se entienda que esto es con gente de carne y hueso, sufriendo ante el hecho de que esa vía se cierra; y pedirle señora Ministra, a ver qué solución le pueda encontrar para que esos habitantes de Colombia tengan algún tipo de solución.

**-Para dar cierre al debate, interviene la Senadora Maritza Martínez Aristizábal y menciona:**

Senador Robledo, recuerda que en el debate anterior que hicimos, a la vía se mencionó acá que estaba concesionado también la morcilla y el piquete porque ahora es casi imposible acceder a estos sitios porque han ido tapando todas las derivaciones de la vía.

Ministra mil gracias, a todos los funcionarios, a todas las autoridades, concejales, líderes comunales, periodistas, a todos los que hicieron el esfuerzo de trasladarse desde el Meta y otras zonas del llano, mil gracias. Yo sé que de acá salen soluciones, lo tengo claro porque en los dos debates anteriores han salido inmediatamente soluciones, y ya hoy la Ministra nos ha dado la fecha y todo para una reunión donde se va a hacer un análisis con Coviandes para el uso del túnel para los vehículos de carga pesada que están pidiendo en la Comuna Uno y en el Corregimiento Dos.

Otra acción concreta que me deja muy satisfecha es la instalación de la mesa técnica Ministra, es que usted también se tiene que descargar un poco, son nueve autoridades, nueve actores que deben estar cada uno poniendo su granito de arena.

La socialización de los proyectos que están siendo estructurados por la ANI y Fonade, eso también es muy importante porque nosotros teníamos la idea que ya se va a coger la propuesta de APP presentada por Odinsa y creemos que está un poco incompleta; entonces si lo que usted dice es que con esa otra estructuración se puede mejorar eso, tiene que ocurrir y así vamos a poder tener las variantes que tan urgentemente se necesitan en Acacias, en Cumaral, en Puerto López, Puerto Gaitán.

Pero además vamos a poder resolver temas de puentes que acá han insistido mucho y además con razón; hay varios puentes a punto de colapsar, cada que voy a Casanare me preocupó mucho cuando cruzo el puente sobre el río Guacavía en Cumaral y el puente sobre el río Upía, entre Barranca de Upía y Villanueva Casanare; no estaban preparados para esta carga que reciben ahora y también por efecto de la ola invernal se han venido deteriorando y realmente da bastante susto porque en cualquier momento siente uno que pueden colapsar, sería muy bueno incluso a través de la Unidad de Gestión de Riesgo, ver qué inversiones se pueden hacer ahí para reforzar mientras se construyen unos nuevos puentes.

Lo dicho acá, ustedes oyeron a la comunidad que de manera espontánea preparó su intervención y la presentó acá, ya hay un sentimiento de animadversión y de hostilidad hacia la industria petrolera porque no se ganan a las comunidades, creen que pueden atropellar, y digamos que en materia ambiental la ANLA no colabora mucho, venimos insistiendo durante tres meses, Gobernador, alcaldes, Juntas de Acción Comunal, toda la dirigencia comunal, política y social del departamento, pidiendo una audiencia pública de la ANLA para analizar un tema de un acueducto, no ha sido posible, eso es realmente tiempo perdido. Ayer recibí respuesta donde me dicen que sí, que ellos han recibido eso pero que ellos todavía no han evaluado si es importante hacerla o no; que craso error el que comenten desconociendo estas comunidades que son finalmente donde se produce este petróleo.

La animadversión por temas ambientales, por temas de deterioro vial, por temas sociales, económicos, por falta de oportunidades en el tema laboral, en el tema empresarial; venimos tratando de que la ANH asuma el liderazgo de todos estos temas y no haya más choques, protestas entre las comunidades de las zonas de influencia de la producción y las empresas.

Lo que decía el General Mena lo quiero resaltar, el General ha mostrado acá con cifras que el crecimiento de la accidentalidad causada con ocasión de la industria petrolera ha sido de más del ciento por ciento, me dijo General que no alcanzó hacer la presentación pero se ha incrementado en más de un ciento por ciento en estos departamen-

tos productores, mientras que en el resto del País está disminuyendo la accidentalidad. Entonces realmente tenemos ahí un problema grave al que vale la pena meterle mano, y lástima que el doctor Andrade no esté, porque lo cierto de todo esto es que hemos hablado de estructuraciones, llevamos 2 años haciéndolo, hablamos de proyectos, de la contratación de los estudios, pero lo cierto es que en ningún departamento de la Orinoquia y menos en estos productores, se está adelantando un solo proyecto vial de envergadura, ni uno solo, a diferencia de otras regiones del país, donde ya se ha logrado avanzar en la contratación, acá ni siquiera todavía hemos logrado comenzar esa etapa; entonces que bueno llamar la atención sobre eso.

**-Finalizado el debate, la Senadora Nora García Burgos, Presidenta de la Comisión, felicita a la Senadora Maritza Martínez citante del mismo, añade:**

Creo que las cosas quedaron claras, la Ministra se lleva todas las inquietudes y aquí estará la Comisión Quinta para seguirlos apoyando y respaldando, muchísimas gracias a todos ustedes por la compañía. A los Senadores de la Comisión, el Ministro de Agricultura, el Viceministro y la doctora Teresita, seguimos con ustedes trabajando en la aprobación de nuestros proyectos.

**-Continuando con el orden del día, la Presidencia ofrece el uso de la palabra al Senador Juan Córdoba, ponente del Proyecto de ley número 189 de 2012 Senado, 139 de 2011 Cámara, por la cual se crea el sistema nacional de identificación, información y trazabilidad animal, quien interviene diciendo:**

Primero que todo quiero presentar un saludo muy cálido, muy fraterno, un saludo de bienvenida a nuestro Ministro de Agricultura, paisano y excelente amigo, doctor Francisco Estupiñán, de verdad que estamos muy complacidos los boyacenses, estamos de pláceme, bueno y todo el país y todo el sector.

Este proyecto tiene como propósito crear el Sistema Nacional de identificación, información y trazabilidad animal. En el día de ayer se había aplazado su estudio para darse esta mañana, para analizarse, y luego de eso ya tenemos una claridad respecto de lo que significa el proyecto. Ayer hablamos de las definiciones de trazabilidad, hablamos de los instrumentos, los propósitos, los beneficios, las oportunidades, los antecedentes; hablamos de los instrumentos que nos preveía, hablamos de unas normas anteriores, hablamos de las ventajas generales de la trazabilidad, hablamos de las ventajas a las autoridades sanitarias, para los consumidores, para las empresas.

Hablamos también de unas ventajas adicionales en el comercio internacional, es decir, son una infinidad de beneficios que tiene este proyecto respecto de la sanidad animal, el control sanitario, la seguridad sanitaria de los alimentos el mejoramiento genético que es una de las expectativas grandes que tiene también la ganadería en Colombia, el control

del contrabando, el control del abigeato, y las posibilidades claras frente al comercio internacional, para poder ser competitivos; necesariamente, sino iniciamos este procedimiento, entonces habrá dificultades.

Ayer hubo una gran cantidad de inquietudes y yo quiero absolver esas inquietudes ahora que tenemos la oportunidad. Primero, se habló de la financiación, usted sugería señora Presidenta, y era el tema de la financiación de este sistema y está establecido claramente en el artículo 9º, que la financiación se hará con recursos del presupuesto nacional, con donaciones, con aportes, con recursos de crédito.

Aquí creo que había una sugerencia muy valiosa, muy importante del doctor Héctor Alfonso, en el sentido de que si los ganaderos tendrían algún gravamen, por esta identificación de sus animales, y creo que me parece que es válida la pregunta que decía esta mañana el doctor Alfonso, y es decirle que no hay ningún gravamen y que no tiene ningún valor para los ganaderos esta identificación, esta información, esta trazabilidad animal; entonces quería dejar eso doctor Alfonso para que hubiera tranquilidad, le sugería tal vez que lo incluyéramos como un artículo de la ley, ya entonces leemos la proposición doctor Alfonso, pero quería darle claridad respecto de la financiación; los ganaderos no tienen que hacer ningún aporte, quedará con recursos de la Nación, repito, con las fuentes que ya he enunciado.

Hablamos también de la gradualidad, ayer también había un afán respecto de la gradualidad, y en ese aspecto se va a iniciar por la zona de frontera por varias razones, por los problemas sanitarios con animales de los países vecinos, por el problema del contrabando también, y por el problema también del abigeato entre otras-, no doctora Teresita, es entonces yo creo que superar un poco la obligatoriedad, la obligatoriedad también que quiere decir que si es obligatorio o no, el afán de la obligatoriedad era que hubiese algún gravamen, algún valor por esa identificación de los animales, pero ya hay una claridad absoluta que no tiene que pagar nada, así es de que la obligatoriedad en la zona de frontera deberá darse, porque el propósito fundamental es la sanidad animal, entonces si unos, si se les hace la identificación ya otros no, cómo se controlan problemas por ejemplo como la aftosa o tantas epidemias que hay, entonces necesariamente en zonas de frontera habrá obligatoriedad y a esto también se refiere la gradualidad, repito los costos para el ganadero están superados.

Otros sistemas y no subsistemas. Este proyecto tienen un propósito puntual, es centralizar todo en un sistema, ya la Ley 914 establecía el Sinigan, el Sistema de Calificación de Animales Bovinos y Bufalinos, hoy sí que es receptivo a las demás especies agropecuarias; por eso aquí hay un término que hemos cambiado, que es el término del subsistema, porque no es el sólo sistema Sinigan y los

demás, es decir los bovinos, los ovinos, los caprinos, los porcinos, los equinos, ellos no son subsistema, son también sistemas autónomos; así es de que hemos superado ese término de subsistemas por demás sistemas. No sé si me hago entender en ese comentario, que hemos quitado esa palabra y que hemos dejado solamente.

Ayer hacíamos unos comentarios importantes sobre los TLC, y había algún afán porque se aumentaría el valor para los ganaderos si se hace esta identificación; pero ya está superado repito, el que no hay que pagar por esta identificación; tenemos por el contrario que enfrentar a esos mercados internacionales, tenemos que ser competitivos, porque hoy tenemos, como decía esta mañana en el desayuno, tenemos que enfrentar seguramente el mercado de los coreanos, de los americanos, de los europeos, todos los TLC tenemos que enfrentarlos y la única manera de enfrentarlos es siendo competitivos y teniendo esta garantía en la sanidad para poder exportarlo. Así es de que yo creo que queda eso superado.

Otra pregunta tal vez que hacía el doctor Luís Emilio, es respecto de los equinos, si se consolidara carne equina. Aquí el tema respecto a los equinos es probable que si se consuma, y todos casi que sabemos que sí, pero aquí el concepto es solamente por la sanidad animal, por evitar esos problemas o mejor mantener la inocuidad.

Los incentivos. La doctora Maritza ahorita me preguntaba respecto a los incentivos, también están incluidos en el párrafo 1º del artículo 9º, y habla de los incentivos y dice: "El Gobierno Nacional a través de la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario, establecerá líneas de crédito blando, las cuales contarán con el apoyo del Incentivo a la Capitalización Rural (ICR), y del Fondo Agropecuario de Garantías (FAG)". Así es que ese sería el incentivo importante.

Respecto de lo que en el pasado pagaban, quiero contarles que hoy ya los ganaderos no tienen que pagarle la chapeta, ni la postura de la chapeta, ni de los bonos de venta, ni la guía del transporte, en realidad es un enorme beneficio que se da a estos ganaderos. Y un mensaje que me parece muy importante; hoy en Colombia, luego de la Ley 914 de 2004, solamente se ha censado el 3% de la población ganadera, hay 24 millones de cabezas de ganado calculados en el país, solamente se han censado o se han identificado 675 mil cabezas de ganado, así es de que con estos recursos que hoy le gira para esta vigencia el gobierno o el Ministerio de Hacienda al ICA particularmente para que sea el que haga esta identificación, 20 mil millones de pesos para este año, seguramente yo calculo que al término del año habrán por ahí un 5% de animales identificados en todo el país; así es de que tenemos mucho tiempo y por eso tenemos que avanzar con eso.

Tengo un afán importante y por eso también nos hemos quedado y hemos pedido que los colegas se

quedaran para el debate en este proyecto, porque este proyecto se presentó en el primer semestre del año pasado, es decir que esta es la segunda legislación del segundo período; si no aprobamos este proyecto ahora, necesariamente tendrá que archivar y sería una lástima enorme. Imagínese para estos ganaderos, para el país, para las exportaciones, para toda esa cantidad de beneficios que genera este importante proyectos; así es que la idea es pedirle a todos los colegas que aprobemos ese importantísimo proyecto, están los recursos, están las posibilidades, los ganaderos seguramente nos están mirando hoy, a ver si esa Comisión aprueba o no. Yo espero que con esta explicación los temores queden superados y recibo cualquier sugerencia que ustedes tengan para avanzar en el contenido del articulado.

– En uso de una interpelación, el Senador Jorge Robledo Castillo, pregunta al Senador ponente, si hay seguridad que será de aplicación voluntaria.

– **Con la venia de la Presidencia, agrega el Senador Juan de Jesús Córdoba:**

Uno de los componentes es la gradualidad, lo más importante para sí es obligatorio o no, es el gravamen que se le hace a cada ganadero por cada animal que se identifique, ese era el afán que teníamos ayer, si se paga por cada animal. Pero hay algo muy importante que anotaba, este tiene una gradualidad y es, primero las zonas de frontera por lo que explicaba en ese punto, y es que hay problemas de sanidad animal, es fundamental, salió el señor Ministro a explicar esta mañana los temas de aftosa, si se identifican unos y se le hace seguimiento a unos que están sanos y a los que están enfermos no, o a muchos no se dejan entonces el control de la sanidad se pone en riesgo; esa más o menos es la idea doctor Robledo, no es que sea voluntario, seguramente se proferirá una resolución para esas zonas y se les dirá, estas zonas gradual pero obligatorio, eso es así de cierto. Para no llamarnos a engaños, es gradual pero obligatorio, y en principio se hará en las zonas de frontera, porque repito, el gran problema aquí es la sanidad, es la inocuidad de la que tenemos que obviamente preservarnos.

– **A la respuesta dada por el Senador Juan Córdoba, la Presidenta de la Comisión, añade:**

Es que yo entiendo Senador Robledo, que al mismo tiempo en toda Colombia no se puede hacer este trabajo, entonces donde el ICA va direccionando. Cuál es la urgencia, ahí se va poniendo obligatoriedad y ahí el ICA va también sustentando, soportando los gastos. Bueno, eso ya nos quedó claro entonces yo creo que ya no hay problema Senador Robledo.

– **Nuevamente en uso de la palabra, el Senador Jorge Robledo Castillo, precisa:**

A mí de ese proyecto me preocupa sus costos, porque el gobierno dice que da y a la hora de la verdad no da, o da un pedacito, eso todos sabemos

cómo es la historia de estas cosas y resulta que esto es un sector lleno de pobres. Yo quiero enfatizar esta idea, aquí hay unos cuantos ganaderos que son los potentados, pero todas las estadísticas dicen que esto está lleno de pobres, por ejemplo Boyacá, allá en la tierra del doctor Juan Córdoba, de campesinos que tienen una vaca, media vaca, un cuarto de vaca; debe haber dieciseisavo de vaca en sociedades familiares, entonces esa es la realidad que tenemos ahí.

Entonces yo decía ayer, a mí en general los proyectos que tienen que ver con desarrollo técnico me gustan, yo creo en el valor de la ciencia y de la técnica, pero también decía, no estamos en Dinamarca sino en Cundinamarca, yo en ese sentido si el proyecto es obligatorio, así sea gradual yo no voto el proyecto. Pero además voy a agregar una cosa que es importante. Realmente lo que está ad portas en el Fondo Ganadero es una masacre por cuenta de las importaciones, ayer la Cámara de Representantes votó el TLC con la Unión Europea, una de las cosas más perjudiciales que se haya votado, ya está para la sanción del Presidente; mejor dicho, los gringos produciendo leche son unos aficionados al lado de los Europeos; los subsidios a los lácteos europeos son descomunales, quesos, mantequillas, eso va a ser una avalancha, la avalancha ya se está dando, nos están dando una pela los argentinos, los chilenos, los uruguayos todo el mundo, todo el mundo.

Entonces digamos que yo anuncié que no voy a respaldar el proyecto, porque esto que estoy diciendo no me queda claro; pero además aprovecho y llamo la atención a la Comisión Quinta que es la Comisión de asuntos agrarios, el Gobierno sigue Gobernando contra la realidad del país, eso sí lo voy a decir con todas las letras y yo sé que es agrio decirlo; el Presidente Juan Manuel Santos representa los intereses de los extranjeros en Colombia. Primero que todo, aquí lo que se ha impuesto es la idea de que los colombianos seremos felices si primero hacemos felices a los gringos y a los europeos y eso no funciona así; entonces llamo la atención porque no quiero que quede en el ambiente de que este es un proyecto que dizque para poder competir, no hay ninguna posibilidad y este proyecto por supuesto que no tiene nada que ver con eso.

