



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO X - N° 388

Bogotá, D. C., martes 14 de agosto de 2001

EDICION DE 28 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
ACTA NUMERO 028 DE 2001

(junio 13)

Legislatura 2000 - 2001 - Segundo Período

Siendo las diez y cinco minutos de la mañana, el honorable Representante Armando Amaya Alvarez, presidiendo temporalmente la sesión, ordena llamar a lista y contestaron los siguientes honorables Representantes:

Amaya Alvarez Alvarez
Carvalho Quigua Hernando
Gutiérrez Poveda Julio
Paz Ospina Marino
Ramos Maldonado Carlos Arturo
Tapias Delgado Mauro Antonio.

Posteriormente, durante la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Acosta Osio Alonso
López Cortés Gustavo
Martínez Ariza Francisco Javier
Mesa Arango Ernesto
Olano Becerra Plinio Edilberto
Ordosgoitia Santana Luis Carlos
Quintero Rueda Roberto
Sánchez Franco Oscar
Uribe Bent María Teresa
Vélez Gálvez María Clementina
Villadiego Villadiego Sandra Elena

Sin excusa dejó de asistir la honorable Representante:

Mejía Marulanda María Isabel.

El Secretario:

Tenemos quórum deliberatorio señor Presidente.

El Presidente (por orden alfabético el honorable Representante Armando Amaya Alvarez):

Abrase la sesión y procédase a leer el Orden del Día.

El Secretario:

ORDEN DEL DIA

para la Sesión Ordinaria del día miércoles 13 de julio de 2001

Hora: 9:00 a.m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a Funcionarios

Proposición número 013

(Bogotá, D. C., noviembre 15 de 2000)

Cítese Al Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Juan Manuel Santos*, a la Superintendente Bancaria, doctora *Patricia Correa Bonilla*, al señor Director de Fogafín, doctor Héctor José Cadena Clavijo, y al Superintendente de Sociedades, doctor *Jorge Pinzón Sánchez*, para que en la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes del día miércoles 6 de diciembre de 2000, a las 10:00 a.m., respondan e informen los resultados de la vigilancia especial a la cual se encuentra sometida la Corporación Financiera de Transporte S.A., Corfitransporte e informe las decisiones implementadas con la corporación, según los siguientes cuestionarios.

Solicitar autorización a la plenaria de la corporación para que la sesión sea transmitida por Señal Colombia por ser un tema de interés nacional.

Firmado honorables Representantes *Hernando Carvalho Quigua*, *Plinio Edilberto Olano Becerra*, *Mauro Antonio Tapias Delgado*.

Cuestionario para el señor Ministro de Hacienda y Crédito Público:

1. ¿Cuáles son las medidas tomadas a nivel financiero para cumplir con la Ley 336 de 1996 Estatuto Nacional del Transporte, en lo que hace relación con la reposición del parque automotor de transporte público, a sabiendas que los recursos y fondos constituidos para este fin quedaron expropiados por el Gobierno con la intervención de la Corporación Financiera del Transporte?

2. ¿Cuáles son las políticas del gobierno orientadas a recuperar el parque automotor de las empresas víctimas de la violencia armada con la quema de vehículos para el transporte de pasajeros y/o carga?

3. ¿Cuáles con las políticas y directrices del Gobierno Nacional tendientes a armonizar la legislación financiera con la prestación del servicio público del transporte en un momento en el cual ningún transportador del país es sujeto de crédito en las entidades financieras?

4. ¿Cuáles son las políticas para armonizar la legislación financiera con la legislación del transporte teniendo en cuenta que el sector debe cumplir las exigencias de ambas regulaciones?

5. ¿Tienen los transportadores alguna opción para permanecer en la prestación del servicio público capitalizando las perdidas generadas por la respuesta armada, las extorsiones y robos a lo largo de las vías y ciudades del país y sin tener un organismo financiero que lo respalde?

6. ¿Conoce la cantidad de vehículos que necesitan de reposición para que sus propietarios puedan permanecer como prestadores del servicio público? ¿Ha sido evaluado el impacto negativo de la no reposición en materia de salubridad, por contaminación ambiental,

siniestralidad y accidentalidad vial e impacto negativo en los conductores operadores de los vehículos por falta de ergonomía y accesos a nuevas tecnologías?

7. ¿Qué ha implementado el Gobierno Nacional desde el punto de vista económico, en relación con estrategias y programas para resolver el problema de reposición del parque automotor del servicio público, tema ya diagnosticado por diversos Ministerios desde hace varios años?

8. ¿Se ha medido el impacto negativo, económico, destrucción del apalancamiento financiero y la posible desaparición de un buen número de empresas del transporte, que no pueden cumplir los requisitos exigidos por los estatutos vigentes? Situación que se genera con las medidas instrumentadas frente a la Corporación Financiera del Transporte, contrariando lo ordenado en la Constitución Nacional, artículo 333.

Cuestionario para la señora Superintendente Bancaria:

1. ¿En qué forma velo la Superintendencia para que la Corporación Financiera del Transporte no ejecutara prácticas comerciales restrictivas?

2. ¿Por qué el sector del transporte perdió la confianza en la Corporación Financiera del Transporte estando en vigilancia especial de la Superintendencia Bancaria?

3. ¿Por qué la Corporación Financiera del Transporte estando en vigilancia especial incumplió sus obligaciones con los transportadores y aumentó el índice de riesgos de esta actividad comercial?

4. ¿Por qué estando la Corporación Financiera del Transporte en vigilancia especial no se le ejerció el control a los gastos de viáticos nacionales e internacionales, asesorías, salarios y autonegociados al interior de los miembros de la Junta Directiva?

5. ¿Con qué fundamento jurídico la Superintendencia Bancaria autorizó una emisión de acciones en un valor tres veces menor al intrínseco certificado?

6. ¿Por qué la Superintendencia Bancaria autorizó el ejercicio de la lesión enorme al interior de la Corporación Financiera del Transporte?

7. ¿Qué medidas adopto la Superintendencia Bancaria, tendientes a evitar el empobrecimiento institucional por los altos costos y gastos de funcionamiento en contravía con la negativa situación financiera de la Corporación?

8. ¿Cómo y para qué nace la Corporación Financiera del Transporte?

9. ¿Favor informar que relación tiene la Corporación Financiera del Transporte con el Emisor?

10. ¿Por qué nunca se manejo el proceso de Inversión en la Corporación Financiera del Transporte?

11. ¿Se le endoso el dominio de la Corporación Financiera del Transporte a algunos

transportadores solo para garantizar la permanencia en el Servicio?

12. ¿Qué reglamentación especial y puntual implementó la Superintendencia Bancaria para la Corporación Financiera del Transporte teniendo en cuenta su objeto, negocios, activos y pasivos atípicos frente a los demás del sector financiero?

13. ¿Podríamos interpretar que con la intervención y en proceso de liquidación a que está sometida la CFT, se oficializaron las terminales de transporte, principal activo de la misma?

14. Estando en vigilancia especial desde el año 1992 la CFT. Cuáles son los informes realizados que demuestre la acción del Estado. Favor enviar copia de cada uno de ellos.

15. ¿Por qué razón sí se intervino para liquidar la CFT no se le nombro liquidador?

16. ¿Por qué razón se le ordeno a la CFT realizar transacciones entre sus dueños si para ello se privatizó?

17. ¿Por qué estando intervenida la CFT el IFI toma por su derecha títulos valores de la CFT sin haberse efectuado el inventario de activos y ejerce acciones de dueño sobre los mismos?

18. ¿Por qué estando en manos de la Superintendencia Bancaria la CFT se le sustrae documentos y no se le comunica ni a sus dueños ni a las autoridades pertinentes?

19. ¿Por qué la Superintendencia Bancaria ordena que se realicen acciones en la CFT y sin embargo permanece la masa de trabajadores sin ocupaciones?

20. ¿Por qué razón las entidades intervenidas en proceso de liquidación como la CFT hay que pagar salarios a pesar de que no hay prestación del servicio y subordinación?

21. ¿Favor confirmar si de acuerdo a nuestra legislación laboral para pagar salarios debe haber necesariamente subordinación?

22. ¿El qué los trabajadores de la Entidad intervenida queden subordinados a la Superintendencia los convierte en empleados Públicos?

23. ¿Por qué estando en cuádruple vigilancia la CFT por parte de la Superintendencia Bancaria, se le esquilma el patrimonio imponiendo multas?

24. ¿Por qué no se autorizó la posesión de los nuevos miembros de la Junta Directiva de la CFT en el presente año?

25. ¿Por qué no se permitió que el Presidente de la CFT fuera despedido de su cargo tal como lo ordenó la Asamblea?

26. ¿Por qué estuvo en vigilancia especial la CFT desde el año 1992 y no reposa un solo informe sobre esta acción del Estado?

Cuestionario para el señor Director de Fogafín:

1. De acuerdo a la Ley 117 de 1985, uno de los objetivos para los cuales fue creado el Fogafín es el de servir de instrumento para el fortalecimiento patrimonial de las instituciones financieras. En el caso de la Corporación Financiera del Transporte, CFT, al estar inscrita a Fogafín

tiene derecho a acceder a solicitar este servicio del Estado?

2. Fogafín en otro de sus objetos puede asumir temporalmente la Administración de Instituciones Financieras para lograr su recuperación económica. Fogafín cumplió con éste objetivo de la ley con respecto a la CFT?

3. Fogafín puede destinar a las instituciones financieras liquidez con base a los bienes recibidos en dación de pago, en cualquier momento la Entidad a su cargo le otorgó liquidez a la CFT? ¿En caso afirmativo por qué monto y en qué condiciones?

4. De acuerdo a la Resolución 006 de junio 30 de 1999, en su artículo 1°, crea una línea de crédito con la constitución de un Fondo para fortalecer los establecimientos de crédito. ¿Favor informar si la CFT acudió a dicha línea de crédito? Si Fogafín no le otorgó favor informar cuál fue el argumento jurídico, técnico y económico para haber negado la solicitud?

5. ¿Favor informar si por parte de las accionistas de la CFT hubo alguna solicitud para acceder a estos créditos y compromiso de capitalizar la entidad? En caso positivo ¿por qué no se le otorgó crédito puente a la CFT y crédito de capitalización?

6. La CFT siguiendo lineamientos trazados de Fogafín contrató una firma consultora para realizar su valoración económica, cuyos resultados y conceptos fueron presentados a Fogafín cumpliendo los términos de la Resolución 006. ¿Cuáles son los argumentos jurídicos, técnicos y económicos para haber negado dicha solicitud?

7. ¿Por qué siendo una entidad que tiene un atractivo interés social y económico para el país, con un nicho de mercado específico y poco competido, no se le brindaron todos los apoyos necesarios para salir adelante, teniendo en cuenta el marco de objetivos con el cual fue creado el Fogafín?

8. ¿Cuál fue la evaluación y la decisión tomada por parte de la Junta Directiva de Fogafín para no haber fortalecido la CFT (favor enviar copias de las actas donde se discutió el tema de la CFT).

Firmado honorable Representante *Hernando Carvalho Quigua*.

Cuestionario aditivo a la Proposición número 013 del 15 de noviembre de 2000

1. ¿Cuáles fueron las medidas o gestiones adelantadas por la Superintendencia Bancaria, durante el lapso en que decretó "vigilancia especial" en la Corporación Financiera de Transporte S.A.?

2. ¿De qué manera y a través de qué mecanismos intentó la Superintendencia Bancaria evitar que finalmente se diese la Toma de Posesión, fin último de la vigilancia especial, según dispone el artículo 113 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero?

3. De qué forma y con qué instrumentos se dio la vigilancia calificada sobre la Corporación Financiera de Transporte S.A.? Qué conductas o comportamientos financieros sugirió

la Superintendencia Bancaria para obtener superar las causas que motivaron la medida?

4. Durante este término, qué tratamiento dio la Superintendencia Bancaria a las propias propuestas presentadas por la Corporación? Por qué razones no se autorizó la venta de activos inmobiliarios destinados a mejorar la relación de solvencia de la entidad?

5. Si una característica de la vigilancia especial es su carácter temporal, por qué durante el largo tiempo que ella rigió no se evitó el deterioro de la Corporación?

6. Qué medidas sugirió la Superintendencia Bancaria concretamente dirigidas a aceptar programas de recuperación o enajenación de activos, manejo de cartera o capitalizaciones?

7. Qué grado de responsabilidad estima la Superintendencia Bancaria, pudo producir “la vigilancia especial” indefinida e indeterminada en el mantenimiento de la Corporación?

8. Qué tratamientos se dio a la solicitud de conversión de la Corporación Financiera, en Cooperativa Financiera siguiendo las prerrogativas previstas en el artículo 1° de la Ley 510 de 1999?