Ahora, si la trazabilidad es voluntaria, yo no le veo problema porque si algún ganadero tiene la posibilidad de exportar alguna cosa a Europa o E.E.U.U., pues yo no me voy a oponer a eso, de eso no se trata el asunto, pero imponerle a un campesino de una zona remota de este país, que tiene que meterse en una serie de prácticas de exportación, cuando él nunca va a exportar, a mí me parece que eso no tiene sentido. Yo ayer decía Ministro, que el ideal es que estos proyectos se diseñaran y que fueran, o la voluntariedad completa en el sentido en que cada quien ve si se mete o no, o por lo me-

nos sea por zonas o cosas de esas que uno pueda entender que tengan alguna relación remotísima entre la producción y la exportación.

Por ejemplo, en carne tal vez me lo reconoció ahora el Viceministro, en Colombia no hay carne para exportar, Colombia no exporta más carne, porque no tenemos, el hato ganadero es demasiado pequeño, entonces digamos en ese contexto creo que el proyecto le abre camino a una cosa que se intenta apalear con el cuento de que el Gobierno va a cubrir y al final la historia de Colombia es que los Gobiernos actúan con una lógica que es horrible, que es prometer para conseguir y una vez conseguido olvidar lo prometido.

**- Como ponente del proyecto en discusión, interviene nuevamente el Senador Juan Córdoba, diciendo:**

Yo siempre he respetado las posturas del doctor Robledo porque en muchas ocasiones tiene razón; pero aquí quiero decirle algo Senador, no es justo que los pequeños ganaderos, los pequeños ganaderos de mi departamento no tengan la posibilidad de tener un animal sano, no tengan la posibilidad de que haya un mejoramiento genético para ellos, eso sería lo más injusto del mundo; y hoy que ya los tratados están celebrados con Europa, con E.E.U.U., con Corea, no nos quedan salidas. Yo creo que aquí la tarea es mejorar las posibilidades para exportar, es una ilusión posiblemente, pero si esta ilusión no la alimentamos con este proyecto nunca vamos a tener esa oportunidad, en cambio sí es bien probable que a partir del año entrante estemos consumiendo carne Coreana por ejemplo, pudiendo producir la mejor carne aquí en Colombia con estos controles de sanidad y de la parte alimentaria, sobre todo en la parte de sanidad. Así que yo sí creo que este es un gran proyecto.

Por principios no acostumbro a defender un proyecto a ultranza, pero este lo considero, como campesino que soy, porque soy un campesino, allá de la vereda y conozco cada una de las necesidades de los agricultores y de los pequeños ganaderos, por eso creo que este es un excelente proyecto para ellos y para los grandes ganaderos también, es una oportunidad grandísima; imagínese todas estas exenciones que tienen, no pagan chapetas, no pagan la puesta en la chapeta, no hay bonos de venta, no pagan guías de transporte, y es la oportunidad de que se haga un seguimiento a la sanidad, un saneamiento, una oportunidad para mejorar la genética en sus ganaderías; es decir, solamente beneficios.

El temor que tiene el doctor Robledo también en el sentido de que posiblemente el Gobierno decida no financiar, aquí está contenido en la ley, es una financiación del mercado para cumplir con el sistema de identificación e información de trazabilidad animal y eso es de toda especie; así es que yo

creo y repito señora Presidenta y colegas, este es un proyecto de verdad que me parece de la mayor importancia para el sector agropecuario del país.

**Seguidamente y por disposición de la Presidencia, se da lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia presentado por el Senador Juan de Jesús Córdoba Suárez:**

#### Proposición

Por las anteriores consideraciones, solicito a la Comisión Quinta del Senado dar Primer Debate y aprobar con las modificaciones propuestas en el Pliego de modificaciones que se adjunta, al **Proyecto de ley número 189 de 2012 Senado, 139 de 2011 Cámara, por la cual se crea el sistema nacional e identificación, información y trazabilidad animal**. Firma: honorable Senador Juan de Jesús Córdoba Suárez.

**- Léida la Proposición, la Presidenta la somete a consideración y votación de la Comisión, y dispone que por Secretaría se llame a lista para votación nominal:**

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Durán Barrera Jaime Enrique	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- La Secretaría informa que diez (**10**) Senadores votaron por el **Sí** y uno (**1**) votó por el **No**, quedando aprobada la proposición con que termina el informe de Ponencia.

- Por solicitud del Senador ponente Juan de Jesús Córdoba, la Comisión aprueba la omisión de la lectura del articulado.

- La Presidenta somete a consideración y votación el articulado del proyecto, tal como viene propuesto en la ponencia para primer debate y dispone que se haga el llamado a lista respectivo para la votación nominal del mismo.

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Durán Barrera Jaime Enrique	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- Una vez realizada la votación, la Secretaría anuncia que se han registrado once (**11**) votos en total; diez (**10**) por el **Sí** y uno (**1**) por el **No**. En

consecuencia ha quedado aprobado el articulado del proyecto tal y como viene en la Ponencia para Primer Debate.

-Seguidamente la Presidencia pone en consideración y votación el siguiente título para el Proyecto, *por la cual se crea el sistema nacional de identificación, información y trazabilidad animal.*

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Durán Barrera Jaime Enrique	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizabal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- Concluida la votación, la doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria General de la Comisión, informa que ha quedado aprobado el título del proyecto, con diez (10) votos por el Sí, y uno (1) por el No.

- Finalmente los miembros de la Comisión aprueban el paso a segundo debate del proyecto de ley y la Mesa Directiva designa como ponente para este efecto, al Senador, Juan Córdoba Suárez.

- Para dar curso al Orden del Día, la Presidencia procede con la discusión del **Proyecto de ley número 168 de 2012 Senado, 036 de 2012 Cámara**, *por medio de la cual se establecen disposiciones para la comercialización y el uso del mercurio en los procesos productivos y se fijan incentivos para su erradicación manual y se dictan otras disposiciones*; para tal efecto ofrece el uso de la palabra a la Senadora Maritza Martínez Aristizabal, ponente del mismo, quien explica:

La principal discusión que se generó en la pasada oportunidad que tuvimos ya de revisar el articulado del proyecto, se encaminó a una protección hacia los pequeños mineros que podrían verse afectados con ocasión de restringir el uso del mercurio, lo que hemos logrado gracias a la intervención del Senador Sierra, del Senador Córdoba, de la intervención también oportuna del Senador Robledo, es unos recursos específicos que están determinados de un fondo que hoy existe y que están allí consignados para dedicarlos a la aplicación de esta medida de transición, y van destinados también de acuerdo a como se ha redactado el artículo, para que llegue a aquellos mineros pequeños y artesanales; no a aquellos que tienen posibilidades de realizar una actividad en condiciones más adecuadas, sino estos que se están envenenando ellos mismos para tratar de sacar adelante sus familias y que yo creo e insisto, no podemos ser indiferentes hacia esa situación.

- Por disposición de la Presidencia, por Secretaría se da lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

### Proposición

Presento Ponencia positiva y propongo a la honorable Comisión Quinta del Senado de la República, dar Primer Debate al **Proyecto de ley números 168 de 2012 Senado, 036 de 2012 Cámara**, *por medio de la cual se establecen disposiciones para la comercialización y el uso del mercurio en las diferentes actividades industriales del país y se fijan requisitos e incentivos para su reducción y eliminación y se dictan otras disposiciones*, con las modificaciones planteadas.

Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizabal*, Ponente.

**-Seguidamente solicita el uso de la palabra el Senador Jorge Robledo Castillo y señala:**

Voy a ser muy breve porque yo sobre este proyecto ya he debatido varias veces y no quiero molestar; pero me va a tocar votarlo también en contra y entonces quiero dejar dicho por qué lo voto en contra, repito, de una manera brevísima.

El mercurio hace daño, eso no hay que discutirlo, y es bastante dañino y digamos que en condiciones ideales lo mejor sería que no se usara particularmente en minería. El segundo punto es, que los pequeños mineros sin mercurio no pueden sacar oro, no pueden porque las otras tecnologías que hay, que también son muy complicadas, por ejemplo usar cianuro, no son asequibles a ellos, no las pueden pagar de ninguna manera entonces quedamos en un lío muy complicado; son miles y miles de compatriotas que necesitan de ese mercurio para poder procesar un oro porque o si no se mueren de hambre realmente, literalmente se mueren de hambre, pero el mercurio hace daño, o sea, es un dolor de cabeza, un rompecabezas bien grave.

Ahora, cuál es la suerte que tenemos a mi juicio, la suerte que tenemos a mi juicio es que la ONU tiene hecha una propuesta que es la de usar una cosa que se llama retortas que valen como a 2 dólares cada una, una retorta es como una ollita y usted pone el oro con el mercurio la pone a calentar, el mercurio se evapora y se recoge ese vapor y entonces el mercurio no cae a la atmosfera; es una cosa muy barata de hacer y recoge como el 90% de mercurio.

Yo creo que esta debería ser la política, el Gobierno Nacional lo que debería impulsar es esta política; pero bueno, el proyecto lo que plantea es una fórmula de prohibición, que en 5 años está prohibido el uso del mercurio, y lo que yo creo que va a terminar pasando, que así haya buena voluntad con el proyecto, pues dentro de 5 años se va a seguir usando el mercurio porque la gente no tiene más de qué vivir y lo que va a aparecer es contrabando de mercurio, mafias de mercurio, sobornos por mercurio, extorsiones por mercurio y todo eso. Yo creo que eso realmente no es sensato, yo sería amigo de un proyecto que se centrara en la educación solo en la educación, relativamente es fácil de hacer, y si con el paso del tiempo la educación no funciona, pues miraríamos otra

cosa, pero de momento eso es lo que se debiera ensayar. Es más, ya en Antioquia algunos ejemplos que se han hecho de educación han funcionado supremamente, bastante bien; esas son mis razones muy simples, no me pondría a detallarlas más, pero ya lo he dicho en otras ocasiones, entonces dejo esa constancia.

**- En uso de la palabra, el Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo interviene diciendo:**

Aquí hubo un foro bien importante donde estuvieron todos los Ministros y me gustaría conocer cuál fue la posición del Ministerio de Minas, qué considera el Ministerio de Minas específicamente, para que los colombianos que nos siguen puedan tener muy claro qué es lo que vamos a votar en el día de hoy, referente al tema de la prohibición del mercurio. Y así mismo la ANDI ha venido prestando alguna información o haciéndome llegar alguna información, donde dice que algunas empresas se van a ver afectadas, ellos hablan de 10 años, pero 10 años es muy lejos, están hablando de proyectos de 5 años.

Me gustaría tener muy claro cómo serían esos tiempos, cuál alternativa tiene el Ministerio en este sentido, que sabemos hace daño; tanto así, que cuando nos opusimos en los páramos a hacer cualquier tipo de intervención minera, especialmente era por el cianuro y por el mercurio que hacían daño tanto en acueductos de Bucaramanga y Cúcuta y su área metropolitana; pues prácticamente hemos estado siempre en esa posición, se prohíbe cualquier tipo de intervención minera en los páramos precisamente era en eso, en la utilización del mercurio, y que de esos páramos se produce el agua donde tomábamos los cucuteños y los bumangueses y nortesantandereanos también; entonces simplemente eran esas 2 preguntas señora Presidenta y decirle que acompañe el proyecto.

**- A lo expuesto por el Senador Manuel Guillermo Mora, la Presidenta de la Comisión agrega:**

Yo le iba a hacer la misma pregunta a la Senadora Maritza, la vez pasada hablábamos que al cumplirse el término de los 5 años o de los 10 años en el tema industrial, si eso no se ha podido cumplir por unas justas causas en donde pueda la industria demostrar realmente que lo viene haciendo pero no ha podido completar el 100%, qué pasaría allí y si ellos pueden pedir una prórroga de otro tiempo o que pasa en ese caso.

**- Para aclarar las dudas expuestas, la Senadora Ponente del proyecto precisa:**

Sobre el primer tema del Senador Robledo que lo hemos debatido bastante en la audiencia pública que se realizó, esto no excluye para nada la utilización de la retorta, al contrario, son perfectamente compatibles, todo se encamina a un mismo objetivo que es erradicar el uso del mercurio, inicialmente minimizándolo, entendiendo que ningún cambio de estos puede darse de manera abrupta, sino que todo requiere un período de transición y en ese entretanto la retorta va a ser una gran herramienta para ir disminuyendo su uso.

Sobre la postura del Gobierno, Ministerio de Minas, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Agricultura, bueno acá está el nuevo Ministro, por lo menos el anterior vino a acompañarnos y todos manifestaron la urgencia de sacar adelante este proyecto, porque el mercurio está contaminando los ríos está afectando a la población a través del consumo de peces, pero también la agricultura, las tierras aptas para agricultura están siendo infiltradas por el agua que corre de la explotación.

El tercer punto, la ANDI quiere solo para industriales que sea un plazo de 10 años y 5 adicionales; si en ese lapso no lo ha logrado, lo que yo he dicho acá es, si le damos ese lapso a los industriales, se lo damos también a los mineros, porque a los mineros ya le dimos un período muy corto de 5 años para que hagan la transición, mientras que a los industriales va uno de 10 años; si lo que vamos a hacer es ampliarle a 15, pues creo que pierde un poco el objeto del proyecto, ya ese impacto no lo vamos a ver realmente, así como de pronto, de hecho con el autor estuvimos discutiendo bastante el tema, tampoco le encuentra mucho sentido, ni las autoridades. Si ustedes por mayoría determinan que vamos a aumentar ese lapso, con mucho gusto lo hacemos, creo que el proyecto es tan importante, que lograr una concertación es fundamental, pero creería yo que pierde el objetivo acceder a eso.

Otro tema que le quiero reconocer a la Comisión y voy a insistir en eso, porque es que no es fácil encontrar recursos que acompañen este tipo de medidas y acá hay un fondo específico que nos va a garantizar cerca de 12 mil millones de pesos para esta transición, destinada específicamente a la minería de oro para efectos de superar el tema del mercurio; esa es la proposición nueva que en ese sentido traía, luego de un importante aporte dije ya acá por parte de los Senadores de la Comisión, luego estos recursos tengo que decirlo, se deben a la Comisión Quinta del Senado, este aporte que van a recibir, para efectos de que la transición no los agobie sino que al contrario, encuentren un respaldo efectivo para dar este paso.

**- Con las aclaraciones hechas por la Ponente del proyecto, la Presidencia procede a poner en consideración y votación la proposición anteriormente leída:**

Y dispone que por Secretaría se haga el llamado a lista de rigor para la votación nominal.

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- La Secretaría anuncia que nueve (9) Senadores han votado por el **Sí** y uno (1) por el **No**, quedando aprobada así, la proposición con que termina el informe de Ponencia.

- Antes de proceder a la votación del articulado, por solicitud de la Senadora Ponente la Presidente somete a consideración y votación la omisión de lectura del articulado, y la Comisión la aprueba.

**Seguidamente la señora Presidenta somete a consideración y votación aquellos artículos que no han sufrido ningún tipo de modificación, o que no tienen propuestas de modificación, que son:** 1°, 2°, 4°, 5°, 8°, 9°, 11, 12 y 13, dispone que se llame a lista para la votación nominal.

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- Finalizada la votación, la Secretaría informa que se han registrado en total diez (10) votos de los Senadores; nueve (9) por el **Sí** y uno (1) por el **No**, en consecuencia han quedado aprobados los artículos 1°, 2°, 4°, 5°, 8°, 9°, 11, 12 y 13, tal como vienen en la ponencia para primer debate.

**- Seguidamente y antes de dar lectura a las proposiciones modificatorias de los artículos 3°, 6°, 7° y 10, la Senadora Maritza Martínez Aristizábal ponente del proyecto, anota:**

Yo le quería recordar que todas las proposiciones fueron ya expuestas, explicadas por mí en la pasada sesión, solamente quedó pendiente la que afecta el artículo 10 y la última que propone un artículo nuevo.

**- Por indicación de la Presidencia, la doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria de la Comisión, da lectura a las proposiciones de los artículos mencionados, incluidas las que proponen dos artículos nuevos:**

Artículo 3°. ***Reducción y eliminación del uso de mercurio:*** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Trabajo, establecerán las medidas regulatorias necesarias que permitan reducir y eliminar de manera segura y sostenible, el uso del mercurio en las diferentes actividades industriales del país.

Erradíquese el uso del mercurio en todo el territorio nacional, en todos los procesos industriales y productivos en un plazo no mayor a diez (10) años y para la minería en un plazo máximo de cinco (5)

años. El Gobierno Nacional dispondrá todos los instrumentos tecnológicos y las respectivas decisiones con todos los entes y organizaciones responsables del ambiente y el desarrollo sostenible.

El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el apoyo de Colciencias liderarán el desarrollo, transferencia de implementación de procesos, estrategias y medidas de reducción y eliminación del uso del mercurio al interior de su sector, con la participación de los actores destinatarios de la presente ley; para tal efecto promoverán que las instituciones de educación superior desarrollen actividades de formación, investigación y proyección social, en el marco de su autonomía, a través de convenios u otro tipo de iniciativas que se orienten hacia la consecución de estos objetivos.

En la medida que sea regulada la reducción y eliminación del mercurio en otras actividades industriales, corresponderá al ministerio del ramo liderar al interior de su sector, la implementación de las estrategias de reducción y eliminación del mercurio, basados en investigaciones realizadas por las diferentes instituciones de educación superior, Colciencias o cualquier otro ente reconocido que las efectúe.

Las autoridades ambientales, urbanas, regionales y de desarrollo sostenible, así como las secretarías de salud y las direcciones territoriales de trabajo, realizarán el control y vigilancia a las medidas que el Gobierno Nacional reglamente de acuerdo con sus competencias. Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Artículo 6°. ***Producción más limpia en las diferentes actividades industriales y mineras.*** En el periodo de cinco (5) años, propuesto en el artículo 3° de esta ley, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y Colciencias con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y las autoridades ambientales promoverán con las diferentes instituciones de educación superior del país, el sector privado y demás entidades y actores, el desarrollo de convenios, proyectos y programas, para la implementación, estrategias de producción más limpia, para alcanzar la meta propuesta de eliminación del uso del mercurio. Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Artículo 7°. ***Alternativas limpias.*** Colciencias fomentará la realización de investigaciones de tecnologías limpias para la reducción y eliminación del mercurio, el desarrollo y aplicación de las mismas.

Los Ministerios de Minas y Energía, Comercio, Industria y Turismo, Educación y el Sena, promoverán y desarrollarán en el marco de sus competencias la realización de programas de formación, capacitación, fortalecimiento empresarial y asistencia técnica para la inserción de las tecnologías limpias en los procesos de beneficio de oro y demás procesos industriales y productivos asocia-

dos, que requieren de la utilización del mercurio; pudiendo emplear como insumo los resultados de las investigaciones adelantadas por Colciencias.

Para tal efecto se podrán realizar convenios con el sector privado, las instituciones de educación superior y las empresas de servicios públicos, para que desarrollen estos programas que se destinarán a la población objeto de esta ley, incluyendo la información respecto de los riesgos y afectaciones a la salud humana y al medio ambiente por la exposición al mercurio. Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Artículo 10. **Incentivos para la reducción y eliminación del uso de mercurio en el sector minero.** A fin de lograr la reducción y posterior eliminación del uso de mercurio en el beneficio del mineral de oro, así como la reubicación de plantas de beneficio de oro existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley, y de posibilitar para la pequeña minería el desarrollo social y el incremento de la productividad y seguridad e higiene minera, se adelantarán programas de incentivos que incluyan:

a) Ofrecer por una única vez, y en un período de cinco (5) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, créditos blandos, a través del Banco Agrario y Finagro u otra agencia del Estado especializada, a los dueños de las plantas de beneficio de oro, para la reducción y eliminación del uso de mercurio y para la reubicación o traslado de dichas plantas a zonas compatibles con los planes de ordenamiento territorial. Igualmente ofrecer por el mismo período de tiempo a pequeños mineros auríferos, créditos blandos para financiar las adquisiciones necesarias para efectuar la reconversión y uso de nuevas tecnologías de extracción y beneficios del oro que no emplean mercurio.

b) El Ministerio de Minas y Energía establecerá programas y proyectos de financiamiento que generen mecanismos o herramientas para facilitar el acceso a recursos financieros del sistema bancario al pequeño minero a nivel nacional, así como la destinación de recursos para financiar o cofinanciar proyectos mineros definidos por dicho Ministerio.

De igual forma el Ministerio de Minas y Energía destinará como mínimo el treinta por ciento (30%) de los recursos existentes a la entrada en vigencia de la presente ley, de que trata el artículo 151 de la Ley 1530 de 2012, para mejorar la productividad, seguridad y sostenibilidad de quienes se dedican a la extracción o beneficio de oro en pequeña escala o pequeños mineros auríferos, en el proceso de sustitución de uso del mercurio por otras tecnologías que no lo emplean, utilizándolos en la ejecución de programas y proyectos de apoyo directo a esta población, de forma que con ellos puedan recibir cofinanciación o financiación para la adquisición de los activos requeridos para lograr reconversión, obtener la apropiación del conocimiento de los nuevos procesos, recibir asistencia técnica, recibir apoyo o incentivos en la obtención del ac-

ceso a los créditos blandos como la financiación o cofinanciación de las primas de seguro, o avales complementarios, costos de estructuración de las solicitudes de crédito, tasas de interés o cualquier otro instrumento que les facilite el acceso.

El monto de los recursos destinados para este efecto podrá ser incrementado de conformidad con lo que se ha dispuesto por el Presupuesto General de la Nación para cada año. Estos incentivos no aplicarán en los casos que se requiera realizar la reconversión tecnológica en zonas prohibidas de las que trata el artículo 9°.

Parágrafo. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Minas y Energía, el Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Fondo de Desarrollo Regional, asignarán o promoverán las partidas presupuestales que sean necesarias, para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley en cabeza de los diferentes ministerios, entidades territoriales y autoridades competentes. Firma: Honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Artículo Nuevo. **Establecimiento del Sello Minero Ambiental Colombiano.** En un plazo no mayor a seis (6) meses, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirá la reglamentación que establece y regula el “Sello Minero Ambiental Colombiano”, mediante el cual y de acuerdo con los procedimientos que para efectos similares ha determinado, se podrá identificar el producto de las actividades mineras que no usen mercurio y emplean procedimientos amigables con el medio ambiente. Para el efecto el Ministerio de Minas y Energía promoverá el desarrollo de las normas técnicas necesarias para garantizar la aplicación del reglamento que aquí se establece.

En igual sentido el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para el caso de los procesos industriales y sus productos, impulsará la solicitud y apoyará el desarrollo de los estudios de factibilidad que deban realizarse para la selección de las diferentes categorías de productos que permitan la aplicación del “Sello Ambiental Colombiano”, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley, en especial lo relacionado con Mercurio. Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

- Antes de proceder a la lectura de la última proposición contentiva de un artículo nuevo, la Presidenta somete a consideración y votación de los honorables Senadores, la declaratoria de sesión permanente, la cual es aprobada por los asistentes.

**- Continuando con las proposiciones, por Secretaría, se lee:**

Artículo Nuevo. **Incentivos para la Formalización.** Con el fin de impulsar y consolidar la formalización de la actividad minera, especialmente de pequeños mineros auríferos, el Gobierno Nacional podrá emplear los siguientes instrumentos:

a) Subcontrato de Formalización Minera. Los explotadores mineros de pequeña escala o peque-

ños mineros auríferos, que a la fecha de expedición de la presente ley se encuentren adelantando actividades de extracción o de beneficio de oro dentro de áreas otorgadas a un tercero mediante título minero, podrán con previa autorización de la autoridad minera, suscribir contratos de explotación con el titular de dicha área, para adelantar esas actividades por un período no inferior a cuatro (4) años prorrogables.

El Ministerio de Minas y Energía efectuará la respectiva anotación en el Registro Nacional Minero en un término no mayor a los quince (15) días hábiles siguientes a la aprobación del contrato de formalización por parte de la autoridad minera.

La suscripción de un contrato de formalización minera no implicará la división o fraccionamiento del título minero en cuya área se otorga el derecho a realizar actividades de minería; no obstante podrán adelantarse labores de auditoría o fiscalización diferencial e independiente y quienes sean beneficiarios de uno de estos contratos, tendrán bajo su responsabilidad el manejo técnico-minero, ambiental y de seguridad e higiene de la operación del área establecida, así como de las sanciones derivadas de incumplimiento normativo o legal.

El titular minero que celebre contratos de explotación minera deberá velar por el cumplimiento de las obligaciones del contrato suscrito y seguirá siendo responsable por las obligaciones de su título y contrato, con excepción de aquellas que se mencionan en el presente artículo. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones y requisitos para la celebración de estos contratos y en todo caso velará por la continuidad de la actividad productiva, en condiciones de formalidad y de acuerdo con las leyes y reglamentos, a esta población, en caso de no serle aplicable este instrumento.

b) Devolución de áreas para la Formalización Minera. Entiéndase por devolución de áreas para formalización minera, la renuncia a la explotación o devolución que el beneficiario de un título minero hace por decisión directa de una parte del área que le fue otorgada, con el fin de contribuir a la formalización de los pequeños mineros que hayan llevado a cabo su actividad dentro del área que le fue otorgada. En ningún caso se podrá disponer del área devuelta para ser destinada a beneficiarios diferentes a aquellos que se encontraban previamente efectuando actividades de minería dentro del área devuelta.

El Ministerio de Minas y Energía reglamentará el procedimiento, los requisitos para el acceso, evaluación, otorgamiento y administración de estas áreas y la definición de pequeño minero; a través de la dirección de formalización minera o quien haga sus veces; administrará el registro de las áreas devueltas y la autoridad minera nacional lo operará.

c) Beneficios para la Formalización. Los titulares mineros de oro que cuya capacidad instalada les permita procesar hasta 20 toneladas de mate-

rial mineralizado o que se encuentre en proceso de formalización, que estén inscritos en el registro de usuarios de mercurio señalado en el artículo 4° de la presente ley y que además presenten ante la Dirección de Formalización Minera del Ministerio de Minas y Energía un plan de trabajo de reducción paulatina del mercurio en su proceso de extracción y beneficio del oro, tendrán prioridad para acceder a la oferta institucional de dicho Ministerio establecido en el programa de formalización minera. Firma: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizabal*.

-Seguidamente la Presidencia somete a consideración y votación de manera nominal los artículos, 3° 6° 7° 10° con las modificaciones propuestas y los dos artículos nuevos, cuyas proposiciones fueron leídas. Para el efecto dispone que por Secretaría se haga el respectivo llamado a lista.

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizabal Maritza	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

- La Secretaría anuncia que ocho (8) Senadores han votado por el **Sí** y uno (1) por el **No**, en consecuencia han sido aprobados los artículos 3°, 6°, 7° y 10 con las modificaciones propuestas; así como dos artículos nuevos al proyecto de ley.

- De igual manera, una vez sometido a consideración y votación, la Comisión aprueba el siguiente título para el Proyecto, *por medio de la cual se establecen disposiciones para la comercialización y el uso del mercurio en las diferentes actividades industriales del país, y se fijan requisitos e incentivos para su reducción y eliminación y se dictan otras disposiciones.*

- Seguidamente la Presidenta pregunta a los miembros de la Comisión si aprueban que el proyecto pase a segundo debate y siga su curso para convertirse en ley de la República, a lo cual responden afirmativamente.

**- Manifiesta la Presidenta de la Comisión:**

Quiero darle un saludo muy especial a uno de los autores del proyecto, el doctor Augusto Posada Presidente de la Cámara quien hoy nos acompaña; muchísimas felicitaciones por su proyecto, ahí vamos cumpliendo con nuestro deber de trabajar con toda la responsabilidad. A la Senadora Maritza felicitaciones por su trabajo y queda como ponente para llevar el proyecto a Plenaria, para segundo debate.

**- Continuando con el estudio de proyectos, interviene con la venia de la Presidencia el Senador Luis Emilio Sierra Grajales Ponente:**

**Proyecto de ley número 164 de 2012 Senado,** *por la cual se expiden disposiciones generales so-*

*bre inversión extranjera en el sector agropecuario y se dictan otras disposiciones*, quien explica así los alcances de la iniciativa. Debo decir que este es un proyecto de iniciativa del Gobierno Nacional quien por intermedio del anterior Ministro, el doctor Juan Camilo Restrepo, radicó aquí en la Comisión Quinta, a finales del año pasado, este proyecto. Este proyecto obedeció al clima que en su momento se suscitó en el país, especialmente en los medios de comunicación, cuando se daba cuenta, o se le informaba a la opinión pública que íbamos a ser literalmente avasallados por la inversión extranjera.

Recuerdo cómo se decía en aquella época que había un país, concretamente China, que andaba de compras por toda latinoamérica y nos dijeron que en Brasil, que en Argentina ya habían comprado una gran cantidad de tierra y que en Colombia iban a hacer lo propio; obviamente esto encendió las alarmas de los colombianos, del Congreso de la República, del Congreso, del gobierno, y fue así como en este Congreso de la República, se presentaron dos proyectos de acto legislativo y adicionalmente se presentaron dos proyectos de ley.

Los actos legislativos no tuvieron mayor suerte, los proyectos vienen haciendo su curso, aquí precisamente en esta Comisión Quinta ya discutimos un proyecto de ley de iniciativa del Senador Juan Lozano, que aborda el tema de la inversión extranjera en el sector agropecuario. Este no es un tema extraño a esta Comisión, aquí ya ha sido debatido y a ese proyecto de ley del Senador Lozano le dimos aprobación en esta Comisión Quinta, con un compromiso que, en su momento, hizo el señor Ministro de Agricultura, Juan Camilo Restrepo y su autor el doctor Juan Lozano.

El compromiso consistía en que esta Comisión le daba primer debate a ese proyecto y esperaba a que nos diéramos a la tarea de estudiar este otro de iniciativa del gobierno nacional, para que en segundo debate esos dos proyectos se fusionaran, cogiendo lo mejor de cada uno de ellos y poder entregarle al país una herramienta jurídica que responda a una temática que es de suyo compleja y que es necesario legislar.

Este proyecto de ley de iniciativa del gobierno entonces quiere legislar inicialmente sobre el tema de la inversión extranjera en el sector. Para empezar debo hacer un diagnóstico de cuál es la actual inversión extranjera en el país; cualquiera pudiera pensar que estamos llenos de mineros, de ese tipo de inversiones, pero curiosamente donde menos hay en inversión extranjera es en el sector agropecuario, de toda la inversión extranjera que se hace en el país no llega al 2% esa inversión extranjera en el sector agropecuario, de modo que va siendo una especie de mito que va quedando en la opinión pública y creen que en efecto hay una gran inversión extranjera que es lesiva, que es dañina, que se están adueñando de nuestras tierras y

que se atenta, como dijeron en algunas ocasiones, contra la seguridad alimentaria a los colombianos, todo eso no es sino eso, un sólo mito.

El proyecto de ley presentado por el gobierno nacional en sus inicios tenía tres propósitos; primero dictar normas para regular esa inversión extranjera en el sector agropecuario, un segundo propósito era el de estimular los proyectos asociativos; y un tercer capítulo o tema, que era interpretar con autoridad de las normas de la Ley 160 de 1994. Cuando yo conocí el texto de ese proyecto le propuse al gobierno que nos limitáramos exclusivamente al tema de la inversión extranjera y que dejáramos por fuera lo correspondiente al tema de baldíos; entre otras porque al momento de hacer la presentación y la radicación del proyecto, repito, en noviembre del año pasado, por esos días la Corte Constitucional había sacado una información, un boletín de prensa que daba cuenta de unos cambios en lo que correspondía al tema de baldíos. Han pasado los meses y solamente hace cerca de 20 días o un mes ya se conoció el pronunciamiento de la Corte Constitucional, y a eso se agrega un concepto que acaba de entregar el Consejo de Estado.

Esta mañana precisamente en el desayuno que sostuvimos la gran mayoría de los Senadores, de la Comisión Quinta, con el entrante Ministro de Agricultura, acordamos que era sano para el trámite de ese proyecto de ley, que separáramos los temas y que nos circunscribiéramos exclusivamente como lo estoy haciendo en este debate, a la aprobación de las normas que regula la inversión extranjera en el sector agropecuario y a los proyectos asociativos; es decir, que estamos prescindiendo o estamos dejando sin trazar el tema de baldíos, y la interpretación de la sentencia de la Corte Constitucional, de la Ley 160 de 1994, a eso entonces me voy a circunscribir.

Inicialmente en el tema de la inversión extranjera, el proyecto del Senador Juan Lozano, quiso establecer un límite cuantitativo, ustedes lo recuerdan, aquí hablamos incluso de un porcentaje, 15%, que no podrá haber inversión extranjera en más del 15% de la superficie de un municipio del país. Tiene toda suerte de inconvenientes ese tipo de limitación, sin embargo lo aprobamos porque dijimos, vamos a tramitar posteriormente otro proyecto de ley y vemos cómo en el camino, allá cuando estemos en segundo debate, morigeramos o modificamos o mejoramos esa redacción; y es así como el gobierno nacional en este proyecto, yo tengo que decir que es mucho más acertada, no busca limitar desde el punto de vista cuantitativo, pero si cualitativo.

Qué se busca, que cuando haya una inversión o se pretenda hacer una inversión por parte de una entidad extranjera, el gobierno nacional lo conozca y se someta a una autorización previa; es decir, que los colombianos conozcamos quiénes son los inversionistas, qué es lo que pretenden hacer, cómo lo van a hacer, dónde lo van a hacer. Esa

inversión, repito, debe ser autorizada previamente por el Estado Colombiano, de la misma manera como se hace hoy con el sector financiero.

Nosotros en la ponencia hemos hecho modificación a la persona que debe dar esa autorización; nos parecía excesivo que esa autorización estuviera en cabeza de una sola persona, el proyecto traía que fuera en cabeza del Ministro de Agricultura, le hemos hecho una modificación en el sentido de que sea un órgano plural, que no dependa exclusivamente del ministro de turno, sino que también allí esté el Director de Planeación, que también esté el Superintendente de Notariado y Registro que tiene mucho que decir en cuanto a tierra se refiere, y que también haya dos delegados del gobierno nacional. Es decir, en cabeza de un cuerpo colegiado de cinco personas, se vigilará y se estudiará todo proyecto de inversión extranjera en el sector agropecuario.

Adicionalmente este proyecto de ley crea un registro, un archivo donde toda inversión extranjera que se pretenda hacer en el país, se vaya llevando allí para que todo el mundo la pueda conocer; adicionalmente se dice que quienes con antelación a la vigencia de esta ley ya hubieran hecho una inversión extranjera, también deben tener la obligación de llevarla, ya no con la autorización, pero sí por lo menos para hacer ese registro.