9. Las razones presentadas a la Superintendencia Bancaria por la Corporación Financiera sobre la conversión en Cooperativa Financiera, fueron expuestas al Consejo Asesor de la Superintendencia Bancaria?

10. Si el plazo para que las observaciones del proceso vencía el 2 de octubre de 1999, en qué fecha se realizó la presentación al Consejo Asesor para determinar la conveniencia de la intervención?

11. Fue ilustrado adecuadamente el Consejo Asesor, sobre la conversión en Cooperativa Financiera de la Corporación, si se considera que el plazo otorgado a esa entidad solo vencía el 2 de octubre, y el Consejo Asesor se reunió el 27 de septiembre?

Firmado honorable Representante *Plinio Edilberto Olano Becerra*.

Cuestionario aditivo a la Proposición número 013 del 15 de noviembre de 2000, para la señora Superintendente Bancaria, doctora Patricia Correa Bonilla:

1. Usted que direcciona la fiscalización en el sector financiero, que ha hecho para impedir que se dilaten innecesariamente los procesos liquidatorios de las entidades programadas con la consiguiente erogación exagerada de los salarios y primas de los funcionarios designados para este cometido.

2. Qué programa ha diseñado la Superintendencia Bancaria, para terminar con los procesos liquidatorios de entidades del sector financiero, que desde hace tiempo se iniciaron y que se han venido dilatando periódicamente con un alto costo para los ahorradores y los contribuyentes del 2 y 3 por mil.

3. Cuáles son las políticas para armonizar la legislación vigente, que decretó la liquidación de las entidades financieras, con los intereses y derechos de los ahorradores?

4. Explíqueme a la Comisión Sexta Constitucional Permanente y por ende al Congreso de la República, cómo es el seguimiento y control que le hacen a los liquidadores para evitar que dilaten deliberadamente el proceso, qué responsabilidades se les ha fijado, y qué está haciendo su Despacho para que se efectúe una liquidación pronta y eficaz.

Firmado honorable Representante *Mauro Antonio Tapias Delgado*.

Cuestionario aditivo a la Proposición número 013 del 15 de noviembre de 2000, para el señor Director del Fondo de Instituciones Financieras, Fogafín, doctor Héctor José Cadena Clavijo:

1. En consideración a que la entidad a su cargo ha venido ejecutando medidas tendientes a conjurar la crisis de las entidades financieras, y en razón a que por mandato ejecutivo entraron en liquidación algunas de ellas, como Cooperativas y otras, a qué se debe la tardanza en la terminación del proceso liquidatorio de las entidades programadas?

2. Qué ha hecho su dirección para evitar la erogación secuencial de macrosalarios hasta por dieciocho millones de pesos, según lo establecido en el Decreto 095 de febrero de 2000 emanado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y las consecuentes erogaciones de prima de gestión, todo ello en detrimento de los ahorradores y de la nueva imagen ética que se le debe dar a estos procesos liquidatorios?

3. Cuál es el control establecido para adelantar el proceso de evaluación de los activos a liquidar a precios actuales del mercado, como lo dispone el numeral 11 del artículo 5° del Decreto 2418 de 1999, y cuál la responsabilidad fiscal, penal y administrativa que le correspondería a la Dirección, cuando no se le hace un seguimiento estricto y riguroso a las actuaciones de los liquidadores?

Firmado honorable Representante *Mauro Antonio Tapias Delgado*.

III

Citación a funcionarios Públicos

Proposición número 040

(Bogotá, D. C., 28 de marzo de 2001)

Cítese al señor Ministro de Educación Nacional, doctor Francisco José Lloreda Mera, para que en la Sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes que se llevará a cabo el día miércoles 6 de junio de 2001, a las 10:00 a.m., responda el Cuestionario adjunto.

Firmado honorables Representantes *María Teresa Uribe Bent, Mauro Antonio Tapias Delgado, Hernando Carvalho Quigua, Ernesto Mesa Arango, Sandra Elena Villadiego Villadiego, María Clementina Vélez Galves*.

Cuestionario para el señor Ministro de Educación Nacional, doctor Francisco José Lloreda Mera:

1. Cuáles son las medidas tomadas por el Ministerio a su cargo, para suplir las plazas de maestros trasladados acogidos al Decreto 1645 de 1992?

2. Ante la difícil situación fiscal que viven los entes territoriales con respecto a compromisos heredados de administraciones anteriores y no cumplidos, con el sector educativo, lo que ha originado un endeudamiento que dificulta los pagos por parte de dichos entes, qué propuestas tiene el Ministerio para hacer viable una política concreta que nos permita conjurar la crisis planteada?

3. Frente a la situación creada a raíz de la promulgación de la Ley 617 de 2000, la cual se refiere al ajuste fiscal, y que afectó gravemente al sector laboral de los docentes y al educativo en todo el territorio nacional, qué políticas inmediatas tiene el Gobierno Nacional, concretamente su Cartera, para ejecutarlas con los entes territoriales y poder superar la crisis social, laboral y educativa en las cuales se debaten tanto el gremio docente como el de los educandos.

4. Conforme a lo preceptuado en la Ley 60 de 1993, conocida como la “Ley de Competencias y Recursos”, los gobernadores tienen la iniciativa de proponerles a las Asambleas Departamentales que aprueben la descentralización de la educación a los municipios que cumplan la exigencia de la norma, para que asuman el manejo directo de la educación en su jurisdicción, qué medidas ha adoptado el Despacho a su cargo, para que se le dé cumplimiento a la ley, toda vez que lo que hoy ocurre, es que los gobernadores se niegan a cumplir el mandato legal?

5. Cuánto le cuesta al Estado un estudiante de Primaria y Secundaria Departamento por Departamento?

Firmado honorables Representantes *Mauro Antonio Tapias Delgado, María Teresa Uribe Bent*.

Proposición aditiva a la número 040 del 28 de marzo de 2001

(Bogotá, D. C., 9 de mayo de 2001)

Cítese al señor Ministro de Educación Nacional y a la Directora del Icetex, e invítese al señor Contralor General de la República, para que en la Sesión que llevará a cabo la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, el día miércoles 6 de junio de 2001, a las 10:00 a.m., respondan el siguiente cuestionario:

Al señor Ministro de Educación:

¿Por qué cree usted que el Gobierno debe mantener un instituto como el Icetex?

A la Directora del Icetex:

– Explique la política del Gobierno en materia de crédito educativo.

– Explique la necesidad del gasto en funcionamiento de la oficina central y cada una de las regionales del Icetex.

– ¿Cuántos contratos de asesoría externa tiene hoy el Icetex? (Anexar relación con nombre del contratista, objeto y cuantía).

– Cuántos tuvo en el año 2000? (Anexar relación).

– Explique la forma cómo fueron adjudicadas las becas ofrecidas por el gobierno de Cuba.

Firmado honorable Representante *Plinio Edilberto Olano Becerra*.

Proposición aditiva a la número 040 del 28 de marzo de 2001

(Bogotá, D. C., 9 de mayo de 2001)

Cuestionario para el señor Ministro de Educación Nacional:

1. Aplicación y ejecución de la Ley 21; qué recursos se han aplicado en esta vigencia fiscal, cuáles establecimientos educativos se han beneficiado. Qué criterio fijará el Gobierno para aplicar los nuevos recursos para los establecimientos educativos. Cuáles estamentos gubernamentales participan en la adjudicación de éstos y a cuánto ascienden los recursos.

2. Con fundamento en la anterior pregunta, qué recursos se han invertido en esta vigencia fiscal y en la anterior, concretamente en el departamento de Santander y la relación de los establecimientos educativos, y los recursos asignados.

Firmado honorables Representantes *Roberto Quintero Rueda, Alonso Acosta Osio*.

Proposición número 055

(Bogotá, D. C., 25 de abril de 2001)

En el debate citado para el día miércoles 6 de junio con el señor Ministro de Educación Nacional, doctor Francisco José Lloreda Mera, cítese a la Directora Nacional del Icfes, doctora Patricia Martínez Barrios, a la Directora del Icetex, doctora Luz Marina Chica, para que resuelvan los cuestionarios adjuntos.

Solicítese Señal Colombia.

Firmado honorables Representantes *Armando Amaya Alvarez, Francisco Javier Martínez Ariza*.

Cuestionario aditivo para la Directora Nacional del Icetex:

1. Cuál es la situación financiera del Instituto. A cuánto asciende la cartera vencida. De qué estratos son los deudores del Instituto.

Qué fechas tienen los vencimientos de la cartera del Instituto.

2. Cómo está asumiendo el Instituto la situación financiera producto de la deserción de los estudiantes de pregrado y postgrado?

3. En qué estado está el Fondo de Garantías que con participación del Instituto se ha diseñado?

4. Cómo avanza la creación de un Banco de segundo piso para el crédito educativo?

5. Cuál es la proyección del Instituto frente a la financiación de los programas de postgrado en el Exterior?

6. Cómo avanza el programa de segundo idioma para los Docentes Universitarios?

Firmado honorables Representantes *Armando Amaya Alvarez, Hernando Carvalho Quigua*.

Preguntas Directora Nacional del Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, Icfes:

1. En qué etapa está el proceso de acreditación de los programas de Educación Superior en el país?

2. Colombia es el país de América Latina con menor inversión en los programas de Ciencia y Tecnología.

Cuál es la política del Instituto en el desarrollo de una estrategia clara de investigación enmarcada en la formación en los programas de pregrado y postgrado?

3. Durante aproximadamente 18 meses se adelantó a lo largo y ancho del país de la Movilización Social por la Educación Superior, llegando a conclusiones en las comisiones temáticas sobre calidad, acreditación e investigación, financiación, regionalización.

Cuál es la estrategia del Instituto en la aplicación de una política que conduzca a un modelo ideal de Educación Superior?

4. Cómo avanza, como iniciativa gubernamental, el proceso de reforma a la Ley 30 del año 1992?

5. Cuál es la evaluación de la implantación de las Nuevas Pruebas de Estado?

6. Por qué se considera que las Pruebas de Estado son inequitativas y discriminatorias?

Firmado honorables Representantes *Armando Amaya Alvarez, Hernando Carvalho Quigua, Oscar Sánchez Franco*.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

La Presidente,

María Teresa Uribe Bent.

El Vicepresidente,

Gustavo López Cortés.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Argemiro Ortigoza González.

Leído el Orden del Día señor Presidente.

El Presidente:

Señor Secretario, proceda a informarnos qué tipo de quórum existe actualmente en la Comisión y solicitarle al señor Subsecretario, al doctor Argemiro Ortigoza, le pida a los compañeros que están en el primer piso de la Comisión, les informe que ya la sesión inició.

El Secretario:

Tenemos deliberatorio señor Presidente.

El Presidente:

Entonces arranquemos con la sesión y procedemos a aprobar el Orden del Día cuando tengamos quórum decisorio. Tiene la palabra el doctor Hernando Carvalho.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

Gracias señor Presidente. He visto en el día de hoy un Orden del Día bastante extenso, a mí me parece que en aras de hacer una muy buena sesión, podemos proponer se cancelen los dos debates, si así lo tienen a bien los colegas que firmaron la proposición conmigo en la citación a la Corporación Financiera del Transporte y al señor Ministro de Educación, que son debates

totalmente distintos. En aras de que los funcionarios vayan a trabajar a sus despachos, porque la Plenaria en principio había sido convocada para las once de la mañana, yo estuve ayer pendiente, a pesar de que no me encontraba aquí en el país, de que la sesión no fuera cancelada, me dijeron que sí, que efectivamente se iba a llevar a cabo una sesión de nueve de la mañana a once de la mañana, que era la hora en que había sido citada la Plenaria, ahora me entero que la Plenaria fue postergada para las dos de la tarde, pero igual no vamos a poder hacer unos buenos debates con la profundidad que se requiere, el tema de la Corporación Financiera de Transporte es fundamental que se le pueda dedicar una sesión completa.

Señor Presidente, yo le rogaría que sometiera a discusión cuando haya el quórum decisorio para que se apruebe la modificación del Orden del Día, terminamos en el día de hoy el debate a las concesiones, porque tengo entendido que falta más de la mitad del debate y seguramente van a ser tres o dos horas y media y posteriormente no vamos a poder realizar ningún otro debate. Entonces esa es una proposición que yo dejo sobre la Mesa señor Presidente, para modificar el Orden del Día.

Igual veo que fue citada la señora Directora del Icetex, yo la cité, lo mismo al señor Ministro de Educación y a la Directora del Icfes, dependiendo de la decisión que tome esta Comisión, para que continúen en el recinto o puedan retirarse a cumplir sus funciones. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el doctor Carlos Arturo Ramos.