Yo quiero honorables Senadores, leerles muy brevemente un párrafo de la Sentencia de la Corte Constitucional, la Sentencia C-19/99 del 14 de marzo del 2012, apenas hace un año, con ponencia del doctor Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, quien hablando de la inversión extranjera, ha explicado la Corte Constitucional, que el empuje, que la inversión extranjera, da a las economías de los países en desarrollo, no solo se manifiesta en el incremento de la capacidad productiva, implica la recepción de nueva tecnología de maquinaria, de conocimiento especializado y de personal capacitado; adicionalmente absorbe mano de obra capacitada y no calificada e incrementa la base imponible en beneficio del aumento de los recursos tributarios del Estado.

La inversión extranjera en territorio nacional, vincula la economía local con la dinámica internacional, lo cual en términos generales evita su aislamiento del concierto mundial de mercado. Yo creo que más claro no canta un gallo, la Corte Constitucional está diciendo que es importante para un país la inversión extranjera en el sector agropecuario y dice por qué, de modo que a mí me parece que este proyecto, es un proyecto que beneficia al país, que permite que Colombia utilice mejor su tierra.

Cualquiera podrá decir que es que estamos escasos de recursos, de tierra para explotar, pero cuando uno mira las cifras queda es francamente abismado; el año pasado, por ejemplo, la encuesta del DANE de 2011, decía que en un solo año 700 mil hectáreas, óigase la cifra, pasaron de ser productivas a tierras de malezas y rastrojos, lo dice el DANE. Peor es el informe, cuando uno mira

la cantidad de tierras que tienen uso actual para agricultura, el uso actual de la agricultura son solamente 4.9 millones de hectáreas de un uso potencial de 22 millones de hectáreas; eso quiere decir que el uso actual de agricultura, solamente es el 5.2 y la inversión multinacional o extranjera no llega sino al 1%.

Por donde uno quiera y se le mire, este proyecto es beneficioso para el país, me parece que la metodología que propone el gobierno nacional, cualitativa antes que cuantitativa, va a permitir el desarrollo de unas zonas que hoy no tienen posibilidad alguna, si no es mediante la vinculación de esos recursos que quiera correr los riesgos, que quieran hacer una infraestructura que mejore las condiciones de vida de unas comunidades que permitan los desarrollos de unos proyectos productivos que generen los alimentos que hoy no se están generando para evitar las importaciones, que generen el empleo, que generen productividad y que generen riqueza para el país.

Un segundo tema que también abordábamos esta mañana es el de los proyectos asociativos, este es un tema bien importante, busca esos proyectos asociativos que se creen alianzas con los pequeños campesinos que puedan o quieran vincular sus parcelas a proyectos productivos. Hemos sido muy cuidadosos de mirar no solamente la sentencia, sino evitar que eso pequeños campesinos pierdan la propiedad de su tierra, que es lo que seguramente todo el mundo estaría muy celoso, vigilante que el campesino no vaya a perder lo que con tanto esfuerzo ha conseguido.

Si ustedes leen detenidamente el artículo 9° de este proyecto de ley miren lo que dice: “Los propietarios no podrán transferir el derecho de dominio ni aportar estos predios a sociedades o a patrimonios autónomos”; quiere decir que el campesino jamás va a perder la propiedad de su predio, jamás, queda escrito, es la ley, no va a perder su derecho de propiedad... “El riesgo financiero no podrá ser asumido por los propietarios de los predios asociados al desarrollo del proyecto”; quiere decir que si ese proyecto productivo contrata un crédito y el día de mañana hay un siniestro, no van a poder caerle o llegarle a esa propiedad de ese campesino que la vinculó al proyecto asociativo; el campesino va a asumir los riesgos financieros y por tanto no va a salir damnificado o perjudicado. A la terminación del proyecto, deberán obtener la devolución inmediata de todos los predios y las mejoras.

– En esta mañana que discutíamos en el desayuno, yo me imaginaba que en efecto ese campesino que entrega un predio a un proyecto asociativo el día de mañana qué va a pasar; resulta que todas las mejoras que se le hayan hecho al predio son para sí, son para él, no son para que se las pueda llevar el proyecto asociativo; no es cierto como se dijo que iba a salir damnificado, va a conservar la tierra, no está en riesgo el cobro financiero, las mejoras son para él, los propietarios de los proyectos pro-

ductivos podrán trabajar o no en él, vale decir que si quieren laborar como empleados pueden hacerlo o si quieren no lo hacen, pero tienen esa doble condición de tener una ganancia porque aporta su parcela a un proyecto productivo, y tienen adicionalmente la posibilidad de laborar en ese proyecto.

Igual se dice del área de su vivienda, en lo posible que no pierda su vivienda y si va a ocurrir, es necesidad, tendrá que darle una igual o mejor en equipamientos colectivos. También se está diciendo que busca que estos proyectos productivos puedan tener un gran desarrollo y que el Estado incluso pueda ayudar al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas que resuelvan participar de esos proyectos productivos.

Estos temas realmente son de los que uno quisiera ver permanente en este Congreso de la República, yo he sido muy crítico y he cuestionado mucho cuando se han tomado medidas que han lesionado a los campesinos y de eso pueden dar fe ustedes; en este tema no tengo sino que pedirles, a ustedes honorables Congresistas, que le demos aprobación, no solamente en lo que tiene que ver con el capítulo de inversión extranjera en el sector agropecuario, sino también con lo que tiene que ver con los proyectos asociativos.

Nosotros tenemos que mandar una señal muy clara al país sobre lo que debe ser la inversión extranjera en Colombia, en el sector agropecuario, estos proyectos que se presentaron en su momento condujeron a que se paralizaran muchos proyectos que venían en marcha en el país, yo no creo que eso es lo que nosotros estemos buscando. A mí me parece que al contrario, debería haber toda una suerte de proyectos que generen empleo, que generen posibilidades de mejorar las condiciones de vida de los colombianos, de esos campesinos que están abandonados a su suerte y que en buena hora una inversión bien hecha, controlada por el Estado, pueda ser la solución para salir de sus problemas y de sus afujias y de sus angustias. Por eso yo no dudo un segundo en pedirle a ustedes, honorables Congresistas, que le demos aprobación en primer debate a este proyecto de ley.

**– Seguidamente interviene la Presidenta de la Comisión, Senadora Nora García Burgos y precisa:**

Senador, Luís Emilio Sierra, creo que usted hizo un análisis muy certero, muy claro sobre el proyecto. En la mesa directiva tenemos dos proposiciones, una que dice: Elimínese del artículo 1º, la parte final que dice: Establece normas sobre baldíos e interpreta la Ley 160 de 1994. De la misma manera elimínense los artículos 11 y 12 del citado proyecto de ley. Esa fue la parte que usted habló que se iba sacar de baldíos, entonces la proposición está leída para cuando llegue el momento, poderla analizar.

La otra proposición es, corríjanse los numerales contenidos en los incisos dos del artículo 3º; 2º y 4º del artículo 4º, y uno del artículo 9º del Proyecto

de ley 164 de 2012 Senado, “por la cual se expiden disposiciones generales sobre inversión extranjera en el sector agropecuario y se dictan otras disposiciones”, en el sentido de que la numeración de los mismos sea la que corresponda al orden numérico natural. O sea, esto es corrección de número, entonces para tenerlas en cuenta que son las dos proposiciones a la hora de aprobar el articulado.

**– Solicita el uso de la palabra el Senador Jorge Robledo Castillo y señala:**

Yo diría que este es uno de los peores proyectos que yo haya visto en muchos años en Colombia y lo voy a explicar por qué; porque pareciera que este es un debate que solo tiene que ver con extranjerización de la tierra y asociación, pero resulta que este es un debate que tiene que ver con uno de los más escandalosos episodios de corrupción de la historia de este país. Así de grave es este asunto, señores Senadores y Senadoras, y les voy a rogar que presten toda la atención porque pretendo que al final cada quien vote como quiera y también pretendo que aquí no haya inocentes y que nadie pueda decir que no sabía qué es lo que se está discutiendo exactamente.

Este es un proyecto que se menciona de extranjerización pero dice también y de otros asuntos; los otros asuntos tienen que ver con gravísimas cosas sobre baldíos y sobre despojo de sectores importantes del campesinado colombiano. Para que ustedes vean los alcances de este proyecto de ley, este es un proyecto de ley que se presenta por segunda vez, muy similar, el Ministro de Agricultura, doctor Juan Camilo Restrepo; el primero lo hundió la Corte Constitucional porque amenazaba a los campesinos, y este segundo es montado contra los campesinos. Pero además este es un tema de baldíos que tiene que ver con esto, hoy en Colombia hay pleitos gravísimos, inclusive de índole penal, que involucran a empresas como la de Efromovich en La Gloria, en el Cesar; la famosa esa de Las Pavas de Danón en Bolívar también está involucrada en este asunto; las tierras del Fondo Ganadero de Córdoba, en Urabá, ilegales también, son parte de este asunto.

Hay gravísimas acusaciones contra Argos por tierras en los Montes de María, hay también procesos, ya incluso penales, que avanzan en la Fiscalía contra empresas como Polygroup, por ejemplo, que yo creo que es una falsa empresa extranjera que opera en Colombia. Otras tierras de los Carranza, en El Porvenir en la zona de Puerto Gaitán, la hacienda La Fazenda en los llanos orientales; todas estas son inmensas propiedades que están involucradas en actos de ilegalidad y de corrupción, o sea que estamos hablando de cosas mayúsculas, que este proyecto como lo voy a explicar yo, tiene que ver con ellas y apunta a darle salida a esas tierras.

Pero ojo a este dato Senador Name, tengo en mi oficina todos los papeles que usted quiera al respecto, mostrando este detalle Ministro de Agricultura, usted lo debe saber, porque los sabía el doctor

Juan Camilo Restrepo y lo sabía el Presidente de la República. Hace un tiempo Ríopaila Castilla que es uno de los más grandes ingenios azucareros del Valle del Cauca, prestó una plata importante del orden de miles de millones de pesos, y con esa plata de miles de millones de pesos, se constituyeron 25 SAS, 25 Sociedades Anónimas Simplificadas, que como son anónimas no se sabe de quién son, pero su representante legal sí es un funcionario de la que puede ser la primer firma de abogados de Colombia.

Esas 25 SAS, después se vendieron en España, todo esto aconsejado por esa importante firma de abogados; se vendieron en España y terminaron a partir de eso montando un holding con sede en Luxemburgo, uno de esos horripilantes paraísos fiscales del mundo, y ese holding, según la revisora fiscal de Ríopaila Castilla, pertenece a Ríopaila Castilla. Ahora, cuál es el problema, los privados están en el derecho de hacer negocios como quieran, cuál es el punto, es que esas 25 SAS adquirieron 37 predios para sumarlos en un solo gran predio, cosa que era por completo ilegal porque ustedes saben bien en esta Comisión que existen restricciones sobre baldíos que los reducen al tamaño de una unidad agrícola familiar.

¿Saben qué firma fue la que organizó este producto? así la llaman los financieros a este tipo de cosas porque se repite por todas partes y eso es una cosa que espero poder hacer en un debate, Señor Ministro. Saben cuál es la firma que montó este producto que llaman, ¿Que está allí absolutamente demostrada en Ríopaila Castilla?, Brigard y Urrutia, que es la firma del señor Embajador de Colombia, en Washington, que es uno de los tres mejores amigos del Presidente Juan Manuel Santos. Este es el lío que tenemos aquí y probablemente esto explique tanto afán del doctor Juan Camilo Restrepo, para legislar en esto asuntos, herencia que yo esperaba que usted rechazara, ministro, pero veo que la ha asumido sin inventario.

Entonces fíjense mis estimados Senadores, de la Comisión Quinta, que aquí estamos hablando de cosas bastante más complejas, de si se le vende una tierra a un míster o no se le vende una tierra a un míster; estamos hablando de cosas bastante más complicadas, que ellas están en manos de los jueces de la república y sobre las cuales espero poder tener un tiempo para hacer un debate a profundidad de este asunto.

Este proyecto de ley termina favoreciendo las concepciones, las políticas económicas que ha estado estimulando Brigard y Urrutia, el embajador de Colombia en E.U., y por eso es que me interesa, en buena medida, parcialmente este debate, porque cuando las cosas indebidas tratan sobre actos indebidos de uno u otro personaje, bueno, pero cuando estamos hablando de políticas, de productos como llaman los banqueros, y cuando estamos hablando de políticas del Estado Colombiano, por supuesto que el deber de los congresistas es bastante más grande. Esto lo he dicho simplemente para intro-

ducir y explicar un poquito en detalle cómo es que es la historia, yo quiero que ustedes sepan cómo es la evolución de este asunto y cómo es que se ha ido moviendo, porque o sí no, no se entiende.

Yo tengo con este proyecto dos pleitos distintos, un pleito sobre el procedimiento y un pleito sobre el contenido del proyecto; sobre el procedimiento cuál es el pleito que yo tengo, yo intenté ser ponente de este proyecto y no pude, este es un proyecto tal vez único en la Comisión Quinta, que tiene un solo ponente, yo no pude que a mí me nombraran ponente de este proyecto, cosa que por supuesto pone en desventaja la discusión. Pero además este es un proyecto que se quiere votar hoy a rajatabla, hice todos los esfuerzos por convencer al Ministro de Agricultura que permitiera que esto se discutiera con tranquilidad, pero no, hay que votarlo hoy, hay que sacarlo de la Comisión hoy, hay que alejarlo de la mirada del Senador Robledo hoy, cuando es un proyecto que además no puede de ninguna manera, convertirse en Ley de la República antes del 20 de junio; entonces cuál es el afán, cuál es el desespero, por qué hay que legislar sobre eso.

Y vamos a ver que la cosa es más complicada que la extranjerización, aquí hay cinco cartas de organizaciones agrarias y de ONG, que piden que se haga audiencia pública sobre este proyecto antes de votarlo; es un criterio elemental, es de pública aceptación en Colombia que sobre los proyectos debe haber audiencias públicas, y el ministerio está presionando para que esto se vote hoy aquí, sin audiencia pública. Yo quiero preguntar cuál es el desespero, cuál es el afán, que el ministro nos diga cuál es el desespero y cuál es el afán, cuando estamos hablando de cosas de la gravedad de las que estamos hablando aquí.

En segundo término, el proyecto no tiene unidad de materia y esto me parece gravísimo, o sea, tras la extranjerización lo que montan es una especie de reforma al agro colombiano y a toda la política de baldíos, calculada para despojar a los campesinos colombianos y espero que y ustedes tengan la paciencia para yo explicarlo. De entrada yo no sé cuál es el desespero de aprobar otra ley sobre extranjerización, es que este semestre aprobamos una que yo creo que fue por unanimidad, hoy está para votar en la Plenaria, está en el orden del día. Si al Santismo no le gusta esa que está para votar, pues cámbiela en la Plenaria, pero cuál es el desespero por votar otra hoy de extranjerización. Y esa que está allí cumplió todos los trámites, la votó la Comisión Quinta, los ponentes la Senadora Daira Galvis y yo la firmamos, y está allí haciendo trámite y sin embargo se monta una especie de desespero sobre esto.

Pero yo voy a decir una cosa, la posición mía sobre extranjerización es conocida, yo soy suficientemente crítico, esa ley que está para votar en la Plenaria es una ley que le pone unos controles a la extranjerización, yo pienso que eso es sensato, pero yo no voy a hacer un debate sobre extran-

jerización porque es que aquí lo hay detrás es la parte más complicada de este asunto; porque una cosa es que se extranjericen las tierras y otra que se las roben, son dos cosas completamente distintas, o que haya un gran montaje para desmontar al campesinado colombiano, ese es el debate que yo estoy haciendo aquí en este momento y espero que se me permita explicarlo, sin afán.

Sobre baldíos y sobre campesinos, este proyecto que estamos discutiendo tiene dos aspectos, los voy a mencionar como lo presentó el Ministro Juan Camilo Restrepo; una parte tiene que ver con cómo asociar a ciertos campesinos, no más, a los de los baldíos, no es a todos, a los de los baldíos y a los de la reforma agraria, que son campesinos que tienen sus parcelas protegidas contra el despojo de los grandes; es a esos a los que quieren asociar con los extranjeros, no es a todos. Y tiene un segundo aspecto el proyecto, que es una norma -la voy a explicar más adelante y con detalle-, calculada para legalizar todas las ilegalidades que en baldíos se hayan cometido antes del año 94 en lo que tiene que ver con al UAF y desde el año de 1961.

Ahí se trata, dice la Comisión de Seguimiento al Desplazamiento, se trata de cambiar las normas sobre 18 y medio millones de hectáreas de este país, y esto me lo van a pupitrear aquí a las carreteras. O sea, esto no es un debate sin afanes con audiencias con los medios de comunicación opinando con toda tranquilidad. Cuál es el caso, el caso es este, desde la Ley 135 de 1961, y eso lo confirmo después esa lógica, la Ley 30 de 1988 y la 160 de 1994 y está en la Constitución Nacional; se señala con toda claridad que las tierras baldías del Estado deben beneficiar principalmente a los campesinos, a los pobres del campo, eso dice con todas las letras, esas leyes podrían entrar en detalles, pero no quiero, digamos, extenderme demasiado en lo que estoy diciendo.

Y no solo dice que los baldíos del Estado solo le pueden entregar a pobres del campo, sino que además dice que si un pobre del campo de esos al que le dan baldío en áreas pequeñas, en áreas de UAF que es por definición un área relativamente pequeña, que si esos compatriotas quieren vender esos predios, tendrán que vendérselos a otro como ellos, o sea a otro pobre, pero que esos predios no podrán sumar para montar haciendas de proporciones descomunales; y esto que rigen para los baldíos, rige también para los planes de reforma agraria, que es la otra manera como los campesinos en Colombia han accedido a las tierras; de dos maneras, o les adjudican baldíos o tierras de reforma agraria, lo de reforma agraria es mucho menos.

Las leyes tienen una lógica, que es mantener en el mundo de la economía campesina esas propiedades, o sea, la ley en Colombia, digamos en cierto sentido, defiende una idea que defendemos en el Polo, es que aquí debe haber una economía agraria de tipo dual, de empresarios que inclusive podrían ser hasta extranjeros y de campesinos. Ese es, digamos, el entuerto con el que se tropezaron todos

estos defraudadores y asaltantes de las tierras que es de los campesinos y del patrimonio público, que no puede comprar tierra de campesinos de reforma agraria o de baldíos para montar haciendas, eso lo sabe muy bien el Secretario de la SAC, esto es el tema que se está en discusión.

Y qué pasó, eso dicen las normas, pero como las normas en Colombia, normalmente se las vuelan, pues en Colombia ha venido avanzando por el camino una política de despojar a esos campesinos individualmente tomados de sus tierras, pero al campesinado en su conjunto del derecho, porque es que la idea de que las tierras no pueden volverse haciendas, es, digamos, un derecho campesino, en general, de la clase campesina, de quienes son propietarios libres de sus parcelas, pero no son empresarios sino que trabajan con sus manos, es una concepción a mi juicio democrática que hay que defender.

Pero qué ha pasado, en la práctica, durante muchos años, hubo una especie de despojo de esos campesinos o de violación de las normas, yo lo llamaría como de tipo artesanal, entonces alguien en algún sitio, no sabía muy bien la cosa, le compraba la tierra a un campesino, o sí sabía pero digamos que era una cosa como improvisada, no aparecían las grandes firmas de abogados de Bogotá, organizando el asunto, ni era con Sociedades Anónimas Simplificadas, ni con holding en Luxemburgo, sino que era un negocio lleno, a mi juicio, de cosas indebidas, pero digamos artesanal.; entonces un piloto de aviación que se montaba por allá y compraba unas fincas y no sé qué. Las normas también decían -quiero enfatizar-, no se le pueden entregar baldíos en Colombia por encima de una UAF a nadie y cualquiera que reciba un baldío en Colombia desde la Ley 94 para acá, incluso desde antes, tiene que demostrar que es un pobre del campo. O sea, un banquero no puede ser beneficiario de estas normas de los baldíos.

Que fue lo que pasó en los últimos años, que claro, algunos abogados descubrieron como ya he dicho, un nuevo producto. Cuál fue el producto que descubrieron y el que andan vendiendo por las oficinas de las grandes empresas y ya salieron a venderlo al extranjero también; es, cómo pasarse por la faja esta norma, o sea, cómo sumar UAF que no podían sumar, más otro montón de ilegalidad. Yo les quiero decir esto, yo quisiera por ejemplo que este proyecto no se votara antes de que oyéramos aquí, se lo digo, esta mañana al Ministro, al Superintendente de Notariado y Registro, que es un colega, un copartidario de ustedes, Senadores, de la mayoría, que fue miembro de esta Comisión, que dice que hay 60 formas distintas de robarse los baldíos en Colombia.

Jorge Enrique Vélez, que dice que las tierras estas baldías, se las apropian indebidamente las FARC, los paramilitares y los delincuentes de cuello blanco. Yo le pregunto a esta Comisión, es sensato que nosotros legislemos sobre estos temas sin que el Superintendente nos explique qué

es lo que pasa, que legislemos sobre estos temas cuando la Directora de tierras del Incoder –y aquí tengo al cita– dice que el Incoder no sabe cuántos baldíos hay, no sabe quién los tiene, no sabe en qué circunstancias están. O sea, eso es el caos, ¿Y vamos a legislar sobre eso?, yo pienso que no debería ser, vamos a ver que si vamos a legislar sobre eso.

Entonces, la estrategia de qué hacer frente a esta realidad, ya la estrategia que yo llamo la estrategia profesional, industrial, la orientó el doctor Álvaro Uribe Vélez, cuando era Presidente de la República, en un discurso famoso que es el discurso de las Fazenda, una de las haciendas en estos problemas en los llanos orientales. Qué dijo el doctor Uribe, en ese discurso, primero, que son tierras ojalá para la extranjerización; segundo, que las vamos –dijo– a colmar de Agro Ingreso Seguro. Tercero, que les vamos a dar zonas francas para que no paguen impuestos sino el 15%.

Pero agregó, el lío que tenemos es que las normas legales nos impiden montar haciendas de 30, 40 mil hectáreas, son las cifras que él da, que no pueden porque las normas legales se los impiden; y agrega, le hemos echado cabeza a este asunto con el Ministro de Agricultura, doctor Arias, y no encontramos solución. Yo creo –dice él– que la solución es utilizar figuras de arrendamiento que nos permitan montar haciendas de 30, 40 mil hectáreas. Y no entra en más detalles. El lío que tengo –dice Uribe–, es que yo no tengo condiciones políticas para probar esto.

Claro, porque él bien sabía que con los niveles de la oposición en ese gobierno, si tira esta cosa que yo llamo, es un despojo descomunal, el país se pone patas arriba y se vuelve al revés, y entonces dejó, digamos, ese santo quietecito, ministro; ustedes saben todas estas historias, estoy seguro.

Qué sucedió, entra a la dirección del Ministerio de Agricultura el doctor Juan Camilo Restrepo, con la Presidencia de Juan Manuel Santos; todo perfecto, no nos parecemos en nada a la pasado, aquí llegó toda bondad y toda belleza y toma la primer decisión a las escondidas en el Plan de Desarrollo; eso lo repudió la Corte Constitucional, en el fallo del que estamos hablando. A las escondidas, metido, a las escondidas en el Plan de Desarrollo, sin que se discuta en esta Comisión, se cambian tres artículos de la Ley 160 para qué, primero, para poder entregar baldíos en cualquier hectareaje y a cualquier persona nacional o extranjera. Palabras mayores.

Segundo, para volver socios a los beneficiarios del Incora o de las tierras baldías, volverlos socios de cualquier magnate nacional o extranjero que era por supuesto la forma de cubrir aventuras como estas que ya he mencionado, porque entonces claro, no es que su hacienda sea el producto del despojo de unos campesinos para poder sumar una hacienda y pasar de una UAF de 800 hectáreas o 700 en los llanos orientales o menores en otros sitios, sino que es que los campesinos se asociaron

con la transnacional o con el banquero colombiano y así se montó una hacienda; la alianza del toche con la guayaba madura.

Aquí se aprobó sin, prácticamente, ningún debate en el Congreso de la República; con el Representante a la Cámara Wilson Arias y este Senador, demandamos en la Corte Constitucional por ilegales estos tres artículos, y oh sorpresa, la Corte Constitucional nos dio la razón y nos dijo que eso era completamente ilegal, indebido, que eso amenazaba las propiedades de esos campesinos etcétera. La Sentencia tiene como 250 páginas, puede leerla quien quiera; pero eso fue lo que dijo la Corte Constitucional, no el Senador Robledo.

Ahora, la Corte Constitucional no se adentra en el tema de extranjerización porque esa no era la demanda, y la Corte Constitucional tampoco habla de los despojos de los que estoy hablando por que esa era otra historia, pero la Corte Constitucional hundió eso que hizo aprobar el doctor Juan Camilo Restrepo; y entiendo que acaba de salir un concepto del Consejo de Estado, también, con los pelos parados de punta y diciendo, pero qué es lo que están haciendo, de qué trata este asunto. Estos son entonces los antecedentes de esta situación de las que estamos hablando.

Yo sigo llamándoles la atención sobre una cosas, Senadores, yo ni siquiera pido en que nos pongamos de acuerdo sobre el contenido del proyecto, estoy llamándole la atención a ustedes, que son mis colegas a que miren esto con detenimiento y con tranquilidad, y no vayan a terminar ustedes de gancho ciegos, metidos en qué sabe qué cosas que se estén moviendo en este país; o quién sabe qué cosas no, las que se están moviendo, porque es que se están moviendo.

Qué dice el proyecto de ley, la propuesta del Ministro Juan Camilo Restrepo, dice básicamente tres cosas; la primera que aquí se ha mencionado, que tienen pensado retirarla; pero quiero contar qué dice, porque es importante ver en qué es en lo que están pensando. De acuerdo con todas las interpretaciones, incluso, remontándose a una ley del año de 1884, esa medida de la UAF y esa de no poder hacer haciendas con la UAF, rige por lo menos desde el año de 1961, hoy un funcionario del Ministerio de Agricultura nos dijo que regía por lo menos desde el año de 1961, según la interpretación que hace el Consejo de Estado y esta es la misma interpretación que hacen los abogados de mi oficina.

Entonces el doctor Juan Camilo Restrepo, fresco él, mete en este proyecto de ley un articulo, para decir que solo rige del 94 hacia acá, y eso le cambia la condición jurídica a 18 y medio millones de hectáreas en este país. Que hoy, dentro de ellas puede haber un mar de cosas ilegales, yo no sé cuántas hay, yo no voy a decir que cada hectárea originada en baldíos sea ilegal, eso hay que mirar caso por caso; parte del problema que tenemos es que la Superintendencia no sabe, ni el Incoder sabe, ni nadie sabe; entonces nos tiene legislando

sobre lo que no sabemos, pero los riesgos son inmensos, y por supuesto que modificar eso que quiso modificar el Ministro Juan Camilo Restrepo, es fácilmente sanear un robo de tierras absolutamente descomunal. Yo uso la palabra robo un poco en sentido coloquial porque yo soy arquitecto; en una violación de la ley, yo no sé eso cómo se llamará exactamente, hurto calificado, no sé, violación a resolución judicial, como se llame; pero un acto de corrupción, es lo que quiero señalar finalmente aquí.

El segundo punto que tiene el proyecto de ley, es que dice que los baldíos solo se le podrán entregar a personas naturales y eso pareciera protegerlos de transnacionales, porque las transnacionales no son personas naturales sino son personas jurídicas; pero qué es lo que sucede, que lo que vamos a ver aquí es que lo que están montando, es que esos baldíos se los terminen apropiando las transnacionales es por la vía del arrendamiento, que es la otra parte para seguir mostrando que esto sí tiene que ver, Senador Sierra, sobre baldíos.

Qué es lo que dice la norma, ojo, sólo se refiere a campesinos de tierras baldías y de reforma agraria, a ninguno más; eso que quieren asociar con las transnacionales, las alianzas del pájaro con la guayaba madura, es solo para campesinos de reforma agraria y de baldíos del Estado; o sea, la única tierra que el Estado le ha dado a campesinos, que es la de baldíos y es la de reforma agraria, entonces se la quieren entregar a las transnacionales.

Se dice aquí que van a preservar el título sobre sus tierras, sí, es probable que preserven el título sobre sus tierras, pero dejarán de ser señores y dueños de esas tierras, dejarán de ser campesinos para volverse, si bien les va, jornaleros o, -y este es un término que acuñó Luis Jorge Garay- rentistas paupérrimos. Esto también está metido en la Ley de Restitución, “rentistas paupérrimos”, entonces a un campesino del fin del mundo le cogen 2, 5 o 10 hectáreas, se las entrega a una transnacional y le depositan una renta por ahí en alguna de las oficinas de don Luís Carlos, o la hacienda puede ser para el próximo Luis Carlos. Y me dicen que ahí le están respetando al campesino su condición, yo no creo eso, no acepto esa cuestión.

O sea, este es un proyecto calculado para despojar al campesinado, la economía campesina, para que el campesino no sea señor y dueño, para que el campesino sea o peón o aparcerero o rentista paupérrimo de una transnacional. Esto qué es, Senadores, esto es el colmo, si no hubiera más tierras en toda Colombia para hacer extranjerización, yo hasta podría entenderlo, pues no lo aceptaría ni lo entendería tampoco, corrijo; pero cómo así que entonces la extranjerización se tiene que hacer sobre las tierras de la reforma agraria y se tiene que hacer sobre las tierras de los baldíos, de los colombianos, cuál es el afán de despojar a esos compatriotas.

Alguien me dirá, es que los campesinos son unos ineficientes y no saben, bueno, aquí hay un

problema complicado con la estadística, Colombia tiene la concentración de la tierra peor del mundo, tiene un gini de (punto) 87, 5 y tiene 21 millones de hectáreas subutilizadas; entonces no me digan que en Colombia la concentración de la tierra es sinónimo de explotación eficiente de la tierra, doctor Forero, porque eso no lo puede decir la SAC, ni lo puede decir nadie.

Y porque ya tengo, también, todas las pruebas para demostrar que el grueso del negocio agrario en Colombia no es agrario sino especulación inmobiliaria; en eso es en lo que están y ese es en buena medida todo el juego de la altillanura y de todas partes; consiguiendo tierras para valorizarlas mediante la acción el Estado y ganarse un platalo no por la agricultura ni por la ganadería, sino por la especulación inmobiliaria, y mientras tanto los que defienden eso, al mismo tiempo le abren las puertas de par en par a la agricultura extranjera, a los productos extranjeros, para que arruinen a nuestros empresarios y a nuestros ganaderos.

Se dice, es que es una asociación libre, que el campesino decide, por favor, Senadores, entre mayores de edad. Yo les hago una pregunta sencilla, esos contratos de arrendamiento de esas transnacionales nunca serán a menos de 20, 30 o 50 años. Qué sucede si un campesino firma con Cargill o con cualquier transnacional, un contrato a 30, 40 o 50 años arrendando sus tierras, ¿Seguirá siendo campesino ese personaje? serán sus hijos campesinos o terminarán viviendo en los barrios de invasión de las grandes ciudades ¿Mientras las transnacionales se quedan con las tierras?

Ya voy a terminar, Senadora Nora, me excusan, pero yo hubiera preferido hacer esto en unas condiciones distintas, ustedes quisieron que se hiciera así y estoy llamando la atención sobre asuntos que son supremamente graves.

Entonces aquí qué es lo que hay al final de este proyecto, es que sin saberse qué va a pasar con todos estos despojos de los que ya he hecho denuncia, en los que está involucrado el propio Embajador de Colombia en Washington; lo que están cuadrando es que esas tierras que no han podido embolsillárselas de otra manera, se las van embolsillar con el cuento del arrendamiento. No es ni siquiera comparable con lo de la palma, porque en ninguna parte se establece ese tipo de contratos ni nada que se parezca; es más, dice la norma, que si el campesino estorba, tendrá que cambiar su casa del sitio donde está porque si la necesita la planta de producción tendrá que cederla, eso dice el contrato.

Entonces yo termino diciendo esto, yo creo que estamos ante un proyecto que a mí me parece realmente miedoso, azaroso, que lo menos que debería permitir es un debate tranquilo, sin afanes, de coger artículo por artículo, mirar cómo serían esos contratos si van a insistir en eso. Yo insistiría además, separen el tema de extranjerización del tema de baldíos, es que esos son dos asuntos completamente distintos, por qué hay que meterlos juntos.

Me va a decir que los inversionistas extranjeros que traen son tan buenos, que ¿si en ello no incluye despojar un pobre no vienen?, entonces qué tipo de inversionistas extranjeros van a traer aquí.

Ya dije, que por ejemplo en el caso de Río Paila Castilla, es una falsa extranjerización, son platas de nacionales de Colombia movidas a Luxemburgo para comprar tierras en Colombia y metérselas como si fueran inversión extranjera. O sea, llamo a la sensatez a esta Comisión, yo entiendo que el látigo del gobierno tiene bolas de plomo, pero no pienso que debieran ceder en este momento ante esto, y simplemente unirnos en la idea de que estas cosas se van a mirar con despacio, que se permita que el proyecto se debata. Yo repito, cuál es el afán Señor Ministro, cuál es el afán, yo entiendo que estos personajes que están empapelados hasta el alma tengan afán; pero es que el oficio de la Comisión Quinta no es legislar para tener contentos a unos cuántos personajes que están empapelados hasta el alma.

Concluyo entonces diciendo, el Polo Democrático Alternativo deja la constancia de lo que está pasando. Insiste en cuatro ideas; primero, que no se legisle sobre esto mientras no se sepa qué es lo que pasa, y todas las autoridades de Colombia han dicho que no saben, y están en trance de averiguarlo porque se supone que hay unas investigaciones que están estableciendo cosas. Segundo, respetar los derechos del campesinado como clase social, y eso no es volverlo rentista, los campesinos colombianos no quieren que los vuelvan rentistas; es decir, ir cada mes a una corporación de ahorro y vivienda a cobrar un arriendo, eso no es economía campesina, entonces, ¿en eso es lo que va a terminar Boyacá?, o sea, todos los boyacenses campesinos viviendo en Ciudad Bolívar y cuatro magnates con las tierras ¿y les pagan un arriendo miserable cada mes?, ¿eso es lo que queremos aquí en la Comisión Quinta?, bueno, ese es el proyecto.