Honorable Representante Carlos Arturo Ramos Maldonado:

Muchas gracias señor Presidente. Es precisamente en la misma medida del doctor Hernando Carvalho, de modificación del Orden del Día, teniendo en cuenta varios aspectos señor Presidente; uno, que de acuerdo a la Agenda Legislativa que tiene planteada la Mesa Directiva de la Cámara, para los próximos cuatro días que restan de sesión, se va a trabajar a partir de mañana desde las diez de la mañana, significa que las Comisiones no van a tener más sesiones posiblemente, sino que esta es la última sesión.

Teniendo en cuenta eso y teniendo en cuenta que todavía restan por debatir algunos proyectos de ley aquí en Comisión Sexta y que están listos, con ponencia presentada a la Comisión. La propuesta mía es precisamente modificar el Orden del Día para que en el primer punto se daban estos proyectos, no solamente los que están incluidos en la proposición que firmamos cuatro Congresistas, sino también uno que adiciona el doctor Armando Amaya y el doctor Oscar Sánchez. Señor Secretario, usted tiene en sus manos la proposición presentada, repito, no solamente con esos proyectos sino con otros que va a mencionar el doctor Armando Amaya y el doctor Oscar Sánchez.

El Presidente:

Tiene la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Como quiera que ya tenemos el quórum decisorio, yo sí le pediría al doctor Hernando Carvalho, que si él quiere que cancelemos el debate con la Superintendencia lo hagamos, pero no con el Ministro de Educación, nosotros queremos que al señor Ministro de Educación la Comisión lo conozca. Entonces yo creo que sería bueno que por lo menos lo tengamos aquí un rato para que él de pronto, si no podemos hacer el debate hoy o concluir el debate, pues lo dejamos para después del 20 de julio, pero sería bueno que lo iniciáramos con él.

Entonces yo estoy de acuerdo doctor Hernando Carvalho que cancelemos el debate con la Superintendencia, el señor Director de Inviás, el señor Ministro de Transporte, los saludo muy cordial, que han sido tan formales, yo creo que él va a ser muy breve ya en lo que le queda del debate. Doctor Hernando, ayer fue un debate bastante largo, sus exposiciones fueron amplias, contundentes, tanto del señor Ministro como del señor de Inviás, que debe concluir con algunas pequeñas respuestas a algunos Congresistas, que tenemos en el caso de algunas carreteras, tipo nacional y yo creo que eso no va a ser tan largo. Señor Congresista, doctor Carlos Ramos, yo pienso que una vez termine el señor Director de Inviás, procedemos a votar de pronto los proyectos que tenemos ahí y continuamos con el debate hasta que nos lo permita, nosotros conseguimos ayer con el señor Presidente de la honorable Cámara, que trasladará la sesión de hoy a las dos de la tarde y no a las once como inicialmente convocó el señor Presidente en ese momento, doctor Higueta.

Yo sí creo doctor Carlos Ramos, que debemos arrancar con el Orden del Día como está y cancelemos el debate con el señor Superintendente de Transporte, pero lo demás yo le solicito a la honorable Comisión que dejemos el debate con el Ministro de Educación.

El Presidente:

Doctores Mauro Tapias y Hernando Carvalho, yo les solicito presentar a la Mesa Directiva por escrito la proposición de cambio de Orden del Día.

Como ya hay quórum decisorio sometemos a consideración el Orden del Día, se abre la discusión, ya existe en la Mesa una proposición alterando el Orden del Día con el propósito de darle salida a los proyectos de ley, teniendo en cuenta las consideraciones manifestadas por el doctor Carlos Arturo Ramos. Sírvase señor Secretario leer la proposición que reposa, modificando el Orden del Día.

El Secretario:**Proposición número 068**

(Bogotá, D. C., junio 13 de 2001)

Modifíquese el Orden del Día de la sesión del día 13 de junio de 2001, e inclúyanse los

proyectos de ley para rendir ponencia para primer debate, los números 147, 210 y 222.

Firmado *Carlos Arturo Ramos Maldonado, Armando Amaya Alvarez, Oscar Sánchez Franco, Julio Gutiérrez Poveda.*

Falta la proposición del doctor Carvalho señor Presidente.

El Presidente:

Continúa la discusión, tiene la palabra el doctor Alonso Acosta.

Honorable Representante Alonso Acosta Osio:

Gracias Presidente. Es solamente para solidarizarles a ver si ya se está transmitiendo por Señal Colombia, porque yo creo que la Comisión debe esperar que empiece la transmisión de Señal Colombia, porque hay que hacer un rechazo público y lo quiero hacer con Señal Colombia, sobre las difamaciones del Gobernador de Antioquia, el doctor Guillermo Gaviria, diciendo que esta Comisión aprobó soslayadamente y bajo la Mesa la Ley de Televisión. Entonces yo sí quiero aclararle exactamente a ese señor, exactamente cómo fue el debate y por eso le solicito, cuando esté ya Señal Colombia, nosotros poder hacerle la aclaración respectiva, porque no puede quedar duda ante el país, que este ha sido un proyecto que se ha discutido por seis meses en esta Comisión y el debate que tuvo, para que venga a decir que los miembros de esta Comisión estamos haciendo cosas debajo de la mesa. Gracias Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el doctor Gustavo López.

Honorable Representante Gustavo López Cortés:

Presidente, yo quisiera pedirle el favor que estando parte de la Mesa Directiva presente, pues que se nos permitiera dirigir la sesión.

El Presidente:

Muy bien señor Representante, lo que ocurre es que cuando arrancamos la sesión, el único que desgraciadamente arrancaba por A era yo, Armando Amaya Alvarez y el Reglamento dice que preside el que esté por orden alfabético. Yo celebro complacido poderle entregar aquí las riendas del poder, doctor Gustavo López.

El Presidente (asume el honorable Representante Gustavo López Cortés, Vicepresidente de la Comisión):

Bueno señor Secretario, entonces continuemos.

El Secretario:

Señor Presidente, se le va a dar lectura a la proposición No. 069, que presentó el doctor Hernando Carvalho Quigua.

Trasládese el debate de la Corporación Financiera de Transporte para la fecha que considere la Mesa Directiva.

Firmado Hernando Carvalho Quigua.

Señor Presidente, puede someter a consideración el Orden del Día con la alteración que pidió el doctor Hernando Carvalho, la modificación y la alteración que pidió el doctor Carlos Arturo Ramos Maldonado.

El Presidente:

En consideración de la Comisión el Orden del Día presentado, con las alteraciones ya escuchadas en la Comisión, continúa la discusión, tiene la palabra el honorable Representante Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Señor Presidente, únicamente para sugerirle que evacuemos las proposiciones en el orden en que se presentaron. Hay una en la cual yo estoy de acuerdo con el doctor Carlos Arturo Ramos, que podemos, antes del rechazo público que va a hacer el doctor Alonso Acosta por Señal Colombia, en el tema de las declaraciones del Gobernador de Antioquia, podemos ganar tiempo aprobando los proyectos que ya están presentados en Secretaría. Era esa observación señor Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el honorable Representante Plinio Olano.

Honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra:

Gracias señor Presidente, un saludo a todos los funcionarios que han aceptado la invitación de la Comisión y en segundo término; señor Presidente, un poco porque llegué un momento tarde, si el Orden del Día tiene previsto que se arranque con el debate que quedó pendiente en el día de ayer, porque aquí en el Orden del Día que yo tengo tiene un primer punto, solamente para ese conocimiento señor Secretario, si es así, yo estaría de acuerdo con la proposición que ha presentado el doctor Carvalho, lo hago expresamente público, porque como soy compañero citante de él en esa proposición, pues estoy de acuerdo en que volvamos a colocar, y en las otras proposiciones, igualmente para que le demos curso al trabajo legislativo. Muchas gracias.

El Presidente:

La Presidencia, como también el suscrito llegó un poco tarde por estar atendiendo una situación de último momento con el doctor Acosta y con el doctor Martínez, le voy a pedir al Secretario que entonces se digne leer nuevamente el Orden del Día de manera rápida y entonces vamos a leer las proposiciones en el orden que se presentaron, para que las vayamos aprobando.

El Secretario:

Primero: Llamado a lista y verificación del quórum.

Segundo: Citación a Funcionarios, que es el debate sobre las concesiones.

Tercero: Sería el debate a la Superintendente Bancaria, al de Fogafin, al Ministro de Hacienda.

Cuarto: Sería al Ministro de Educación, Ictex e Icfes.

Pero hay dos proposiciones.

El Presidente:

Sírvase leerlas señor Secretario.

El Secretario:

Primera:

Modifíquese el Orden del Día de la sesión del día 13 de junio de 2001, e inclúyanse los proyectos de ley para rendir ponencia para primer debate, los números 147 de 2001, 210 de 2001 y 222 de 2001.

Firmado *Carlos Arturo Ramos Maldonado, Armando Amaya Alvarez, Oscar Sánchez Franco, Julio Gutiérrez Poveda.*

La otra, donde se traslada el debate de la Corporación Financiera del Transporte para fecha que considere la Mesa Directiva.

Firmado *Hernando Carvalho Quigua.*

El Presidente:

La primera proposición entonces, pienso que haría falta como un poco de claridad. Pasaría como primer punto o después del debate.

El Secretario:

Como primer punto.

El Presidente:

Continúa la discusión del Orden del Día con la proposición de modificación para que se pase al primer punto, la discusión de los proyectos.

La otra proposición consiste en trasladar el debate, presentada por el doctor Hernando Carvalho, que ya la Mesa Directiva, según la proposición, tendrá la forma de definir la fecha. Continúa la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. Aprueba la Comisión el Orden del Día planteado con las modificaciones propuestas?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El segundo punto en el Orden del Día sería ponencia para primer debate de tres proyectos de ley señor Presidente.

El Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer en su orden el primer proyecto que debe ponerse a consideración para primer debate, según la proposición de los ponentes.

El Secretario:

La proposición con que termina el informe para primer debate dice lo siguiente:

Proposición: “Por lo anteriormente expuesto, rendimos ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 147 de 2001 Cámara, “por el cual se estructura el Régimen Orgánico espacial para la Universidad Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones”, con el siguiente pliego de modificaciones.

De la Comisión,

Atentamente,

Firmado *Carlos Arturo Ramos Maldonado, Representante a la Cámara, departamento del Atlántico,*

Mauro Antonio Tapias Delgado, Representante a la Cámara, departamento del Cesar.

Plinio Edilberto Olano Becerra, Representante a la Cámara, Bogotá, D. C.

Gustavo López Cortés, Representante a la Cámara, departamento de Antioquia.

El Presidente:

Se somete a consideración de la honorable Comisión Sexta la proposición con que termina el informe, que se acaba de leer. Se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿La aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobada señor Presidente.

El Presidente:

De cuántos artículos consta el proyecto de ley señor Secretario.

El Secretario:

De nueve (9) artículos señor Presidente.

El Presidente:

Se somete a consideración de la Comisión el articulado del Proyecto. Se abre la discusión, tiene la palabra el honorable Representante Hernando Carvalho.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

Gracias señor Presidente. A ver, yo solamente quiero dejar una constancia sobre mi voto negativo al Proyecto de ley número 147 de 2001 Cámara, “por la cual se estructura el Régimen Orgánico espacial para la Universidad Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones”, por lo siguiente señor Presidente: A mí me parece que leyendo un poco los antecedentes, porque infortunadamente la ponencia hasta hace una media hora la recibí, habla de que se le quiere cambiar, se quiere transformar a la Universidad Abierta y a Distancia, en un ente universitario autónomo, como herramienta para aumentar su cobertura y la calidad de sus programas. Me parece que una cosa no tiene que ver con la otra, el hecho de ser autónomo no significa necesariamente que la calidad y la cobertura se vayan a ampliar.

Pero además de lo anterior, considero inconveniente el proyecto porque se abre el camino para que las demás universidades comiencen un proceso de separarse totalmente de la vigilancia del Icfes, al tener unos órganos autónomos y donde se crearían unas plantas de personal, ya tenemos la experiencia de la descentralización de la educación y ahí estamos viendo las consecuencias con el proyecto de Acto Legislativo 012 que pretende reducir un poco las transferencias, porque estos entes autónomos, pues se convierten en entes sin control y el mismo argumento podría darlo cualquier universidad en el país, me parece que es un precedente que no es positivo y por eso yo dejo mi constancia del voto negativo a este proyecto de ley. Como sé que tiene ya las mayorías en la Comisión, solamente quiero dejar esa constancia y obviamente el debate de fondo lo voy a dar en la Plenaria de la Corporación, una vez haya podido estudiar esta ponencia que como le digo, nos la entregaron hace apenas media hora y no me parece conveniente que se hubiera votado en el día de hoy, sin embargo no me voy a oponer a eso y voy a permitir que siga su discusión y seguramente su aprobación. Muchas gracias.

El Presidente:

Tiene la palabra el doctor Carlos Ramos en su calidad de ponente.