Tercero, y esto se me olvidaba decirlo, no es solo para la Orinoquia, para la Altillanura, rige para toda Colombia, incluido el Atlántico, esto rige para todo el país; aquí no es solo que es que allá en los Llanos necesitamos eso, rige para toda Colombia y en todo Colombia con esto van a despojar al campesinado. Con una cosa más, yo creo que esto puede propiciar una nueva oleada de sangre en Colombia, de violencia, porque los violentos hoy saben que ellos tiene un lío para despojar a esos campesinos, y es que no tienen cómo resolver el problema legal; pero si despojarlo simplemente significa que el campesino entregue en arriendo su tierra, eso es todo lo que hay que hacer, porque esto rige también para esos casos; no nos sorprendamos si hay más violencia en Colombia organizando grandes haciendas con el cuento de que son accionistas o no sé qué vainas, de las empresas que los despojan.

Yo sé que aquí hay un problema complicado, de mil ilegalidades, de mil historias, décadas, et-

cétera, y yo entiendo que el país tiene que hacer esfuerzos por desentrañar qué es lo que pasa y tomar decisiones; pero yo creo que hay que tomar decisiones sin afanes, con las cartas sobre la mesa, qué se va a hacer en cada sitio. Yo definiendo la producción empresarial, ¿pero estamos hablando de producción empresarial de 50 mil hectáreas, de 100 mil hectáreas?, o sea, ¿de la Orinoquia están excluidos los llaneros?; yo pienso en un desarrollo democrático de la Orinoquia donde pueden haber grandes, pero y los demás qué, ¿esos no caben?, ese es el debate que también estamos haciendo en este proyecto, este proyecto tiene que ver con absolutamente todos los asuntos del mundo agrario.

Entonces insisto en mi llamado, dejemos este proyecto así y volvámoslo a mirar el semestre entrante sin afanes, trayendo a los especialistas a que nos hablen aquí, que venga el Superintendente Jorge Enrique Vélez y nos diga cómo es que es el robo de la tierra, cómo es que funciona, quiénes son, cuántos son; que venga la Señora del Incodec, la doctora Villegas, y nos diga qué es lo que está pasando, que nos cuente cuántos procesos. Por ejemplo, este caso que mencioné yo aquí, ya está en la Fiscalía por cuenta de corrupción de funcionarios del Incodec; todo eso yo creo que tenemos que mirarlo, cuáles son las implicaciones de estas normas.

Ese es todo mi pedido, yo sé que al final seguramente no vamos a estar de acuerdo, pero yo repito, lo mínimo es que estas cosas se discutan sin afanes, y no hay una sola razón que diga que esto se debe pupitrear este día aquí, no hay una sola razón sensata. Y llamo la atención, cosas demasiado graves como las que yo he mencionado aquí, se están moviendo aquí y se mueven a todo lo largo de la geografía nacional.

**Acto seguido la Presidencia le concede el uso de la palabra al Senador José David Name Cardozo, quien señala:**

Yo quiero proponer que por la premura del tiempo, no sé si los demás compañeros están de acuerdo y le podamos votar esto al gobierno hoy; primero, yo lo haría con la salvedad que voy a estudiar cada una de las denuncias que hizo el Senador Robledo, porque el proyecto no lo he podido mirar claramente, se le han hecho unas modificaciones, pero yo lo votaría con esa salvedad; y con la segunda salvedad, que para el segundo debate, para el debate de Plenaria, se nombrara un ponente de cada partido político. Yo con esas dos premisas, la primera salvando la responsabilidad que en Plenaria después que lo miren, voy a tomar una determinación, ahora lo hago para acompañar al gobierno, para acompañar al Ministro, pero yo en Plenaria sí miraría con mucho cuidado el proyecto, y la otra propuesta que le hago es, que nombren un ponente de cada partido para que le podamos dar un debate interno para la Plenaria del Senado.

**Interviene el Senador Luis Emilio Sierra ponente del proyecto, diciendo:**

Vuelvo y repito, todo el tema de baldíos que estaba en el artículo 11 y en el artículo 12, fue eliminado mediante una proposición que usted tiene ahí señor Presidente, hay una proposición donde dice que se elimine todo ese sistema que tenía que ver con el asunto de tierras y de baldíos que aquí tan profusamente analizó el doctor Robledo y que yo comparto; todas esas posibles situaciones anómalas no están para que el Congreso las coadyuve.

Por eso dijimos esta mañana y vuelvo y lo repito, no sé por qué volvimos a traer el tema aquí a esta Comisión; dijimos, todo ese tema se suprime y que sea el Estado el día de mañana, el que haga un gran debate sobre tierras; que se siente el Congreso de la República, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministro de Agricultura con el Señor Presidente de la Corte Constitucional, del Consejo de Estado, y le dé una salida al país en todo lo que corresponda con el tema de tierra; por eso dijimos, ese tema no va, entonces quiero darle claridad a la opinión pública, a la gente que nos está viendo, ese tema absolutamente no va en este proyecto de ley.

Dos, doctor Robledo no diga que es el único caso donde ha habido un único ponente, le voy a decir, en el día de hoy, en dos proyectos que analizamos hoy ha habido un único ponente: *por el cual se da el sistema nacional de identificación, información y trazabilidad animal*, ponente Juan Córdoba, y la doctora Maritza se acaba de ocupar de uno, del tema de mercurio. Solamente en el día de hoy, dos casos, de modo que no es el único caso donde es un único ponente.

Cuál es el afán a rajatabla –dice él– de votarlo hoy, sin audiencias públicas. Cuántas audiencias públicas tuvo el Proyecto de ley del doctor Juan Lozano, ninguna, y era sobre el mismo tema, ¿ese tema sí se ha analizado aquí?; este es un tema que ya lleva seis meses, que lo hemos debatido, lo hemos analizado; es si se quiere el mismo asunto, obviamente con diferentes perspectivas, diferentes análisis y diferentes ópticas. Claro, el otro tiene un tema cuantitativo, este es un tema cualitativo, luego si estamos hablando del tema de extranjerización que es al que nos debemos circunscribir, este sí es un tema que se ha analizado y se ha debatido.

El del doctor Juan Lozano, qué pena decirlo, pero tampoco tuvo audiencia pública, ojalá la tenga en el segundo debate. Estoy de acuerdo con usted doctor José David Name, la idea que tenemos y siempre lo hemos dicho, usted no estaba cuando lo dijimos, la idea es que este proyecto alcance al que ya se aprobó aquí en primer debate del Senador Juan Lozano, se fusione para segundo debate y que se nombren todos los ponentes que corresponda, para salir con un único proyecto que le dé respuesta a una necesidad sentida que hay en el país, de dictar las normas claras en materia de inversión extranjera en el sector agropecuario.

¿Qué es un proyecto contra los campesinos?, yo muy amablemente vuelvo y se lo digo, aquí tenemos usted y yo diferencias filosóficas e ideológicas respetables, yo respeto su posición, espero que usted respete la mía; usted quiere seguir con un modelo como el que hoy está viviendo el país, con unos campesinos que tienen unas pequeñas parcelas, tienen su UAF, donde escasamente tienen su mata de plátano, su mata de yuca y una vaca, en una economía de subsistencia. Si a ese campesino le decimos, vincule esa parcela a un proyecto productivo donde le mejore sus condiciones de vida a un proyecto productivo, donde le mejore sus condiciones de vida, donde venga una inversión que le permita hacer una mejor infraestructura, donde mejore su tierra, donde haya una productividad, donde genere un empleo, donde le genere un ingreso; yo prefiero ese modelo, ese modelo a mí me gusta más, que ese modelo de campesinito que se quedó ahí toda la vida produciendo una mata de plátano una mata de yuca y una vaca.

Respetable, a usted le gusta ese modelo, a mí no me gusta. A mí me parece que hay que darle las oportunidades al campesino de progresar, sobre la base de que no pierda su tierra; ahora el proyecto solamente 30, 40, 50 años dice el Senador Robledo, yo no diría que ese es el tiempo que se va a tomar ese proyecto productivo de esta naturaleza; yo diría que quien tiene la responsabilidad de saber qué clase de inversión va a ser, es ese Concejo que estamos creando; para eso va a estar el Ministro de Agricultura, el Director de Planeación Nacional va a estar el Señor Superintendente de Notariado y Registro y dos asesores del Gobierno Nacional para calificar la pertinencia o no de esas inversiones extranjeras en el sector agropecuario.

Yo no puedo desde ya decir que es un tiempo de 20, 30 o 50 años que evidentemente sería casi que un despojo porque sería casi que para la siguiente generación. Pero cuando uno mira los cultivos del pan coger, esos cultivos de rotación como el maíz, el sorgo, en fin, que son proyectos productivos de casi inmediata producción y que cada cosecha va mejorando la tierra, que va dejando una mejor productividad, obviamente no estamos hablando de 20, 30, 40 o 50 años.

Yo lo que quiero llamar la atención de ustedes honorables Senadores y de la opinión pública es que, si este país quiere desarrollar las tierras improductivas, que solamente en el 2011 fueron 700 mil hectáreas menos productivas en el país, que salieron y que se volvieron rastrojos, si queremos que este país no siga siendo un importador de alimentos, tenemos que dar la oportunidad de desarrollarse y esa oportunidad es pidiéndole a ese campesino, facilitándole a ese campesino las condiciones de una mejor infraestructura, de unos recursos y de una tecnología que le mejore sus condiciones de vida.

Son ópticas distintas, son por supuesto posiciones filosóficas completamente diferentes a la suya doctor Robledo, yo no lo voy a convencer, usted

no me ha logrado convencer tampoco en el día de hoy; y créame que yo tengo la mejor intención de escucharlo a usted porque es un hombre que siempre aporta al debate. Yo sí quiero que usted no vaya dejar en el ambiente, la sensación que aquí estamos legislando para favorecer todos estos casos que usted ha mencionado.

Yo con esto concluyo diciéndole, que yo por lo menos, el Senador Sierra, que he estado toda la vida libre de cualquier señalamiento, no voy a permitir con una ponencia en un debate tan importante como este para el país, que vaya a ser señalado el día de mañana, porque estamos buscando simplemente hacer el bien con este proyecto de ley.

**Con la venia de la Presidencia interviene seguidamente la Senadora Daira Galvis Méndez manifestando:**

Yo ahora con la discusión he respetado algunos antecedentes de este proyecto, que entre otras cosas es producto de algo que a las carreras –y hay que decirlo así–, presentó el señor Ministro de Agricultura saliente. Cuando se presentó el proyecto de seguridad alimentaria y estábamos en plena discusión, en principio se opusieron varios Ministerios, entre ellos el de Vivienda, el de Agricultura, e inclusive el de Minas.

En principio se tenía el concepto de que se trataba era de que toda la tierra se destinara a agricultura y dejarle marginalmente algo a minería o tener la imposibilidad de construir por ejemplo vivienda rural. Recuerdo que se hizo la salvedad y se dijo, no señor se trata de lo siguiente, se trata para la seguridad alimentaria, de destinar una determinada cantidad de tierra encaminada a asegurar de que los colombianos, el campesinado colombiano, produzcan alimento, en principio esa fue la intención.

Aclarado este tema, realmente se dio vía libre al proyecto de seguridad alimentaria, pero luego el Ministro dijo que él tenía un proyecto, se le dio un plazo, se esperó, pero el día establecido, ese día no llegó el proyecto. Qué me preocupa de todo esto, de que de pronto nosotros estamos, y el mismo Ministerio de pronto está incurriendo en una celeridad que realmente puede hasta encontrarse con los procesos que hoy se dan a nivel de acuerdos de paz.

Que es lo que realmente genera el conflicto armado, si no precisamente los baldíos, la falta de titulación en este país es lo que genera otrora el conflicto armado; y ese conflicto armado necesariamente va a tocar estos temas que son neurales para el proceso de paz; significa hasta qué punto, y esa es una pregunta que yo me hago y que le hago muy respetuosamente al Ministro y al Senador ponente si tiene alguna información; hasta qué punto realmente no toca las conversaciones de paz de algunos acuerdos que pretenden hacerse, esto por ejemplo de lo que habla el artículo 7° sobre pro-

yectos cooperativos de asociaciones campesinas, que es realmente la piedra en el zapato de todo el proyecto.

Hace muy poco, hace apenas una semana se nos informaba otra vez de una conferencia del Superintendente de Notariado y Registro, sobre la consulta que había absuelto el Concejo de Estado, donde en palabras más palabras menos, determinaba que eran nulas las adiciones o sumatorias de UAF, y eso en el Congreso Palmicultor prendió alarmas, hubo gente que entró a preguntarse y entró en pánico de cómo solucionar ese problema. Entonces hoy concurren sobre ese tema, el tema que hoy estamos aquí ventilando, concurren una serie de factores que perfectamente pueden ser modificados o no modificados, pero que en todo caso son el punto neural de unos acuerdos de paz y de una discusión sobre paz, donde nosotros no tenemos conexión, salvo que se nos haga la claridad, de un lado; del otro, se nos atraviesa en un proyecto que primero fue imaginariamente fuera de contexto presupuestado por algunos Ministerios que luego dijeron que habían incurrido en error y terminaron apoyando el mismo proyecto de seguridad alimentaria.

Yo pregunto, comparativamente ¿en qué contribuye lo uno o lo otro?, porque sí hay una cosa que es cierta, sea cual fuere el número de hectáreas comprometidas o no comprometidas, lo cierto es que en África se dio un fenómeno muy ostensible, que fue cómo en Uganda para poner un ejemplo, los campesinos ugandeses que tenían los baldíos, terminaron siendo desplazados por los chinos y según órdenes de su propio gobierno; y para nosotros no es mentira todas las vicisitudes alimentarias que hoy sufre África.

Es más, a raíz del proyecto que yo tenía se me acercó un amigo que vive en E. U., que tiene algunas inversiones, que tiene algunas conexiones, y me contaba que los chinos ya no estaban ni siquiera interesados; y allí es donde yo veo el peligro del artículo 7°, que los chinos ya no estaban interesados en adquirir tierras, que la modalidad era otra, monopolizar los cultivos por la cantidad de millonadas de chinos que tienen que alimentar.

O sea, qué les interesa, monopolizar o que les vendan la producción alimentaria para ellos llevársela a China y alimentar a sus connacionales; o sea, a la modalidad ya superó lo que fue motivo de inquietud inclusive en nosotros; para ellos es mucho más rentable, mucho más viable, monopolizar los cultivos y llevárselo al exterior. Es decir, nosotros seríamos productores de pronto de alimentos, pero sin derecho al consumo de los mismos, entonces que no vaya a ser que estos proyectos cooperativos o asociativos de campesinos y de gran capital, terminen precisamente haciendo eso que era lo que me estaba comentando y proponiendo el amigo, que por qué Colombia no pensaba precisamente en esta modalidad.

Entonces, a mí no me arruga, ni salgo corriendo por aprobar un proyecto, yo asumo las responsabilidades que me toque asumir, pero tampoco quie-

ro, y eso es lo más importante para nosotros en esta Comisión y muy particularmente para mí es muy importante, y allí sí está claro, que nosotros demostramos que somos amigos de esa gran masa de campesinos que ha tenido una historia donde ha existido un Congreso que de pronto no ha sabido interpretar sus necesidades, a ser amigo de pronto de grandes terratenientes o de grandes inversionistas.

A mí lo que me preocupa es que este Congreso tiene que decirle a los campesinos, que se preocupa de ellos; a mí me preocupa que este Congreso le diga a los colombianos que estamos preocupados por su seguridad alimentaria, a mí lo que sí me alarmaría, sería que en medio de todo este tránsito de celeridad, estuviéramos involucrando derechos de gente que seguramente ha confiado de buena fe, los destinos de la patria en una serie de Congresistas como los que están en la Comisión Quinta y que no sepamos responderle a tiempo.

Eso era todo señora Presidenta, dejo al buen criterio de mis compañeros lo que se decida, voy a estar aquí, pero mi proposición es la siguiente; si el artículo 7º es el que está creando problemas, para superar los impasses yo pido que se difiera también y nos ocupemos del resto del articulado.

**Con la venia de la Presidencia, a su turno, dice el Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo:**

La verdad este es un proyecto, como viene de mucho debate, de mucha discusión; pero también como lo dice la exposición de motivos del Senador Luis Emilio Sierra, ese es un proyecto que va a permitir que el campesinado colombiano tenga la posibilidad de tener un mayor bienestar.

Hay experiencias en el caso que conozco, en el caso de Tibú, donde está Asopal II y otro tipo de asociaciones que van a ser unas tractoras de palma, en donde el campesino se ha asociado y ha permitido que tierras que nunca se cultivaban hoy tengan la posibilidad de ser socios de esas empresas. Fuera de eso tienen la posibilidad de trabajar, tienen la posibilidad de tener unos mejores ingresos, ya no solamente trabaja una persona sino que trabaja una familia y los que no deseen trabajar porque prácticamente están dedicados a otro tipo de cultivos, llámese el cacao, ganadería u otro tipo de acciones que se dan en la región, hoy tienen la posibilidad de tener un mejor bienestar.

Entendemos la preocupación que hoy se ha planteado en este debate, pero quiero decirle que esa preocupación desde que llegó el proyecto ha sido de todos y se le ha mejorado el proyecto; tanto así que el Ministerio de Agricultura en su momento ese proyecto permitía una ampliación de las hectáreas y aquí se habló de un 15% de los municipios, es decir, desde ya se está limitando tal como lo dice la exposición de motivos, como lo hace Brasil que en su momento tenía la misma preocupación que teníamos hoy y había que limitar esa inversión extranjera.

Pero también hay que enviar un mensaje a los inversionistas tanto nacionales como extranjeros, porque yo creo que también se trata de poder abrir las posibilidades de la asociación, a la asociatividad no hay que tenerle miedo, yo creo que es una alternativa importante que se da y la polémica o el debate grande que estoy de acuerdo que posteriormente se debe dar, hoy el señor ponente ha manifestado que el tema de los baldíos lo dejamos en otro capítulo por solicitud del Ministro Estupiñán; de manera que yo creo que eso nos permite a nosotros estar hablando ya no de dos temas sino estar hablando solamente del tema de tierras no baldíos, extranjerización, que nos va a permitir a nosotros tomar unas decisiones mucho más tranquilas, mucho más claras, y nos da el tiempo especial para poder analizar ya el tema de baldíos y poder tener todo ese tipo de polémicas que hay y lo que ha manifestado el Superintendente y tantos temas que hay en ese sentido.

Cuando uno lee la exposición de motivos, Colombia tiene capacidad en cerca de 10.4 millones de hectáreas y hoy tan solo 4 millones son las que vienen produciendo, prácticamente es irrisorio, y bien lo decía la Senadora Daira, que empezamos ese debate hablando de la seguridad alimentaria y la seguridad alimentaria como dicen es el bienestar de la gente, de la comunidad. De manera que aquí yo lo que veo es una oportunidad para poder tener mayores inversiones que de pronto generan otras expectativas cuando está hablando de reducir a un 15% por municipios, yo creo que ahí nos da la tranquilidad a todos que bajo ese esquema, yo lo manifiesto, aquí está claro en el proyecto.

Y por el otro lado quería y lo dije en la reunión anterior, que nosotros en la Ley de Desarrollo Rural, porque aquí estamos hablando incluso decía la Senadora Daira, que qué va a pasar con los acuerdos de la Habana; nosotros hemos dicho que con acuerdos o sin acuerdos, el desarrollo rural en Colombia ha tenido una política clara por parte del Ministerio; y hemos venido desarrollándola, hicimos el debate en la plenaria del Senado, eso permite decir que seguramente será un tema posterior.

Nosotros hoy podemos decir que la Ley de Desarrollo Rural y la Ley de Reforestación Comercial donde fuimos ponentes, son proyectos que la gente quiere, lo decía la Senadora Nora, en el caso de Córdoba, quieren venir a invertir; en el caso del país quieren venir a buscar la manera de invertir en reforestación comercial, en caucho, en palma, y yo creo que esa ventana hay que abrirla, dando mensajes claros, reglas claras jurídicamente. De manera que yo hoy quisiera manifestar primero Señor Ministro, lo dije hoy referente a la consulta previa, qué ha pasado, queremos que estos proyectos vuelvan y salgan adelante para poder fortalecer ese tipo de proyectos.

Lo segundo es que creo, Senador Luis Emilio Sierra, que este es un proyecto que beneficia al país, yo soy convencido, no tengo duda, creo que en este momento se abren oportunidades, men-

sajes claros a la inversión extranjera y nacional, queremos la asociatividad, queremos el aporte al campesino, el apoyo al campesino, que sean socios y los grandes dueños de la tierra. Es que hoy pueden ir incluso a la universidad, pueden recibir un salario mínimo; yo doy un ejemplo claro, Aso-pal II, que ellos me han contado que anteriormente no tenían la posibilidad, simplemente los recursos que tenían no les daban para poder montar un cultivo como lo tienen hoy, hoy cada uno es dueño de casi 20 hectáreas sembradas, son socios, reciben sueldo, los que quieren trabajan, sus hijos pueden trabajar allí, se crea una asociatividad bien interesante.

Solamente quería hacer esa observación señora Presidenta, para manifestarle que si usted lo considera teniendo en cuenta, por fuera de los baldíos como quedó aquí establecido, podemos, si lo considera el señor ponente, someter a votación el proyecto y acompañarlo.

**Seguidamente la Presidencia otorga el uso de la palabra al señor Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural Doctor Francisco Estupiñán Heredia, quien empieza diciendo:**

En primer lugar quiero presentar un saludo muy especial, muy atento a la Comisión, a todos sus integrantes, Señora Presidenta, a todos ustedes que han tenido un trato muy especial, muy deferente conmigo. Cuando estuve al frente del Banco Agrario y tuve la oportunidad de asistir a estos debates, recibí de ustedes muchas orientaciones, muchas ayudas, muchas insinuaciones y recogí parte de ellas en mi actuar. Hoy como Ministro de Agricultura es mi primera visita a esta Célula Legislativa, me agrada mucho, me encanta estar con ustedes, con personas conocedoras como más, estudiosas del sector agropecuario.

En lo referente al proyecto, doctora Daira, Senador Robledo, doctor Manuel Guillermo Mora, doctora Maritza, todos quienes me han antecedido en el uso de la palabra, coinciden en un aspecto fundamental, y es en la necesidad de regular la inversión extranjera, y de resaltar la importancia de la inversión extranjera en la agricultura colombiana; bien tratándose del artículo del proyecto de ley que ha tramitado el Senador Lozano o bien tratándose del proyecto de ley que presentó el Ministro Juan Camilo Restrepo, que valga la pena decir que no fue hecho a las carreras, sino que fue hecho una vez se conoció la Sentencia de la Corte Constitucional, que dejó sin efecto algunos artículos del Plan Nacional de Desarrollo.

Sentencia que se conoció en febrero de este año, entonces realmente queda difícil aceptar una opinión acerca del tema de las carreras o de la premura con que fue hecho este artículo, este proyecto; y créanme, sí nos mueve un interés y le mueve un interés al gobierno del Presidente Santos y a la administración de Francisco Estupiñán como Ministro de Agricultura, y es que tenemos la obligación de hacer crecer el sector agropecuario, y una de las formas de hacer crecer al sector agropecua-

rio en términos de producción total es buscando inversionistas, buscando quiénes desarrollen esos proyectos productivos en ciertos sectores hoy olvidados.

No cabe dudas de las bondades del sector agropecuario, no cabe dudas de las necesidades de la inversión en el sector agropecuario, aquí mismo en estas comisiones, con todo respeto, debo decir que recibimos las críticas del escaso crecimiento del producto interno bruto agropecuario; y parte de ese escaso crecimiento se debe a la falta de inversión, a la falta de inversionistas, y qué mejor que exista un proyecto de ley como que el que estamos presentando hoy, que repito coincide, con el que ha presentado el Senador Juan Lozano en términos generales; difiere en una parte, difiere en la forma cómo se debe controlar el valor de la inversión extranjera.

Por un lado el Senador Juan Lozano, y había una cuerda entre otras cosas con el anterior Ministro, de que ese proyecto se votaría y se le daría trámite en segundo debate, una vez este proyecto, el presentado por la administración, por el gobierno, tuviera también esos mismos efectos, para poder conjugar y para poder sacar lo provechoso de uno y otro proyecto y sacar un proyecto que sea el más beneficioso para todos los campesinos colombianos; porque aquí no estamos trabajando para beneficiar a unos o para ocultar o tratar de lavar operaciones indebidas ocurridas con anterioridad.

Por eso Senador Robledo, el gobierno ha aceptado que se excluyan los artículos que tienen que ver con el tema de los baldíos, y que esa discusión la dejemos para más adelante; pero que sí promulguemos y que sí adelantemos, que sí adelantemos este debate y este proyecto, sobre la necesidad de reglamentar la inversión extranjera, y segundo, un tema muy importante, que tiene que ver con la asociatividad.

La única forma como los pequeños propietarios, como los pequeños campesinos, como los pequeños dueños de las parcelas pueden tener un desarrollo importante, es con la asociatividad; es cuando existe una persona que tiene el conocimiento técnico, que tiene la capacidad financiera; pero doctor Robledo, yo le insisto en que aquí en este proyecto se respeta la propiedad de esos pequeños propietarios o de esos propietarios. Esos propietarios seguirán siendo dueños de estas tierras, pero seguirán aportándolas a unos proyectos productivos y seguirán trabajando como jornaleros, seguirán trabajando como agricultores, seguirán siendo partícipes de esos proyectos.

Entonces, hechas esas salvedades, yo les pido con todo comedimiento y con todo respeto honorables Senadores, que sometamos a consideración este proyecto de ley, con la exclusión de lo que tiene que ver con los baldíos; si excluimos eso, no estamos haciendo otra cosa diferente que reconocer la importancia de la legislación extranjera; segundo, regularizarla, y tercero, garantizar que bajo ningún aspecto los adjudicatarios de baldíos

van a perder esa propiedad. No la van a vender, la van aportar, para que puedan hacerse desarrollos importantes, desarrollos industriales, para que reciban unos arriendos, para que reciban unos salarios, para que en esas zonas tengan unos desarrollos, para que en esas zonas llegue la vivienda, para que en esas zonas llegue el bienestar, llegue la educación.

Esa es la única forma ante las limitaciones fiscales que hoy tiene la Nación para lograr el bienestar de los campesinos, que es lo que hoy nos preocupa. A nosotros como gobierno no nos interesa ni ocultar ni defender actuaciones indebidas, independientemente de la época en que hayan sido cometidas. Nosotros vamos a actuar en respeto al fallo en la Sentencia de la Corte Constitucional, y en concordancia con el concepto de la sala de consulta del Consejo de Estado.

**Solicita el uso de la palabra la Senadora Maritza Martínez y una vez concedida, anota:**

Yo quiero solamente hacer dos observaciones. La primera es, que ustedes saben que yo provengo de la región de la Orinoquia y que allí es donde se está dando el desarrollo de esa franja que se ha denominado la altillanura, y que buena parte de lo que se está reglamentando va afectar esta zona del país, que a mí como única Senadora de esa región, por supuesto me compete defender, buscar las mejores soluciones para el desarrollo de la Orinoquia y la altillanura.

Por eso tengo que decir, que por las condiciones que tiene ese territorio; la acidez de la tierra, las dificultades en servicios, y todo lo que ustedes conocen, porque hay un discurso muy interesante sobre el desarrollo de la altillanura y la ampliación de la frontera agrícola del país en 4 millones de hectáreas adicionales; o sea, nos duplicaríamos, pero no hay una sola acción que acompañe ese discurso, por lo menos en materia de vías, puentes, servicios públicos.

Esto para decir que esta zona del país requiere cerca de 2 millones de pesos por hectárea para hacerla productiva, y hemos visto históricamente que claro, cada pequeño poseedor o propietario de la tierra, tiene una capacidad para su parcela; pero ya si lo que queremos es un gran desarrollo como se ha venido mencionando, no sobra y cae muy bien el capital extranjero; por eso yo no soy enemiga Senador Sierra de la inversión extranjera, es útil y ha sido útil en mi región y ha sido una forma de generar desarrollo con recursos que incluso el capital nacional no siempre los tiene; pero también creo que en todos los temas hay que tener tranquilidad en la discusión, creo que cuando ustedes plantearon en el mercurio unas inquietudes, aquí la actitud fue, claro, discutámoslo, aplacémoslo si hay necesidad o si quieren encontremos entre todos un punto medio que nos deje satisfechos, porque creo que en últimas, acá

todos lo que queremos es que haya más inversión, que haya más oportunidades y que sea benéfico tanto para los grandes empresarios como para los campesinos, pero adicionalmente sin meternos en problemas.

Y esta es la segunda y última reflexión, inicialmente ustedes han propuesto y se han puesto de acuerdo en eliminar las normas sobre baldíos, o sea los artículos 11 y 12, lo cual me parece perfecto y nos va dando cierta tranquilidad incluso para poder proceder a votar; pero la Senadora Daira llama la atención sobre el artículo 7º y yo coincido con ella, este es todavía más importante que los otros dos; en la medida en que aplacemos la discusión de este, que requiere especial atención porque es básicamente el que recoge lo que la Corte Constitucional prohibió y nosotros no podemos así sea dándole una redacción diferente, no podemos recoger el mismo contenido sin meternos en problemas. Entonces, sin el 7º, 11, y 12, yo no tendría personalmente y no puedo hablar en nombre de mis colegas, pero personalmente no tendría inconveniente en proceder a votar. Si se incluye el 7º, si sentiría que hay dudas por absolver, si no estamos de alguna manera replicando una norma que la Corte Constitucional ya excluyó.

**Expresa el Senador Juan Córdoba en su intervención con la venia de la Presidencia:**

Yo creo que hay una suficiente ilustración, yo debo resaltar ese mensaje tan claro, tan puntual de las bondades del proyecto que ha hecho el doctor Luis Emilio Sierra; me parece que ha hecho una exposición supremamente clara sin desconocer obviamente la magistral exposición del Senador Robledo, cuando habla de que aquí en este proyecto no hay unidad de materia y sobre todo en este proyecto de baldíos y de despojos, pues seguramente eso está precedido de actos de corrupción y defraudación al Estado. Obviamente a toda esa cantidad de galimatías no se le pueden dar solución aquí en este acuerdo, yo creo que lo importante señora Presidenta en este proyecto, es que tenga la oportunidad de estar ahora, con el otro proyecto de Juan Lozano, para que se unifique y pueda tomar una sola línea.

Mi sugerencia respetuosa, es que aprobemos este proyecto con los artículos que tienen que ver con baldíos y con despojos como lo anotan me parece que es bien, pero nos da la tranquilidad de que se unifique para el siguiente debate en la Plenaria; y hay un mensaje adicional señora Presidenta, y es lo que ha dicho el doctor Name, para que haya tranquilidad y compromiso de todos los partidos, que para el siguiente debate haya coordinadores o ponentes de los diferentes partidos, me parece que es puntual porque el tema es bastante álgido. Así es que yo creo que hay suficiente ilustración y le pido que votemos el proyecto para que le demos una única línea en el siguiente debate en la plenaria.

**Interviene nuevamente el Senador Jorge Roldo Castillo, diciendo:**

Voy a ser muy breve, lo primero es esto, a lo que yo me referí sobre los ponentes era principalmente a que yo solicité ser ponente de este proyecto desde hace mucho más de un mes y eso no fue posible; yo creo que eso fue una equivocación, espero que si esto va a ir a Plenaria, haya como dice el Senador Name, un ponente de cada partido para que tengamos condiciones de igualdad para discutir esto.

Con respecto a las audiencias, aquí sí se hizo audiencia de extranjerización del proyecto de Juan Lozano y se hizo audiencia del mercurio, y en este caso hay cinco organizaciones pidiendo la audiencia Senador Sierra; ahora, si no se hace porque nadie pide, bueno, pero aquí hay cinco organizaciones respetables pidiendo audiencia. Lo segundo es esto Senadores y Senadoras, miren, el artículo 6° y el 7° también son sobre baldíos, yo lamento tener que disentir, pero son sobre baldíos.

Les voy a leer cómo empieza el artículo 6°: “El Gobierno Nacional propiciará y apoyará los proyectos asociativos de inversionistas nacionales y extranjeros calificados con adjudicatarios de baldíos, o beneficiarios de subsidios de tierras (...)”. O sea, es una asociación para ese caso, no es para cualquier caso. Y después el 7° dice lo mismo, solo que ya es en el caso de cooperativas y adjudicatarios de baldíos o de proyectos, incluso dice del Incora, o sea, van a abrir el camino para que eso suceda, entonces quiero dejar esto perfectamente claro.

Ojo, dice, inversionistas calificados, llamo la atención sobre eso, no es cualquier empresario común y corriente, sino que tiene que ser calificado, o sea es una cosa para magnates, yo resiento eso también, porque si se trata de hacer asociaciones, por qué no puede haber asociaciones de empresarios comunes y corrientes en un momento dado por un campesino si es eso en lo que se va a meter, no tiene que ser calificados; o sea, que tiene que ser transnacionales.

Pero además llamo la atención sobre esto Senadora Maritza que usted lo planteó y está en el proyecto que está para la Plenaria; este es un proyecto que de manera precisa dice que se van a subsidiar con los recursos del Estado estos proyectos de inversionistas calificados. Voy a leer lo que dice, este es un asunto que no es de menor cuantía, es contrario a lo que aprobamos en el otro proyecto, miren lo que dice aquí: “los proyectos asociativos de inversionistas calificados –y entre otras cosas dice– serán objeto de apoyo por parte del Gobierno Nacional mediante líneas especiales de crédito de garantías especiales, del Fondo Agropecuario de Garantías (FAG), apoyo de que trata la ley...tal y tal”. Yo tengo mis dudas también sobre eso, o sea, vamos a coger los escasos recursos públicos y se los vamos a poner a la cola a las transnacionales, con el cuento de que entonces con eso enganchan a unos campesinos; yo quiero insistir Senadores, este es un proyecto que se debería mirar artículo por artículo y sin afanes, que sepamos qué es lo que se está votando.

Digo dos cosas más y término, esto de la asociación ya lo votó como inconstitucional la Corte Constitucional, y yo creo que este proyecto no subsana las preocupaciones de la Corte Constitucional, no la subsana por una razón que es de fondo; es que a mí no me pueden decir que la economía campesina se mantiene, si termina sucediendo que el campesino arrienda su parcela como dijo el Ministro, yo no creo que eso sea la economía campesina que defiende la Constitución, y esa puerta está abierta aquí. Entonces cómo es la cosa, llega un tipo, le arrienda la parcela al campesino y el campesino se viene a vivir a Bogotá y todos los meses le gira una plata, ¿y eso es lo que queremos con respecto a los campesinos?, ¿eso es lo que usted quiere en Boyacá Senador Córdoba?, yo no creo, estamos hablando de otra cosa, y eso digamos, fue lo que en buena medida ya votó negativo la Corte Constitucional porque esto es un despojo.