Honorable Representante Gustavo López Cortés:

Muchas gracias señor Presidente. A ver, hay algunas cosas que explicar, de hecho, en realidad la universidad a distancia existe como institución universitaria para poder desarrollarse aún más como única institución en el país, de carácter oficial que presenta el tema de educación abierta y a distancia, la única institucional nacional en ese sentido, como ente que necesita un régimen autónomo para poder desarrollarse al mismo tiempo como lo hace la Universidad Nacional, como lo hace la Universidad del Atlántico, la Universidad de Antioquia, la Universidad del Valle. Para que no quede amarrada a decisiones de cada semestre, de las adiciones presupuestales que se le puedan presentar para poder avanzar en su aspecto administrativo, es necesario cambiar entonces la nominación para convertirla realmente en una institución autónoma de carácter universitario y que pueda profundizar todos los elementos de una institución de carácter superior como es la investigación, por ejemplo, que no se puede desarrollar cabalmente en la universidad abierta y a distancia y que se da en otras instituciones, y teniendo en cuenta las dificultades que ha tenido la universidad con el CESU, con una característica muy particular, porque entendemos que el CESU anteriormente era conformado por directivos rectores de las universidades públicas e impedían el desarrollo institucional de las instituciones universitarias para convertirse en universidad, entonces hemos comenzado el proceso de la conversión, no es creación de la universidad, es conversión de la universidad.

En ese sentido, nosotros hemos avanzado en primer debate es para no dejar morir el proyecto, porque culmina la Agenda Legislativa de este proyecto y queda todo un espacio, como conversábamos con el doctor Gustavo López, que es más, trabajó la ponencia, la avanzó con el sentido de que para segundo debate vamos a continuar en el proceso, discutiendo inclusive con el Ministerio de Educación como se ha venido haciendo. Entonces para que haya una concertación en cuanto a la definición y la decisión final que vamos a tomar nosotros.

Entonces, era eso simplemente eso, nosotros vamos a proponer que se apruebe en primer debate el proyecto con la condición de que se siga el estudio antes de que sea presentada la ponencia para segundo debate. Muchas gracias.

El Presidente:

Tiene la palabra el honorable Representante Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Muchas gracias señor Presidente, yo quiero referirme al proyecto de ley en el sentido de que el artículo tercero de la Ley 30 es taxativo cuando dice que el estado, de conformidad con la Constitución Política de Colombia y con la

presente ley, garantiza la autonomía universitaria y vela por la calidad del servicio educativo a través del ejercicio de la suprema inspección y vigilancia de la educación superior. Yo creo que para nada está saliéndose del marco de la normatividad colombiana el tema de la Universidad Abierta y a Distancia, y es más, en el artículo 67 de la Constitución, según concepto de la Corte Constitucional dice que para los efectos que estamos comentando debe entenderse, que como la inspección y vigilancia se atribuyó al estado, el órgano político del mismo, es decir el Congreso, debe adoptar mediante ley, los principios y las atribuciones con base en los cuales el Ejecutivo debe velar la inspección y vigilancia de la educación.

Yo creo que para nada el proyecto de ley busca substraer del control y vigilancia del Icfes a la Universidad Abierta y a Distancia Nacional de Colombia, yo creo que el proyecto en ese sentido es sano, estoy de acuerdo con el doctor Hernando Carvalho en el sentido de que para presentar ponencia para Plenaria de Cámara si debemos profundizar mucho más en los contenidos de la ley, porque me parece que es un buen instrumento para que esta universidad que indudablemente está llegando a sectores a los cuales no llega ni la universidad pública, ni la universidad privada, le demos herramientas para cubrir la geografía nacional, es una obligación que tiene el estado colombiano y es de facilitar la formación de sus mejores hijos. Gracias Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el honorable Representante Ernesto Mesa.

Honorable Representante Ernesto Mesa Arango:

Gracias señor Presidente, simplemente para apoyar la decisión del doctor Carvalho, porque verdaderamente yo creo que aquí en la Comisión se está trabajando sobre muchos proyectos, no solamente sobre este proyecto sino sobre varios proyectos para el país, pero infortunadamente aquí usted se dio cuenta que ayer pedí también el informe que por qué no se había publicado un proyecto que estaba pasando por la Comisión Sexta en el día de ayer, lo mismo digo de esta ponencia porque apenas en este momento me la acaban de entregar. Que va a apoyar o desaprobado una ponencia que realmente no se cuál es el contenido. El proyecto, aquí yo creo que todos los que estamos acá, que no somos ponentes, no sabemos de qué trata la ponencia que acaban de entregarnos en este momento sobre el régimen orgánico especial.

Entonces yo creo que tampoco es el hecho de que a última hora a uno le vengán a entregar una ponencia para que la lea, pero antes de leerla la debe aprobar, yo creo que primero hay que leerla y después aprobarla o desaprobada, pero tenemos que saber qué es lo que tiene la ponencia. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Continúa la discusión del articulado del proyecto, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. Lo aprueba la Comisión.

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Título del proyecto señor Secretario.

El Secretario:

“Por el cual se estructura el Régimen Orgánico Especial para la Universidad Abierta y a Distancia, UNAD, y se dictan otras disposiciones”.

El Presidente:

Se somete a consideración de la honorable Comisión Sexta el título del proyecto que se acaba de leer. Se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Lo aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

¿Quiere la Comisión Sexta que este proyecto de ley pase a segundo debate?

El Secretario:

Sí lo quieren señor Presidente.

El Presidente:

Se designan como ponentes para segundo debate, a los mismos honorables Representantes que actuaron como ponentes para primer debate. Tiene la palabra el honorable Representante Carlos Ramos.

Honorable Representante Carlos Arturo Ramos Maldonado:

Muchas gracias. Yo creo que en nombre de los ponentes agradecemos que se haya permitido que este proyecto continúe su curso legislativo y hago de nuevo la observación; vamos a trabajar en equipo, incluyendo al Ministerio de Educación, para que este proyecto realmente sea ley y la Universidad sea convertida en la institución.

Pero quería hacer otra observación, el doctor Martínez había solicitado que fuera incluido en el equipo de ponentes, si a bien lo considera el Presidente, yo dejo eso como constancia señor Presidente.

El Presidente:

Con mucho gusto honorable Representante. Entonces al grupo de ponentes inicial se suma el doctor Francisco Martínez y le pediría también al doctor Oscar Sánchez que haga parte de ese grupo de ponentes.

Tiene la palabra el honorable Representante Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Gracias señor Presidente. Es para de igual manera que lo hizo el doctor Carlos Ramos, en mi condición de ponente agradecerle a la honorable Comisión haber aprobado en primer debate este proyecto tan importante para la Universidad Abierta y a Distancia y para el país, yo creo que los honorables Representantes que no conocen mucho a la UNAD, no saben que es la universidad que tiene más cobertura a nivel nacional, que está prestando un servicio a todo

el país en la capacitación de adultos. Doctor Carvalho, si miramos las estadísticas, la UNAD tiene más de 22.000 estudiantes en el país, está acercándose a la Universidad Nacional de Colombia y con unos costos, relativamente, si miramos presupuestalmente doctor Carvalho, la Universidad Nacional de Colombia le cuesta al país 318.000 millones de pesos para 30.000 estudiantes y la Universidad Abierta y a Distancia, para más de 22.000 estudiantes le cuesta 25.700 millones de pesos.

Yo quisiera que los honorables Representantes de esta Comisión, tomemos nota de lo que representa la UNAD para los colombianos, este proyecto merece toda la atención del Congreso para su aprobación, porque le estamos dando herramientas a una facultad para que se modernice.

El Presidente:

Para una interpelación tiene el uso de la palabra el honorable Representante Hernando Carvalho.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

No, la verdad doctor Mauro Tapias, que conozco perfectamente la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, se dé las bondades de este ente universitario y mi preocupación va en ese sentido doctor Mauro, usted hablaba de que la Universidad Nacional tiene un presupuesto altísimo y que el costo beneficio que da la Universidad Nacional, con creces lo está superando la Universidad Abierta y a Distancia, mi preocupación va en ese sentido precisamente; al tener autonomía total, como ya existe la Ley 30 y lo decía el doctor Armando Amaya, se puede prestar a la politización de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia. La verdad es que tengo esa preocupación, hay que estudiar profundamente como usted solicita, el proyecto de ley no lo hemos podido estudiar, hace media hora que nos entregaron la ponencia y si se trata de que le hagamos un debate serio, un debate profundo, pues abramos el debate, ya fue aprobado infortunadamente pero lo voy a dar en la Plenaria de la Corporación. Gracias.

El Presidente:

Honorable Representante, el proyecto ha sido aprobado en primer debate, las sugerencias están hechas en toda su extensión, la Mesa Directiva les ruega a los distinguidos miembros de la Comisión, ojalá mucho poder de síntesis, tenemos un cuarto de hora porque la Plenaria fue citada a las once, parece que fue aplazada para las dos. Continúa con el uso de la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Gracias señor Presidente. Yo invitaría al doctor Carvalho de la manera más cordial para que el estudio lo hagamos en la ponencia que vamos a presentar para segundo debate y no necesariamente lo llevemos a la Plenaria, porque hay los suficientes argumentos para enfrentar el debate en la Plenaria si usted lo considera doctor Carvalho. Muchas gracias.

El Presidente:

Tiene la palabra el honorable Representante Plinio Olano.

Honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra:

Muy rápido señor Presidente, porque usted hace la solicitud de hacer una síntesis muy rápida y precisamente a eso es a lo que yo quiero invitar a los honorables Representantes, yo soy el Coordinador Ponente de este proyecto, reitero mi agradecimiento por su aprobación, por la confianza que ustedes depositan, pero lo que si quiero hacer es una clara y extensiva invitación a que todos los miembros de la Comisión actúen en la discusión que se va dar antes de la Plenaria, yo creo que si adelantamos el pedacito de programa que tenemos hoy en día sobre proyectos, sobre el debate del Invías, vamos a tener la posibilidad de arrancar con el debate del tema de la educación superior para el cual está citado también el señor Ministro. Entonces señor Presidente, muchas gracias.

El Presidente:

Señor Secretario, continúe con el Orden del Día.

El Secretario:

Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 210 de 2001 Cámara, “por la cual se organiza el servicio público de la educación superior en la modalidad de formación tecnológica”.

El Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

El Secretario:

“Por las consideraciones y análisis realizados, al igual que por las incluidas en la exposición de motivos hecha por el honorable Representante Benjamín Higuera Rivera, presentamos ponencia favorable al Proyecto de ley número 210 de 2001, “por la cual se organiza el servicio público de la educación superior en la modalidad formación tecnológica”.

Firmado honorables Representantes *Armando Amaya Alvarez, Oscar Sánchez Franco.*

El Presidente:

Se somete a consideración la proposición con que termina el informe de los señores ponentes, para primer debate de este proyecto. Se abre la discusión, continúa la discusión, va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión la proposición con que termina el informe de los ponentes?

El Secretario:

Aprobada señor Presidente.

El Presidente:

Señor Secretario, de cuántos artículos consta el proyecto en discusión.

El Secretario:

De diez (10) artículos señor Presidente.

El Presidente:

En consideración el articulado del proyecto, se abre la discusión, continúa la discusión, va a

cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión el articulado del proyecto en discusión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Título del proyecto señor Secretario.

El Secretario:

“Por la cual se organiza el servicio público de la educación superior en la modalidad formación tecnológica”.

El Presidente:

En consideración el título del proyecto. Se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión el título del proyecto?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

¿Quiere la Comisión Sexta que el proyecto de ley aprobado pase a segundo debate?

El Secretario:

Sí lo quiere señor Presidente.

El Presidente:

Se designan como ponentes para segundo debate a los mismos honorables Representantes que hicieron la ponencia para primer debate y si alguno desea hacer parte como ponente para segundo debate, con mucho gusto la Presidencia está abierta a atenderlo.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Me gustaría que el doctor Hernando Carvalho y el doctor Francisco Martínez hicieran parte como ponentes para segundo debate, por ellos tienen también un excelente conocimiento, junto con el doctor Alonso Acosta en el tema de educación superior. Si ellos tienen a bien aceptar Presidente.

El Presidente:

La Presidencia no encuentra ningún óbice y además del doctor Martínez y el doctor Carvalho, yo le pediría al doctor Ordosgoitia que nos colaborara también en esa ponencia, y el doctor Alonso Acosta. Quedan entonces adicionados a la comisión de ponentes los honorables Representantes Hernando Carvalho, Francisco Martínez, Alonso Acosta y Luis Carlos Ordosgoitia.

Continúe señor Secretario.

El Secretario:

Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 222 de 2001 Cámara, “por la cual se modifica el artículo primero de la Ley 41 del 12 de agosto de 1959”.

El Presidente:

Señor Secretario, sírvase leer la proposición final con que termina el informe de los ponentes.