Es que lo que hace al campesino propietario Ministro, no es que tenga el título, lo que hace al campesino propietario es que actúe como señor y dueño sobre la tierra, o si no qué propietario es. Cómo es que es propietario, si lo puede sacar de la tierra y decirle, váyase para no sé dónde y le pago un arriendo. Entonces quiero enfatizar estas cosas.

Y por último esto, este es un debate que se debería hacer con más calma; aquí todo el mundo tiene trabajo campesino y votos en todas partes. Senador Sierra una última cosa, ¿usted estaría de acuerdo con que los campesinos del café terminarían entregando sus tierras y viviendo en Manizales y les pagaran un arrendamiento? esta puerta la abre este proyecto. Yo no estoy de acuerdo con eso, yo creo que hay que defender esa producción parcelaria, también la empresarial importante de las zonas de Caldas, pero tenemos que defender la otra posibilidad.

Entonces yo le insistiría esto Ministro y Senadores, por qué no dejan ese proyecto solo con los dos primeros capítulos que son los que son estrictamente de la extranjerización; yo no estoy de acuerdo con ello, les anticipo, pero eso es lo que es extranjerización, todo lo demás no es estrictamente de extranjerización; y discutamos Ministro, el semestre entrante tráigase usted el proyecto que quiera, el de desarrollo rural y lo discutimos pero sin afanes; yo insisto, artículo por artículo, qué tipo de sociedades, qué garantías van a estar ahí.

Yo les digo esto a los Senadores que han dicho que las asociaciones son muy buenas. Yo tengo en mi archivo un artículo del señor Rudolf Hommes, que sabemos no es del Polo, preocupado por el tipo de contratos de la palma africana; ojo con esto, porque si esos contratos son lo que yo creo, que el campesino corre el riesgo del precio internacional del aceite y la tractora transfiere toda la crisis al campesino, yo creo que eso no debe ser así y es lo que yo creo que es. Me explicaba a mí un palmero hace 10 años, me decía: Yo pierdo plata en el cultivo y gano en la tractora, entonces, qué es lo que se han inventado el doctor Murgas y compañía, unos negocios en los que ellos tiene la tractora, los campesinos tiene unas parcelas,

siembran palma, y cuando el negocio se daña se clavan al campesino y la extractora sigue produciendo plata.

¿Ese es el tipo de asociación que ustedes quieren?, esas son las que están sucediendo; las asociaciones de Phillips Morris con los campesinos son absolutamente dramáticas, la del tabaco, eso es una cosa tenaz; entonces si nos vamos a meter en eso, porque yo no digo que no pueda haber en un momento dado compañías y cosas en la economía, es que esa es la discusión, es cómo es y cómo vamos a proteger a los débiles de este tipo de negocios, que si no los protegemos son negocios de “toche con guayaba madura”.

Y repito una cosa, y por qué sobre las tierras, o sea, lo poco que ha hecho el Estado con los campesinos es darle unas tierras de reforma agraria y unas tierras de baldíos, ¿y es preciso sobre estas que cae el proyecto?; la única propiedad parcelaria que hay en Colombia tiene origen en eso, ¿y esa es la que se va a desmontar? Yo les insisto a los colegas de la Comisión Quinta, si tiene tanto afán en la extranjerización, dejen solo el capítulo de la extranjerización. Ahora, ya hay un proyecto de extranjerización para votar esta tarde en la Plenaria, que se podría, si ustedes lo quieren cambiar, ustedes son la mayoría y no habría necesidad de seguir con esto.

**– En uso de la palabra, el Senador Luis Emilio Sierra Grajales, ponente del proyecto en discusión, precisa:**

He recogido aquí, he anotado algunas de las observaciones que han hecho quienes me han antecedido. La doctora Maritza hablaba, por ejemplo, que allá en su departamento, allá en la Orinoquia las condiciones de la tierra obligan a hacer muy importantes inversiones; ella habla de 2 millones de pesos, tengo entendido que es muchísimo más, creo que del orden de 5 o 6 millones de pesos para volver a empezar a hacerla productiva; y yo no conozco un campesino que tenga hoy en día las capacidades, las condiciones económicas para hacer esa inversión.

Si le va a quedar mejorada la tierra cuando termine el proyecto asociativo, volvamos otra vez al ejemplo de ese campesino que tiene un pedazo de tierra, una UAF, que no tiene sino una forma de sobrevivir, escasamente: economía de subsistencia, no puede desarrollar un proyecto productivo, obviamente que no; ese campesino cuando se pueda asociar a un proyecto productivo, no solamente va a tener un ingreso por vincular su predio a ese proyecto sino que podrá o no, él verá si quiere o no trabajar, va a mejorar sus condiciones de vida por supuesto, van a llegar las obras de infraestructura que hoy en día no se tienen, y su predio va a quedar mejorado, porque cuando se acabe el convenio su tierra habrá mejorado, sus condiciones que lo vuelvan a él el día de mañana productivo.

Y eso es lo que pasa en su departamento doctora Maritza, estoy hablando es de las cifras que se requieren y la herencia que le va a quedar a ese campesino, no es solamente es unos recursos importantes por haber vinculado su proyecto, su

tierra, a un proyecto productivo, sino los ingresos que va a percibir si quiere trabajar o no en ese predio. No va a perder su propiedad, que quede claro, va a mantener la propiedad, se blindo para que el día de mañana incluso hasta por un tema de riesgo crediticio no vaya a perder la tierra, lo correrá el proyecto productivo, pero la propiedad no se va a perder para ese campesino, no es eso mejor ¿a cómo está hoy? Yo creo que sí, a mí no me han podido cambiar de criterio y pienso que si estamos pensando de verdad en ese campesino, esto es lo mejor que les puede ocurrir a ellos.

Senadores, yo les quiero pedir un favor, ustedes saben que aquí se hizo un acuerdo con el Señor Ministro de Agricultura, el doctor Juan Camilo y con el doctor Juan Lozano, le dimos Primer Debate al proyecto de ley del doctor Lozano, que la doctora Daira fue su ponente; habíamos acordado que avanzaríamos con este proyecto del Ministerio de Agricultura y lo fusionaríamos para Segundo Debate, cogeríamos lo mejor de cada uno de ellos. Yo lo que les quiero proponer es que..., eliminado aquí el tema grueso que era el de baldíos, aprobemos este proyecto en Primer Debate y en el Segundo Debate miramos cómo se ponen de acuerdo todas las diferentes posiciones.

El artículo 6° y el artículo 7°, que veo que ya han enfocado baterías contra ellos, es nada más y nada menos que la columna vertebral de este proyecto; si le quitamos a ese campesino la posibilidad de vincular su parcela a un proyecto productivo, no estaríamos haciendo absolutamente nada, ese artículo 6° y el artículo 7° no hacen nada distinto sino dar la posibilidad de vincularlo a los proyectos productivos, pero no estamos hablando de terrenos baldíos; o sea, de la propiedad de un terreno baldío no estamos hablando ni nos estamos metiendo en esas honduras; le estamos diciendo que esa persona que ha sido adjudicatario de un bien baldío, lo pueda asociar a un proyecto productivo, es todo lo que estamos diciendo, es la única mención que se hace de la palabra baldío, pero no estamos ahí legislando sobre cómo es la propiedad o cómo adquiere un terreno baldío que esa es otra cosa distinta, que en ese tema yo estoy de acuerdo con todos los que han expresado aquí en su criterio.

Ese es el tema grueso que tenemos que legislar en el país, ese es el tema importante en el que tenemos que ponernos de acuerdo en este Congreso con el Gobierno nacional, y como lo he dicho, con la Corte Constitucional y con el Consejo de Estado, que nos digan con claridad cuál es el alcance de esas normas y tengamos para propios y para extraños una claridad absoluta de cómo es el futuro de la tierra en este país, ese es otro tema y eso no lo vamos a abordar ni lo estamos abordando en el proyecto.

De modo que yo sí quiero concluir una cosa señora Presidenta, aquí nos ha llegado una comunicación de la SAC, que representa a todos los gremios de la producción agrícola del país, apoyando este proyecto de ley; yo creo que eso, más importante manifestación no puede ser, si los que están metidos en el tema de la producción agropecuaria

que son los que son llamados a dar su concepto sobre estos temas con capacidad y con calidad de conocimientos, pues yo no sé quién más lo sea. Yo estoy de acuerdo con esa manifestación y pienso que es bien importante que nosotros acompañemos este proyecto; repito, démosle alcance al que ya está aprobado por el doctor Juan Lozano, y en el Segundo Debate le hacemos las modificaciones que correspondan.

La Presidencia indica a la Secretaría, dar lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

### Proposición

Dése Primer Debate al Proyecto de ley número 164 de 2013 Senado, “por la cual se expiden disposiciones generales sobre inversión extranjera en el sector agropecuario, y se dictan otras disposiciones”, con el pliego de modificaciones adjunto. Firma: honorable Senador *Luis Emilio Sierra Grajales*, ponente.

Una vez leída la proposición, la Presidencia la somete a consideración y votación de la Comisión, y dispone que se llame a lista para la votación nominal:

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Robledo Castillo Jorge Enrique	No
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

– La Secretaría informa que nueve (9) Senadores han votado por el **Sí** y uno (1) ha votado por el **No**, quedando así aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia.

– **Expresa la Presidenta de la Comisión:**

Vamos a abrir entonces la discusión del articulado. Les había explicado al principio que hay dos proposiciones en la mesa del Senador Luis Emilio que es el ponente, se las vuelvo a leer:

### Proposición

Corrijanse los numerales contenidos en los incisos 2 del artículo 3º; 2 y 4 del artículo 4º y 1 del artículo 9º del Proyecto de ley número 164 de 2012 Senado “por el cual se expiden disposiciones generales sobre inversión extranjera en el sector agropecuario y se dictan otras disposiciones”, en el sentido de que la numeración de los mismos sea la que corresponde al orden numérico natural.

### Proposición

Elimínese del artículo 1º, la parte final que dice: “Establece normas sobre baldíos e interpreta la Ley 160 de 1994”. De la misma manera elimínense los artículos 11 y 12 del citado proyecto de ley.

– **Con la venia de la Presidencia la Senadora Daira Galvis Méndez, expresa:**

Esa proposición del Senador Sierra viene consensuada por todos esta mañana en el desayuno,

eso no tiene ningún tipo de problema; nosotros hemos apoyado eso y nosotros ratificamos lo que hemos dicho. Lo que yo le estoy diciendo con respecto al artículo 7º no es que lo eliminemos, sino que aplacemos la discusión del artículo 7º, no es nada más. Aquí nos acaba de llegar una información donde se oponen varios asociados al artículo por una sencilla razón: porque fue un fracaso para ellos, porque fracasaron y están lamentando lo que estamos discutiendo aquí, no es más.

– **Al respecto y con la venia de la Presidencia, puntualiza el Senador Luis Emilio Sierra Grajales:**

Vuelvo y repito, esto es quitarles la posibilidad a esos pequeños campesinos que quieran asociar sus parcelas a proyectos productivos; yo en esto no voy a insistir más. Lo que sí quiero decirle señora Presidenta es: póngalo a consideración, lo aprobamos o lo rechazamos, si lo aprobamos, tenemos tres debates más para darle cuerpo a este proyecto de ley. Yo le quiero pedir es que en el Segundo Debate, en la unión o fusión que se haga con el proyecto del doctor Lozano, al que tenemos que darle pronto alcance, ahí tomamos las decisiones con la ponencia plural que aquí se ha hablado. De modo que yo le pediría a los compañeros que votemos favorablemente este proyecto y ya para segundo hacemos las modificaciones que correspondan.

– Seguidamente la señora Presidenta pone en consideración y votación las dos proposiciones presentadas por el Senador Luis Emilio Sierra y leídas anteriormente por la Senadora Nora García, para lo cual se hace el respectivo llamado a lista:

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

– La doctora Delcy Hoyos, Secretaria de la Comisión, anuncia que se han registrado nueve (9) votos de los Senadores, todos por el **Sí**. En consecuencia han quedado aprobadas las dos proposiciones firmadas por el Senador ponente, Luis Emilio Sierra.

– Seguidamente la Senadora Daira Galvis Méndez, propone a la Presidencia poner en consideración el aplazamiento de la votación del artículo 7º del proyecto, el cual se discutiría en el Segundo Debate en Plenaria cuando se lleguen a acuerdos en torno al tema de que trata. Añade la Senadora Daira Galvis: Si no se aplaza, entonces yo me abstengo de votar simple y llanamente porque no me voy a contradecir con un proyecto del que fui ponente, y aquí también pasa lo mismo con el resto de compañeros.

– **En uso de una interpelación con la venia de la Presidencia, anota el Senador Luis Emilio Sierra, ponente de proyecto:**

Si la Senadora Daira dice que se abstendría en ese caso de votar esa proposición, simplemente no haga esa proposición; deje que el proyecto continúe como está y en Segundo Debate hacemos lo que corresponda; si usted insiste en presentar esa proposición tendríamos que votar y derrotarla. Yo le propondría que más bien no la haga y simplemente continuamos con la votación. Entonces Presidenta, ponga a consideración, ella dice que se excluye del artículo 7°, yo estaría en contra y pediría a la Comisión que la vote negativamente.

– La Presidenta de la Comisión somete a consideración y votación la proposición de la Senadora Daira Galvis, en el sentido de que se aplace la votación del artículo 7° del proyecto de ley, cuya votación se hará nominalmente. Explica la Presidenta que con el SÍ se aprobará el aplazamiento del artículo 7° del proyecto y con el NO, se negará.

– **Se hace el respectivo llamado a lista para la votación nominal:**

Alfonso López Héctor Julio	No
Córdoba Suárez Juan de Jesús	No
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	No
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	No
Name Cardozo José David	No
Sierra Grajales Luis Emilio	No
Valera Ibáñez Félix José	Sí

– La Secretaría informa que tres (3) Senadores votaron por el Sí y seis (6) por el No. Ha sido negada la proposición presentada por la Senadora Daira Galvis.

– Acto seguido, por petición del Senador ponente y sometido a consideración y votación por parte de la Presidenta, la Comisión aprueba la omisión de la lectura del articulado.

– La Presidencia somete a consideración y votación el articulado del proyecto, mediante votación nominal, procediéndose con el llamado a lista correspondiente:

Alfonso López Héctor Julio	Sí
Córdoba Suárez Juan de Jesús	Sí
Galvis Méndez Daira de Jesús	Sí
García Burgos Nora María	Sí
Martínez Aristizábal Maritza	Sí
Mora Jaramillo Manuel Guillermo	Sí
Name Cardozo José David	Sí
Sierra Grajales Luis Emilio	Sí
Valera Ibáñez Félix José	Sí

– Finalizado el llamado a lista, la Secretaría informa que se han registrado nueve (9) votos, todos por el SÍ, quedando aprobado el articulado del proyecto de ley tal como viene en la ponencia para Primer Debate.

– Así mismo y luego de ser sometido a consideración y votación por la Presidenta mediante votación ordinaria, la Comisión aprueba el siguiente título para el proyecto de ley: *por la cual se expiden disposiciones generales sobre inversión extranjera en el sector agropecuario y se dictan otras disposiciones.*

– La Comisión aprueba también de manera ordinaria el paso del proyecto a Segundo Debate para que se convierta en ley de la República, y la Presidencia dispone que se ampliará el número de ponentes para la plenaria a un representante de cada bancada.

– Acto seguido, se da lectura por Secretaría, a la siguiente proposición.

**Proposición**

En ejercicio del control político conforme al artículo 258 de la Ley 5ª de 1992, cítese a los señores Ministros de Relaciones Exteriores, de Minas y Energía y de Trabajo para debatir sobre la contratación de obreros extranjeros (chinos y venezolanos), para trabajar en empresas colombianas donde el Estado tiene el control. Firma: *Daira Galvis Méndez*, Senadora de la República.

– Una vez sometida a consideración y votación por la Presidenta, la Comisión aprueba la proposición leída.

– Seguidamente y por instrucciones de la Presidenta de la Comisión, se anuncia a los honorables Senadores que en la próxima sesión de esta Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, se discutirán y votarán en Primer Debate los siguientes proyectos de ley:

**1. Proyecto de ley número 96 de 2012 Senado, por el cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM, el GLP y el turbo combustible de aviación GET A1 y se dictan otras disposiciones.** Ponente: honorable Senador *Jaime Enrique Durán Barrera*.

**2. Proyecto de ley número 122 de 2012 Senado, por medio de la cual se crea, organiza y se fortalece el voluntario de guardaparques y se dictan otras disposiciones.**

Ponentes: honorables Senadores, *Lidio García Turbay, José David Name Cardozo y Félix Valera Ibáñez*.

– Agotado el orden del día, la Presidencia levanta la sesión y cita para el próximo martes a las 10 de la mañana.

La Presidenta,

*Nora María García Burgos.*

El Vicepresidente,

*Félix José Valera Ibáñez.*

La Secretaria General,

*Delcy Hoyos Abad.*