El Secretario:

“Por las consideraciones y análisis realizados, al igual que las incluidas en la exposición de motivos hecha por el honorable Representante Pompilio Avendaño Lopera, presentamos

ponencia favorable al Proyecto de ley número 222 de 2001, ‘por el cual se modifica el artículo primero de la Ley 41 del 12 de agosto de 1959’, y en consecuencia proponemos a los honorables miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes votar positivamente el proyecto”.

Atentamente,

Firmado honorables Representante *Armando Amaya Alvarez, Oscar Sánchez Franco.*

El Presidente:

En consideración la proposición con que termina el informe de los ponentes, en este proyecto de ley. Se abre la discusión, tiene la palabra el honorable Representante Carlos Ramos.

Honorable Representante Carlos Arturo Ramos Maldonado:

Yo leí la ponencia y tengo entendido que es un proyecto de ley que únicamente le cambia el nombre a una institución educativa, es decir, es un trámite formal, pero me gustaría que el señor ponente nos explicara un poquito más.

El Presidente:

Tiene la palabra el honorable Representante Armando Amaya, en su calidad de ponente para atender la inquietud del honorable Representante Ramos.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Existe en el Tolima, en Honda exactamente, un colegio que se llama Colegio Nacional Femenino de Bachillerato. Hoy ese colegio no es femenino sino que es un colegio mixto.

El colegio y los dirigentes de la región buscaron cambiarle el nombre mediante un acuerdo del municipio, cosa que no pudo hacer porque, las cosas se deshacen como se hacen. Este fue creado mediante la Ley 41 del año 59 y lo que solicita el proyecto de ley es cambiar el nombre también por un proyecto de ley, cambiándole el nombre del ilustre colombiano Alfonso Palacio Rudas, básicamente es eso, hoy es un colegio mixto, en el cual pues no pueden los muchachos seguir estudiando en un colegio que se llama: Colegio Nacional Femenino de Bachillerato de Honda.

Básicamente, eso es lo que busca, es un artículo cambiando el nombre, pasarlo de Colegio Integrado, con el nombre de Alfonso Palacio Rudas, Tolimense que honró de gloria a este país en todos los actos que tuvo por hacer.

El Presidente:

Si el doctor Ramos queda satisfecho con la explicación, continúa la discusión de la proposición con que termina el informe, se cierra la discusión. ¿Aprueba la Comisión Sexta la proposición con que termina el informe de los ponentes?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

De cuántos artículos consta este proyecto señor Secretario.

El Secretario:

De dos artículos señor Presidente.

El Presidente:

En consideración el articulado del proyecto. Se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Lo aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

Título del proyecto señor Secretario.

El Secretario:

“Por el cual se modifica el artículo primero de la Ley 41 del 12 de agosto de 1959”.

El Presidente:

En consideración el título del proyecto. Se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Lo aprueba la Comisión?

El Secretario:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente:

¿Quiere la Comisión Sexta que el proyecto aprobado pase a segundo debate?

El Secretario:

Si lo quiere señor Presidente.

El Presidente:

Se designan como ponentes a los mismos honorables Representantes que actuaron como ponentes para primer debate.

La señora Presidenta me ha pedido a posteriori, que se incluya al honorable Representante Julio Gutiérrez, en la ponencia para segundo debate del proyecto de ley de la Unad; la Presidencia no tiene ningún inconveniente y la Secretaría toma nota de ello.

Tiene la palabra el doctor Alonso Acosta.

Honorable Representante Alonso Acosta Osio:

Gracias señor Presidente. La verdad es que yo quiero hoy decirle al país y aclararle al país, a nombre de los ponentes y de la Comisión Sexta de la Cámara, que creo que así debe ser; las declaraciones que hizo el Gobernador del departamento de Antioquia, señalando que la Ley de Televisión que está cursando en el Congreso de la República, ha sido una ley que ha sido manejada debajo de la mesa y da a entender que hay intereses oscuros en este debate del proyecto de ley.

Yo sí quiero, primero que todo decirle al doctor Guillermo Gaviria, que no sea tan mentiroso, porque este es un proyecto de ley que tiene un año casi, de estarse debatiendo en el Congreso, que fue ampliamente debatido en el Senado de la República, que salió del Senado de la República en diciembre del año pasado y que los ponentes asumimos la responsabilidad, como consta en el expediente, de escuchar al gobierno nacional, a la CNTV, a todas las instancias interesadas en el proyecto de ley, como es la obligación de cualquier Parlamentario cuando está tramitando un proyecto de ley y hacer una

ponencia en primer debate, que fue discutida durante dos días en esta Comisión, artículo por artículo, parece que el doctor Gaviria no se hubiera enterado de nada de eso, y no solo, sino con el agravante que el doctor Gaviria tampoco sabe que aquí estuvo la CNTV con todos los Comisionados y en cada artículo opinaron los Comisionados y el Director Ejecutivo de la CNTV.

Aquí tiene doctor Gaviria, para claridad de usted; las cintas magnetofónicas, las actas de la Mesa Directiva y de la Comisión Sexta, donde consta la manera transparente como los ponentes decidimos hacer el debate de la Ley de Televisión y como se le presentó al país. Lo que pasa es que él como Presidente de la Confederación de Gobernadores, nunca le dio importancia al proyecto de ley y ahora pretende a última hora, para quedar bien ante el país, tratar de hacer algunas modificaciones cuando ha tenido un año completo, o digamos, casi seis meses para hacerle aportes al enriquecimiento de la ley.

Entonces, no es culpa del Congreso doctor Gaviria, que ahora es cuando usted sepa que hay en discusión una ley que ha sido publicitada por la prensa, el doctor Carvalho y el suscrito fuimos invitados a un programa de televisión a debatir el tema de la reforma a la Ley de Televisión. Entonces yo no entiendo como, cuando ha sido público el debate, cuando ha sido con transparencia y donde los ponentes hemos hecho un esfuerzo claro, se diga hoy que hay acuerdos raros y que fue aprobado camufladamente en la Comisión este proyecto de ley. Yo sí quiero rechazar las afirmaciones que no sé que pretenden, del señor Gobernador de Antioquia contra los ponentes y contra la Comisión Sexta, frente al debate que se ha hecho de la reforma de la Ley de Televisión. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta (asume la honorable Representante María Teresa Uribe Bent, Presidenta de la Comisión Sexta):

Tiene la palabra el honorable Representante Oscar Sánchez.

Honorable Representante Oscar Sánchez Franco:

Gracias señora Presidenta. Yo quiero sumarme a la protesta que hace el doctor Alonso Acosta, por las infortunadas críticas que nos cuenta que ha hecho el Gobernador de Antioquia, infortunadamente no escuché el comentario del señor Gobernador de Antioquia, de ser así, es infortunada su calificación a la Comisión Sexta y a la comisión de ponentes, me uno a esa protesta, pero también quiero decirle al doctor Acosta y a la Comisión y al país en general, que yo dejé sembrada mi inquietud desde el último debate que se le hizo al proyecto de reforma a la televisión colombiana, en el sentido de que esta reforma golpearía profundamente a los canales regionales y a Señal Colombia, al rebajar del 1.5 al 1% de los aportes que deben hacer los canales privados. Y esta preocupación ha venido cogiendo una fuerza en el país y en este momento nos estamos preparando para dar en este sentido

y entiéndase bien mi intervención, solamente en este sentido, una batalla en la Plenaria que estudie la reforma a la televisión colombiana.

Porque es que también tenemos que pensar que los canales regionales y en el canal cultural del país que es Señal Colombia, y tenemos que defender la televisión regional, pueda subsistir después de que ha venido pasando problemas gravísimos en la parte financiera. Eso quiero aclararlo hoy porque en Plenaria voy a estar con quienes vamos a defender a los canales regionales y a Señal Colombia, pero sí lamento profundamente que el señor Gobernador de Antioquia y en nombre de mi departamento, quiero pedir disculpas a la Comisión y a los ponentes porque no comparto esa posición del señor gobernador en el sentido de que hubo malos manejos dentro de la Comisión en la aprobación en primer debate de este proyecto de este proyecto de ley. Gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Plinio Olano.

Honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra:

Gracias señora Presidenta. Yo no he escuchado la intervención del señor Gobernador de Antioquia, pero por la información que tenemos en la Comisión, de primera mano y además confiable de parte del honorable Representante Alonso Acosta, no tengo menos que con tristeza advertir que un dirigente regional pueda intentar siquiera, poner en duda el pleno juicio de la Comisión, o en duda la autonomía o la independencia del Congreso. Porque yo no sé a qué se está refiriendo el Gobernador de Antioquia en cuanto al manejo velado o al manejo por debajo de la mesa y al trámite, al objetivo o al resultado del proyecto o a lo que va del proyecto.

En ninguna de las instancias, con todo respeto, el señor Gobernador de Antioquia, ha intervenido siquiera para hacer conocer su voz de esta Comisión. No solo la comisión de ponentes trabajó de manera transparente, también y así fue y lo hizo plenamente la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, porque pocos proyectos de ley han tenido un debate como el que se le dio aquí en la Comisión; un debate discutido y yo, doctor Alonso Acosta, que presenté proposiciones modificatorias, casi en la mayoría de los artículos, en las cuales quedó la constancia explícita, porque existe el acta que es un documento oficial de la Comisión, de tener una posición diferente en algunos artículos de la ponencia presentada por el grupo de ponentes, debo decir que aquí no hubo ningún acuerdo, no ha podido haberlo, nunca lo ha habido.

Que el punto específico que toca a los canales regionales, entre otras cosas, me imagino que el tema de mayor discusión de parte de la Gobernación de Antioquia, fue el punto que tuvo la mayor discusión y en la cual hubo incluso un primer empate en la primera rueda de votación. Adicionalmente; que en esa votación, en la negativa de bajar el porcentaje del pago de impuestos de parte de los canales privados, que es lo que afecta el ingreso de los canales re-

gionales, la comisión de ponentes había presentado una proposición diferente con la que salió el articulado del proyecto. Entonces honorables Representantes, no habiendo una estructura aceptable para que se ponga en tela de juicio la autonomía y la independencia del Congreso y de la Cámara de Representantes, en particular, yo no solo rechazo, sino que le propongo a esta Comisión que en aras de mantener pulcra y transparente la actitud de cada uno de los parlamentarios, como lo sé que es en esta Comisión; se le solicite mediante proposición al señor Gobernador de Antioquia, para que se haga presente en esta Comisión en la próxima sesión, para que venga y explique aquí delante de la Procuraduría General de la Nación, si él encuentra viciada algunas de las actuaciones de los Representantes a la Cámara de esta Comisión.

Porque con lo que sí no voy a estar de acuerdo y no lo voy a permitir mientras que yo sea Representante a la Cámara, es que con el honor, con el trabajo, con la dedicación de unos Parlamentarios se quiera jugar y se quiera poner en duda frente a la opinión nacional. Una cosa muy diferente es que aquí no estemos todos de acuerdo para algo, pero es que precisamente para eso son los debates. Yo que no estuve de acuerdo en la mayoría o en buena parte del articulado, he aceptado la decisión mayoritaria de la Comisión, como el resultado de la propia democracia, y el articulado sigue un trámite en la Plenaria de la Cámara de Representantes y va a tener trámite en la Comisión Sexta de Senado y posteriormente, bueno, no va a haber trámite en la Comisión Sexta de Senado porque ya hubo discusión, pero existen las instancias para hacer saber la voz de quienes no estén de acuerdo. Infortunadamente para el país, el Congreso de Colombia ha ido entregando poco a poco su función de legislar cuando a veces intentamos recuperar esa función legislativa, con autonomía e independencia, aparecen algunos dirigentes regionales a intentar soslayar esa función y esa responsabilidad que para mí es clara. Por eso señora Presidenta; yo me quiero unir no sólo a las voces de rechazo sino solicitarle a usted que en una proposición que presentemos inmediatamente, se cite al señor Gobernador de Antioquia, aquí, para que responda por esas declaraciones, porque el debate no se puede ventilar por los medios, el debate debe ser aquí, y si existe una prueba contundente contra un mal manejo de esta Comisión, que se deje conocer y se deje claro. Le agradezco mucho que usted me haya permitido el uso de la palabra señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Gustavo López.

Honorable Representante Gustavo López Cortés:

Gracias señora Presidenta y queridos colegas. Como el tema se centra en algo ocurrido por el gobernante de mi departamento y por consecuencia nuestro gobernante en Antioquia, yo tampoco puedo asumir el papel simplemente de quedarme callado.

El lunes en la tarde, personalmente escuché por un importante medio radial, las declaraciones del señor Gobernador, porque ya él en las horas de la mañana, en la gobernación de Antioquia, había llevado a efecto un desayuno de trabajo con los congresistas Antioqueños, especialmente los Representantes a la Cámara y les había hecho sus manifestaciones de inconformidad, yo no pude estar en ese acto, pero cuando lo escuché en voz directa, por este importante medio radial y le escuché sus expresiones, me trasladé al lugar donde sabía que lo encontraba y efectivamente allí le planteé personalmente la inconformidad y el malestar que esas declaraciones podrían causar o llegarían a causar, no solamente en la Comisión sino en el Congreso de Colombia, porque la verdad es que, y lo he dicho, bien desprestigiados que nos tienen ante la faz del país y somos nosotros mismos los únicos que estamos en la mayor obligación de defender nuestro prestigio y nuestro valor y nuestra dignidad, muy poco podemos esperar exteriormente que nos van a defender y en todo foro, distinguidos colegas, en todo seminario y en toda reunión a donde uno llega, la única carne fácil de digerir es la carne del político, es la carne del dirigente.

Entonces le manifesté al señor Gobernador esa gran inconformidad y le dije: Esto le va a traer a usted algunas dificultades porque la verdad es que la Comisión se va a molestar bastante, y no he sido yo el informante de la Comisión. El doctor Alonso Acosta quien inició su planteamiento, debió haberlo escuchado para hacerlo como lo hizo y los otros colegas también debían haberse informado de una manera distinta a la única voz de Gustavo López, para tener esa inconformidad. Y yo debo confesar ante el país que tuve el honor, por la generosidad de la Presidencia, de presidir la discusión para este debate en este proyecto de ley, dos días invertimos en él, todos los miembros de esta Comisión, modestamente considero que quedaron satisfechos con la dirección que se hizo del proyecto, cada uno tuvo oportunidad de expresar su inquietud, de manifestar su inconformidad o de plantear su modificación, su adición o su retiro de artículos, o de incisos, o de párrafos y así se hizo, tengo entendido y conmigo creo que muchos de ustedes, ojalá todos; que les creímos y seguimos creyendo en la comisión de Ponentes que estudiaron en conciencia el proyecto, que no lo presentaron en ese gran trabajo de seis meses, no dudamos absolutamente de ellos y por eso tampoco aceptamos que de manera externa vayan a dudar del trabajo de esta Comisión.

En esta Comisión hay dedicación, en esta Comisión hay esfuerzo, en esta Comisión hay trabajo, en esta Comisión hay responsabilidad, yo le planteé al señor Gobernador, porque me advirtió que no había conocido el proyecto a tiempo y la verdad es que en el Congreso se discuten muchos proyectos que van generalmente en beneficio del pueblo colombiano, nos hemos cansado de decir acá que la ley, su definición en sentido formal es que la ley es general, impersonal y abstracta, y le dije al

señor Gobernador, por qué entonces no hay un funcionario de la gobernación, de muchos que de pronto no hacen mucha cosa y están en el Congreso de la República enterándose de que proyectos existen o se discuten y que afecten o que beneficien para mejorarlos, estoy seguro que no tendrán ninguna barrera en el Congreso para ser atendidos. Yo también digo en esta Comisión y le digo al país, que todos en la Comisión Sexta y en el Congreso de la República, estaremos prestos a defender los intereses de la sociedad, de nuestros representados, del pueblo colombiano y no creo que este proyecto vaya a afectar los intereses de los canales regionales, por el contrario, los señores ponentes nos aseguraron que este proyecto iba procurando buscar un mejor estar de la televisión pública y en la grabación está, en las actas deberá constar y así el señor Gobernador de Antioquia lo irá a conocer porque vamos a llevarle o a enviarle, señora Presidenta, por parte de la Mesa Directiva, un copia del acta para que se entere perfectamente y en esto sí quiero decir sinceramente que a pesar de ser en mi departamento en donde se suscitó esta discusión, y ser nuestro gobernador el que la haya solicitado, yo quiero decirles que esta Comisión trabajó seriamente, con toda honradez, con toda honestidad, como se ha trabajado en todos los proyectos y hubo votación en aquellos artículos que le han hecho pensar al señor Gobernador lo que ha dicho.

Acá, cuando se habló del porcentaje del 1.5 y el 1% se llevó a votación y como lo decía el doctor Plinio Olano, hubo empate y después en una segunda votación ya hubo decisión, se venció por quienes plantearon que fuera el 1%, salieron adelante y como la democracia así nos lo determina, los que salvaron y los que salieron adelante con esa mayoría se les acató por parte del resto que no estuvimos de acuerdo en disminuir, pero entonces esa situación democrática hay que respetarla, si en la Plenaria de la Cámara hay quien plantee algo diferente, allá la Cámara en su sabiduría y en su decisión democrática, votará como quiere que quede ese artículo, pero de todas maneras, de la Comisión salió con honestidad, con estudio y con trabajo. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el honorable Representante Francisco Martínez.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez Ariza:

Gracias señora Presidenta. La verdad es que yo también quiero presentar mí más enérgico rechazo a las palabras presentadas por el señor gobernador de Antioquia, parece que no se justifica desde ningún punto de vista que un gobernador, sobre todo un gobernador que es de la segunda o tercera en importancia en el país, esté lanzando bombas a seguir incentivando la violencia en nuestro país diciendo que la Comisión Sexta somos una serie de corruptos que estamos recibiendo dádivas por parte de los canales privados o me imagino que de los canales públicos.

Entonces, pienso que no es lo más conveniente, sobre todo de la talla del señor Gobernador de Antioquia, que no es ningún otro departamento sino que es lo más importante, reitero, y estoy de acuerdo con el doctor Plinio Olano cuando manifiesta que es importante que lo convoquemos, que lo invitemos aquí a la Comisión, esperando por sobre todo que en que traiga las pruebas suficientes para decir que nosotros somos unos corruptos, de lo contrario, nosotros rechazamos enérgicamente ese pronunciamiento y queremos manifestarle que si no tiene esa prueba y no acepta la invitación, pues estaríamos nosotros invitándolo para presentar una denuncia ante la Procuraduría por irrespeto a la Comisión del Parlamento. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Ernesto Mesa.

Honorable Representante Ernesto Mesa Arango:

Muchas gracias señora Presidenta. Yo me uno a las manifestaciones del doctor Acosta, del otro ponente, el doctor Carvalho y de las palabras del doctor Olano. Además me uno porque infortunadamente yo no fui al desayuno, considero que son muy poquitos los congresistas Antioqueños Liberales y Conservadores que están asistiendo al famoso desayuno cada mes, porque verdaderamente no nos hemos sentido bien tratados por el señor Gobernador de Antioquia, el doctor Guillermo Gaviria Correa.

Yo creo que el desfase que tuvo el señor Gobernador en su momento el día lunes, fue un desfase que de pronto es porque considero que no ha leído en forma total el proyecto y porque además ha sido y está mal asesorado. Yo me uno a la ponencia para citar al señor Gobernador aquí a la Comisión, porque conozco personalmente al doctor Acosta y al doctor Carvalho, yo creo que con el doctor Acosta ya llevo dos periodos acá y nunca jamás he visto en él, actos de corrupción. Yo creo que es muy importante al señor Gobernador para que nos venga a decir cuáles o cuál de los miembros de la Comisión somos los deshonestos en relación a este proyecto.

Y no solamente citar al señor Gobernador de Antioquia, citar también a la Directora de Teleantioquia, que yo creo que es una de las orientadoras del señor Gobernador en este aspecto de la televisión, porque que considero que la señora Directora de Teleantioquia como tampoco gusta de los políticos, y aquí va a tener que venir además, a ver políticos, que yo considero que la política es un servicio a la comunidad, es un servicio al país. Entonces me gustaría ver no solamente al gobernador de Antioquia sino a la Directora de Teleantioquia citada aquí en la Comisión nuestra que yo creo que es una Comisión que se trabaja y que ha habido honestidad y claridad con relación a este proyecto.

Me uno a firmar la proposición del doctor Olano en esta Comisión, pero sí le agradezco y le agradecería a la Comisión que también cite-mos a la Directora de Teleantioquia doctor Olano. Gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Luis Carlos Ordosgoitia.

Honorable Representante Luis Carlos Ordosgoitia Santana:

Gracias señora Presidenta. Yo no puedo quedarme callado ante lo que he escuchado por parte de mis colegas, el despropósito de las afirmaciones que el señor Gobernador, que yo creo que su investidura le impide hacer unas aseveraciones de esta categoría para una Célula Legislativa que se ha destacado por su trabajo, por su honestidad, por su control político y también por un trabajo en el momento de estudiar los proyectos de ley, por eso con vehemencia rechazo las desafortunadas, las inoportunas declaraciones del señor Gobernador al poner en duda ante la opinión pública la labor legislativa de la Comisión Sexta. Señor gobernador; cada persona juzga por su condición, le exijo respeto.

Señora Presidenta, entonces yo creo que la proposición que el doctor Plinio, del doctor Alonso Acosta están pasando para la firma, cuenten con mi firma y aquí esperamos que el señor Gobernador, o se ratifique o se retracte de lo que digo. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Como quiera que hay una proposición que el doctor Plinio Olano está haciendo circular, si es tan amable lo lee y si la Comisión lo permite, lo sometemos a consideración.

Honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra:

Señora Presidenta, la proposición que vamos a presentar dice así:

Cítese a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al Gobernador de Antioquia para que explique delante del señor Procurador General de la Nación, el alcance de sus declaraciones a los medios de comunicación en el sentido de que esta Célula Legislativa había aprobado un proyecto de ley atendiendo oscuros intereses.

Cítese al señor Procurador General de la Nación y al Fiscal General de la Nación, solicitar a los medios de comunicación copia auténtica de las declaraciones del gobernador y cítese además a la Directora de Teleantioquia.

La Presidenta:

En consideración la proposición leída, tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Muchas gracias señora Presidenta. Pues uno queda totalmente confundido porque si hubo un proyecto de ley en esta Comisión, al cual se le dedicó la mayor parte del tiempo, después de un trámite de un año y del trabajo juicioso de los ponentes, no entiende uno como un gobernador por respetable que sea y el cariño que le tenemos, doctor Oscar a su departamento Antioquia, salga con unas declaraciones de tal dimensión, tachando un trabajo juicioso de dos días y de mucho estudio de concertación, no solamente con los televidentes sino con la Comisión Na-

cional de Televisión, con los canales, con todo el mundo que tiene que ver con la industria de la televisión. Yo me voy a adherir a la proposición, ya la he firmado y le rogaría al doctor Olano que incluyera que fuera solicitada la transmisión de Señal Colombia, porque hay que darle también a ese debate frente al país, toda la claridad necesaria de un proceso que fue diáfano, transparente y además enriquecedor como lo reconoce la gente, incluso el día viernes de la semana anterior *El Tiempo*, en la columna al lado del Editorial dice: "Penúltimo paso: Avanza en su trámite parlamentario el proyecto que modifica la Ley de Televisión, después de un amplio proceso de concertación y consulta con los distintos estamentos de esta industria en Colombia. El debate en la Comisión Sexta de Cámara fue franco, intenso y constructivo", y dice también que: "brilló por su ausencia, eso sí, la voz del gobierno nacional, circunstancia atribuible probablemente a la transición de la Cartera de Comunicaciones". Esta es una de las tantas voces que reconocen la labor de esta Comisión, incluso en alguna oportunidad en una sesión de un noticiero muy oído en F.M., en una sesión que se llama "Gente que trabaja", resaltaban la tarea de la Comisión Sexta.

Cuando preguntaban "Gente que Trabaja", uno de los periodistas decía: La Comisión Sexta de Cámara que está tocando todos los temas importantes, de actualidad en el país; la Ley de Televisión, el tema de Commsa. Y a uno le extraña la posición del doctor Guillermo Gaviria, porque pareciera que fuera una respuesta contra el control político que esta Comisión viene haciendo en el tema de concesiones viales para no volverlas a mencionar, adjudicadas a la carrera en el año 97. A mí me parece que la presencia de él aquí, con el Procurador, va a dejar también muy claro un tema que no lo tocó en los medios, ni lo ha hecho y que nos parece importante que de cara al país haga la suficiente claridad sobre un proceso de adjudicación de concesiones viales, por demás discriminatorio y que está arruinando el resto del desarrollo vial en Colombia. Gracias Presidenta.

La Presidenta:

Continúa la discusión de la proposición, tiene la palabra el doctor Marino Paz.

Honorable Representante Marino Paz Ospina:

Señora Presidenta, para rechazar como todos, las calumnias del Gobernador de Antioquia, pero si le solicitaría que en la proposición presentada le incluyan el nombre del gobernador, porque decimos simplemente gobernador de Antioquia, mas no con su nombre propio. Muchas gracias.

La Presidenta:

Continúa la discusión, tiene la palabra el doctor Julio Gutiérrez.

Honorable Representante Julio Gutiérrez Poveda:

Gracias señora Presidenta. No, para decir que aquí se siente uno muy preocupado en realidad, porque yo creo que el estudio que se le

hizo a ese proyecto de la televisión, como lo han dicho los antecesores, fue de un año y todos nos preocupamos precisamente porque marchara en la mejor forma, tanto que lo que ha mencionado el doctor Olano del empate, eso no ocasionó, ninguna discusión ante la Plenaria, sino al contrario; fue enriquecedor el proyecto y por lo tanto firmé yo la proposición para que el señor Gobernador nos acompañe aquí o venga a explicarnos cuál es la situación, por qué hizo esas declaraciones y contra quiénes las ha hecho, pues lógico contra la Comisión, pero por qué hace esas declaraciones. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Plinio Olano.

Honorable Representante Plinio Edilberto Olano Becerra:

Señora Presidenta, es que, pues claro, el doctor Amaya ha tocado un tema muy importante y entonces como es una citación que tiene, digamos un único cuestionamiento y para aprovechar la presencia del señor Gobernador aquí en la ciudad de Bogotá y en la Comisión y con la oportunidad que nos da de tenerlo aquí; yo le voy a solicitar señora Presidenta, que la aprobación de la proposición permita que se adicionen cuestionarios sobre otros temas, sobre todo sobre el tema que hemos venido hablando y que hemos trajinado tanto aquí y del cual hemos hecho una amplia discusión en términos de la adjudicación de las concesiones viales y en términos del manejo de algunas emergencias por parte del Invías, cuando el señor Gaviria fue el Director.

Entonces, queda abierta la proposición para que allí se anexen, se adicionen otros cuestionamientos y con eso aprovechamos la presencia del señor Gobernador aquí en Bogotá y en la Comisión. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Hernando Carvalho.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

Gracias señora Presidenta. No, era en ese sentido, fundamentalmente yo en el debate anterior había dicho que sería importante que aquí a la Comisión asistiera el señor ex Director de Invías, el doctor Guillermo Gaviria para que explicara todo el proceso licitatorio de la concesión Tobia Grande-Puerto Salgar, me parece que es aprovechar una vuelta y dos mandados señora Presidenta. Yo voy a hacer llegar a la Secretaría General, un cuestionario en ese sentido y sería también importante que pudiéramos aprovechar incluso, el receso parlamentario para poder realizar este debate, en la medida en que el próximo semestre va a ser bastante congestionada la Agenda Legislativa, yo pondría en consideración esa solicitud señora Presidenta. Muchas gracias.

La Presidenta:

Doctor Carvalho, como quiera que la Presidencia de la Cámara ha anunciado que vamos a trabajar hasta el día miércoles, inclusive, vamos

a mirar la posibilidad de hacer este debate el día martes en la mañana, teniendo en cuenta la urgencia del debate.

Se cierra la discusión. Aprueba la Comisión la proposición con un cuestionario abierto para que todos los firmantes puedan el día de mañana, ojalá hacer llegar el cuestionario que le desean hacer al señor Gobernador de Antioquia. Se cierra la discusión. ¿Aprueba la Comisión la proposición?

El Secretario:

Aprobado señora Presidenta.

La Presidenta:

Continúe con el Orden del Día señor Secretario.

El Secretario:

Continuación del debate dándole cumplimiento al artículo 80 de la Ley 5ª de 1992, sobre las concesiones y la odisea de una carretera de tres siglos, la carretera Cúcuta-Ocaña-Gamarra.

La Presidenta:

El doctor Armando Amaya tiene la palabra.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Gracias señora Presidenta, antes yo quisiera con la venia de la Presidencia; invocar la solidaridad de la Comisión Sexta de Cámara, frente a la situación que se viene viviendo en el sector de Catatumbo, especialmente en el sector de Tibú - La Gabarra. En esta región del Norte de Santander, que permanece en un conflicto armado permanente, en una lucha de territorio por los actores del conflicto, vive una población civil que está calculada en más de 100.000 personas, que están trabajando en el tema de los cultivos ilícitos, no porque sean narcotraficantes, sino porque la situación de deterioro del empleo en Colombia es de tal magnitud que la gente termina aventurándose, arriesgando la vida por tener algún tipo de posibilidades de mejor ingreso.

Se vienen adelantando fumigaciones de manera diaria, intensa, deteriorando grandemente un sector cuya riqueza biológica es supremamente grande y curiosamente mientras que en otros sectores del país, como el Putumayo, se concerta con las comunidades y en otros sectores del país como el Sur de Bolívar se está concertando una erradicación manual de 8.000 hectáreas, en esta región del país del Nororiente Colombiano, del Norte de Santander, no hemos logrado que se haga una concertación con la población, con el propósito de adelantar unos programas de erradicación manual y de sustitución de cultivos.

Los Parlamentarios del Norte de Santander estamos muy preocupados porque lo que se ha venido publicitando en el tema del Plan Colombia, del componente social, nosotros como Nortesantandereanos solamente hemos visto el componente militar del Plan Colombia. Proyectos como Vías para la Paz, generación de empleo temporal, mejora de la infraestructura educativa, generación de empleo rural, sustitución de cultivos. Hoy podemos decir que con

tristeza, el único funcionario del Plante que está en Tibú, no ha presentado ni un solo proyecto que palee de alguna forma la situación dramática que vive mucha gente de un sector que pareciera y yo creo que ese es el concepto de todos los Nortesantandereanos, no perteneciera al país.

Yo he tenido la solidaridad del doctor Gustavo Canal, Ministro de Transporte en el tema de vías por la paz, pero quisiéramos que fuera un trabajo mucho más intenso en sectores viales como el caso de Convención, El Tarra, Orú, Filo Gringo, Tibú, La Gabarra. Es una zona que tradicionalmente ha sido la despensa agrícola del Nororiente colombiano, abasteciendo de comida al sur del Cesar, al sur de Bolívar, la provincia de Ocaña, al resto del departamento. Que los alcaldes nuestros, del Norte de Santander presenten un proyecto al Plan Colombia de generación de empleo es una odisea. Yo quiero aquí manifestarle a ustedes honorables Compañeros de la Comisión Sexta, señor Ministro, doctor Luis Eduardo Tobón, Director de Invías, doctor José González y todos los funcionarios que nos acompañan, que realmente la frustración es muy grande en el tema de Plan Colombia, porque pareciera que quienes manejan el programa a nivel nacional son unos científicos que no viven el día a día del colombiano y especialmente en lo que tiene que ver con la angustia y la desesperanza de las regiones, manifestadas en muchos foros. Aquí tuvimos la oportunidad, con la colaboración de la señora Presidenta, hacer un foro de alcaldes de la provincia de Ocaña, del sur del Cesar y sur de Bolívar, el 27 de marzo, y se habló de muchos temas y yo creo que la voluntad de los ministros, de los directores de institutos descentralizados es supremamente grande, pero cuando se llega a unos técnicos, tal vez algunos de ellos egresados de Harvard, que traen la formación mental de los países como Estados Unidos y encuentran regiones del país, sin agua potable, sin carreteras, con orden público alterado, se confunden de tal manera y lo que diseñan son unos planes que nunca llegarán a un país que indudablemente Colombia es un país de regiones.

Entonces hemos encontrado que las mesas de trabajo que se han hecho en Plan Colombia, nunca se concentran en ningún tipo de programas, porque cuando llegan a la burocracia del Plan Colombia, allí terminan. Tuvimos la triste experiencia de proyectos concentrados con la Cámara de Comercio de Cúcuta, proyectos de generación de empleo, proyectos de recuperación vial, etc., que ni siquiera en el Fondo de Inversiones para la Paz, los encuentra, llevamos tres meses tratando con un funcionario, que por favor los encuentre para saber cuál es la vía. Entonces yo quiero señora Presidenta, antes de comenzar o continuar con el debate de la parte vial y en el tema que nos atañe, la carretera Cúcuta-Ocaña-Gamarra, que me permita la Comisión leer una proposición que queremos sea puesta a su consideración, con el propósito de que si es necesario, dentro de las políticas y

los acuerdos internacionales seguir con las fumigaciones, que no sea puramente el componente militar el que esté soportando el tema del Catatumbo y afectando gran cantidad de personas, sino de que por lo menos la gente tenga la ilusión en el tema de la inversión. Nos parece que no es tampoco las cifras que maneja Antinarcóticos, porque se habla de 4.000 hectáreas sembradas en Coca, sino que se habla de 35.000 hectáreas en Coca y lo podemos demostrar mediante un video filmado por las Fuerzas Militares y presentados en la Cancillería dentro de un documento que se presentó, que se llama "La hecatombe del Catatumbo", son 35.000 hectáreas y son 200.000 hectáreas de selva tropical arrasada, con todas las consecuencias que tiene desde el punto de vista de salud.

Hoy, uno de los mayores problemas sanitarios del Catatumbo es el problema de la Lesmaniasis, porque quienes están trabajando como raspachines, están propagándola en el resto de la región, ocasionando altos niveles de infestación, producto de la picadura del Pito, que comienza un proceso degenerativo de los tejidos y es mucha tristeza lo que está ocurriendo en el Catatumbo, el tema de niñas prostituídas, el tema de muertes, el tema de todo lo que usted se pueda imaginar en un país en conflicto.

El tema de la proposición señora Presidenta dice lo siguiente: La Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes, ante la grave situación de orden público, social y ambiental y ante los hechos y la alteración de la vida diaria que se vienen presentando en el día de hoy y regiones aledañas, solicita al Gobierno Nacional suspender las fumigaciones en la región del Catatumbo hasta tanto no se de una concertación con las comunidades, para viabilizar la erradicación manual y voluntaria de los cultivos ilícitos y establecer planes de desarrollo alternativo, seguridad alimentaria, de salud y obras para la región del Catatumbo.

Quiénes lo suscribimos, lo suscribimos todos los Parlamentarios del Norte de Santander que somos solidarios con una situación dramática, hemos encontrado que jurídicamente el señor Gobernador del Departamento no tiene ninguna responsabilidad porque el tema de manejo de erradicación de cultivos ilícitos le corresponde es al Presidente de Colombia. Pero así como le corresponde también queremos nosotros, señor Ministro Canal, doctor Luis Eduardo Tobón, que haya una acción efectiva de unos recursos muy publicitados, se ha hablado de 2.600 millones de dólares, de 1.300 millones de dólares, componente social del Plan Colombia, pero la verdad que la tramitomanía, la tramitología ya está desesperanzando a la gente nuestra. Los pobres alcaldes, doctor Canal, ya decidieron no volver mas a Bogotá, aquí los citaron a una cuestión que se llamó Expogestión, eso fue 27, 28 y 29 de marzo, y todo se fueron muy ilusionados con todo lo que los mandos medios le entregaron de información para tramitar proyectos. Decidieron no volver porque frente al déficit fiscal de todos los municipios, gastar viáticos, las comunidades

les están diciendo; pero usted a que más va a volver a Bogotá si está gastando los pocos recursos y no está trayendo nada a cambio.

Yo sí quisiera también a la Comisión Sexta, solicitarle porque casi todos somos de regiones, decirles que ese tema de la región es un tema muy complejo porque no se ha materializado. No sé que científico de Planeación Nacional decidió dividir el país en el tema de los cultivos ilícitos; en el Macizo Colombiano, el Sur Occidente Colombiano y el Magdalena Medio, y resulta que en todo el país el conflicto está inflamado y en todo el país existe el problema del narcotráfico y nosotros como Nortesantandereanos tenemos el problema mayor, hoy hay una marcha de 5.000 personas a tomarse la Capital, el señor alcalde de Cúcuta, el doctor Manuel Guillermo Mora, encarecidamente le está pidiendo a las autoridades que si eso llegare a ocurrir, el deterioro del orden público, todo lo que tiene que ver con el manejo de 5.000 personas hacinadas en el Parque Santander, va a desvirtuar cualquier esfuerzo que el alcalde haga como lo viene haciendo. De igual manera el señor Gobernador, muy preocupado con esto, y si requerimos nosotros la acción del estado para darle a la gente otro tipo de alternativas.

Se va a adelantar un programa de erradicación manual de 8.000 hectáreas en el Sur de Bolívar, acompañado por el gobierno, acompañado por el doctor Gonzalo de Francisco, que no lo hemos visto por el Catatumbo, ni lo hemos visto en Cúcuta, pero lo hemos visto muy acucioso en el Putumayo. Entonces será que la dirigencia del Putumayo tiene un mayor peso que nueve Parlamentarios del Norte de Santander, cuatro Senadores y Cinco Representantes.

Yo quiero señora Presidenta agradecerle a ustedes, decirles que realmente es una expresión de guerra, ustedes van al Aeropuerto de Cúcuta y solo ven despegar avionetas de fumigación y helicópteros artillados de apoyo, eso es guerra total y seguramente los muertos no los van a colocar ni los narcotraficantes que no deben estar en la zona, ni la guerrilla, ni los paramilitares, los va a colocar la gente civil indefensa que se fue allá como una forma de sobrevivencia, frente a la imposibilidad del Estado de garantizarle la vida, honra y bienes a la gente como dice la Constitución y tampoco garantizarle un sustento mínimo de sobrevivencia a ellos y a su familia. Gracias señora Presidenta y le ruego someta a consideración la proposición leída.

La Presidenta:

En consideración la proposición leída, tiene la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Gracias señora Presidenta. A ver doctor Armando Amaya, yo soy solidario con su proposición y me uno a su preocupación que tiene, pero son las mismas preocupaciones que tenemos en el Cesar, doctor Armando Amaya, usted sabe que su departamento y el mío son vecinos

y tenemos exactamente la misma problemática. Yo sí quisiera decirle al señor Ministro de Transporte que esta solicitud de incluir estos departamentos en el Plan Colombia es necesaria, porque hay que garantizarle doctor Armando, no solamente el arreglo de las vías para poder desplazarse y sacar los productos al mercado, sino garantizarle la comercialización, porque es que tenemos un país, señor Ministro de Transporte, abocado a desaparecer si hacemos los esfuerzos de que el gobierno distribuya estos recursos del Plan Colombia con equidad.

Señor Ministro de Transporte, no se justifica que en el año 2000 el país haya importado ocho millones de toneladas de productos agrícolas, cuando nuestra vocación es agrícola. Este año señor Ministro, ya se importaron 100.000 toneladas de arroz, cuando la gente está haciendo esfuerzos por llegar a las fincas a cualquier precio. Mire, nada más en el día lunes, doctor Armando Amaya, la pista que utilizan los agricultores de Pailitas fue dinamitada por los Antinarcóticos, antes de ofrecerles posibilidades de que la gente se pueda transportar aunque sea en avioneta, les acaban con el único medio de transporte que tenían, eso no tiene justificación señor Ministro, de que el gobierno no tome las medidas necesarias para frenar los cultivos ilícitos que tanto daño le han hecho al país, pero que como dice usted; no es que tengan vocación de narcotraficantes, porque es lo único que les está rentando infortunadamente, por el descuido que tiene el Estado con los pobres campesinos de Colombia.

Entonces yo sí quiero señor Ministro, muy respetuosamente solicitarle, usted que atiende a esta Comisión cada vez que se le convoca, de que el Plan Colombia haga justicia en las vías, para los pobres campesinos poder sacar sus productos y que le sean rentables y no se sometan a estar en los cultivos que le ofrecen solamente peligro para su misma vida. Porque una vez hechos los cultivos, sabemos que los narcotraficantes los acribillan para no pagarles, pero el país tiene que tomar conciencia de esto, señor Ministro, de que no se justifica que en un país como Colombia se esté importando la Yuca, honorables Representantes, un cultivo tan noble como es en el país y que tenga que importarse esta prioridad.

A los ganaderos, señor Ministro; el año pasado se importaron 8.000 toneladas de leche, cuando lo único que producimos nosotros, el doctor Gutiérrez sabe porque es ganadero, cuántos sacrificios hay que hacer para poder comercializar sus productos y el gobierno facilite a las multinacionales para que nos traiga los productos subsidiados de otros países. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Oscar Sánchez.

Honorable Representante Oscar Sánchez Franco:

Muchas gracias señora Presidenta. Con todo respeto de los que han intervenido haciendo algunas críticas al Gobierno Nacional en el

sentido del Plan Colombia y por los problemas que han planteado, pues que yo comparto la gran preocupación que tenemos a nivel nacional, las grandes necesidades que tenemos a nivel nacional, pero sí hay que decir claramente que el Gobierno Nacional ya ha empezado a manejar el Plan Colombia y no es culpa del Gobierno Nacional que de pronto algunos alcaldes no estén dando trámite a lo que tiene que dar trámite. Por ejemplo en el programa Familias en Acción que está a punto de salir el primer número de municipios beneficiados, si no estoy mal le dan 40.000 pesos a cada familia del estrato uno o uno y dos. Y eso solamente tenían los alcaldes que llenar unas fichas que les enviaron, inclusive con un disquete muy claro, donde les envían las explicaciones para llenarlo. Conozco de muchos municipios que no lo hicieron a través de sus alcaldes y esto pues si ya, aunque no tenían que venir a la capital, ya si es el colmo que los alcaldes, algunos de ellos, no estén haciendo el riguroso o la rigurosa solicitud y el cumplimiento para que estos recursos lleguen a sus comunidades.

El convenio Familias en Acción, va a ser la primera respuesta del país, donde vamos a ver que algunos alcaldes no están cumpliendo con su labor y no están acudiendo al llamado del Gobierno Nacional de llenar las fichas y de llenar los requisitos que se requiere para que el Plan Colombia, llegue verdaderamente a sus comunidades.

Vamos a insistir y esperamos que el Gobierno Nacional también insista de pronto, en la preparación hacia los alcaldes para que llenen esos convenios y esas cosas, pero, el gobierno sí lo está haciendo y en este momento vamos a ver muy pronto porque tengo entendido que en una semana máximo sale el primer número de municipios beneficiados con ese programa Familias en Acción y donde vamos a ver una cantidad de municipios del país que no presentaron sus fichas, aquí no hay Cofinanciación, aquí en esto no hay otro tipo de cosas, no hay siquiera proyectos, hay es simplemente un convenio y había que llenar simplemente unas fichas. Eso también es desidia de pronto de algunos gobernantes locales. Gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Gracias señora Presidenta. Yo no quería controvertir ni polemizar con mi compañero amigo, el doctor Oscar Sánchez. La verdad es que hay proyectos del Plan Colombia, inicialmente se plantearon 76 municipios en Colombia únicamente con cobertura del Plan Colombia, lógicamente que los municipios del doctor Mauro Tapias y los míos quedaron por fuera.

Segundo; el programa que habla usted de Madres Cabeza de Familia, el de 40.000 pesos, creo que se equivocó en la cifra, lo vienen manejando directamente de Bogotá.

En el programa de Empleo en Acción o Generación de Empleo Temporal, a través de la

recuperación de las vías, solamente habían 76 municipios y yo le voy a pedir el doctor Oscar que le solicite al Director de Camine, yo creo que el Ministro no me va a contradecir en eso, 76 municipios de más o menos 1.100 municipios que hay en Colombia, de los cuales yo creo, cuántos de los cuales no estarán en conflicto hoy.

El siguiente tema; que no requiere Cofinanciación, yo no quiero contradecirlo a usted, requiere el proyecto Cofinanciación del 30%, y resulta que todas las alcaldías nuestras están quebradas.

Lo otro; hay proyectos que han considerado que la representación, tal como está organizado el Estado es corrupta, entonces decidieron contratar con ONG, y yo lo que estoy viendo es que están trasladando la corrupción de las alcaldías donde consideran que es corrupta, a la ONG, desinstitucionalizando el estado, nos hemos encontrado que son más importantes las Cámaras de Comercio o una ONG que crearon hace seis meses, que una alcaldía que tiene toda la infraestructura y la responsabilidad. No es así, a mí me parece que no es así doctor Oscar, y yo no quería mencionar aquí cosas palpables y concretas, porque quisiera dedicarle al tema de la carretera, pero nosotros particularmente hemos vivido el tema y le voy a pasar la relación de los proyectos que el Norte de Santander ha presentado para generación de empleo temporal, no solamente en el piso 17 de Planeación Nacional sino en Caminos Vecinales, si usted va no hay ni un solo proyecto aprobado ni para el Cesar ni para el Norte de Santander que es al que yo represento acá, porque los municipios están por fuera del Plan Colombia. Lo que es cierto que usted dijo, es que de los 76 municipios del Plan Colombia, hubo muchos alcaldes que no presentaron proyectos, eso sí es cierto, pero de los 76 municipios establecidos en Plan Colombia.

No se trata de polemizar señor Ministro, sino es el pedido que hacemos acá los miembros de la Comisión Sexta, que revisen el Plan Colombia, que extiendan el Plan Colombia, que si la premisa es que tiene que tener las consideraciones que dijo Planeación Nacional, zonas de conflicto, problemas de cultivos ilícitos, atrás yo creo que tanto el Cesar como el Norte de Santander cumple con creces esos requisitos extender el Plan Colombia. Ese es el pedido que hacemos, porque vendría una serie de discusiones que no es el fin, sino el pedido nuestro y en eso no nos equivocamos, doctor Mauro Tapias, que revisen, que miren que aquí el Plan Colombia, que queda acá arriba de donde queda el Ministerio de Cultura, que somos vecinos, hombre; tengan la suficiente capacidad ejecutiva para decirle a un alcalde le falta esto o no le falta esto, o no se le puede aprobar porque la política es que usted está por fuera de Planeación Nacional, de lo que estableció Planeación Nacional, pero que la gente tenga una respuesta, que la respuesta no pueda ser ni los helicópteros artillados ni las avionetas de fumigación, ni la gente corriendo, sino darles alternativas.

Yo creo que lo que decía el doctor Mauro Tapias es cierto, la gente está metida porque hoy, desgraciadamente el producto agrícola más rentable se llama La Coca, desgraciadamente, no es la vocación del país. Y hay un sector del Sur de Bolívar que voluntariamente quiere acogerse a erradicar manualmente 8.000 hectáreas, pero que el gobierno le presente las alternativas; vamos a cambiar por qué, por productos que requiera el mercado y no embarcarlos en proyectos como decía el doctor Mauro Tapias, que van a terminar fracasados porque estamos importando yuca de Birmania, arroz del Vietnam, maíz del Ecuador, plátano del Brasil y entonces la gente nuestra? Ese es el sentido doctor Oscar. Yo quiero dejar allí, no para polemizar sino Presidenta, para seguir en el siguiente punto.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Quintero.

Honorable Representante Roberto Quintero Rueda:

Muchas gracias señora Presidenta. Con referencia a la proposición presentada por el doctor Armando Amaya quiero hacer dos comentarios; el primero, simplemente la situación que se presenta no es del departamento de Norte de Santander, es de una gran mayoría de departamentos y estamos solidarios con usted en primera instancia, como Representante de esa comunidad del Norte de Santander, pero que fundamental y que bueno sería de igual forma, de que esta erradicación fuera en forma manual para todo el país. Yo considero que meter químicos y acabar en gran parte con la ecología de nuestra tierra, de nuestra patria, pues está llevando a una grave situación de carácter económico y de crisis en muchas familias y en muchos hogares campesinos. Otro comentario que quiero hacer al respecto de la misma proposición es respecto de la priorización de los proyectos que se presentan en las distintas entidades. Recientemente estuve haciendo una diligencia en Findeter y encontramos allá funcionarios capaces y de muy buena voluntad en colaborarnos en los distintos proyectos para las distintas regiones, pero lo manifestado acá por el Parlamentario Mauro Tapias y el doctor Armando Amaya, nos encontramos con una Cofinanciación de los municipios supremamente alta y elevada, colaboran con 45 millones para mano de obra, para Empleos en Acción, pero en igual forma los municipios tienen que apoyar, colaborar o cofinanciar casi el 60%, hay unas tablas donde los municipios colaboran con el 35% o el 40%, en fin, la nación perdón, en materiales y el resto le corresponde al municipio.

De verdad que debería ser al menos a la inversa porque los municipios en este momento se encuentran en situaciones críticas, caóticas, los departamentos igualmente se encuentran quebrados, luego como se le puede exigir a un municipio que vaya a cofinanciar un proyecto, una obra en más del 60%, y existen unos parámetros, los municipios que están dentro del programa Plante tienen una priorización dentro de la aprobación de los proyectos, existe otro

factor, regiones identificadas, el caso por ejemplo del Magdalena Medio, una zona identificada por problemas de orden público y de narcotráfico, pero resulta que los municipios que están acá priorizados no superan arriba de los 10 municipios, donde únicamente en Santander son 87 y la priorización únicamente está para unos 10 municipios aproximadamente en esta zona del Magdalena Medio. De verdad que esa cobertura de priorización debería extenderse a la gran mayoría de municipios del departamento de Santander.

Y aparece otra tabla de priorización, a los que no están en Plante están en las zonas priorizadas o si no en su defecto, en los municipios de mayor o menor desarrollo. Hay un mayor número de municipios en esos casos, pero aparecen unas tablas donde estuve revisando por ejemplo en el caso de Caminos Vecinales, unas tablas donde municipios que tienen un carente desarrollo vial aparecen con una categoría 4 y 5, donde de verdad no sabemos en que forma se han categorizado estos municipios, donde sabemos que necesita la atención del Estado, necesita la atención de muchos entes y estamentos del orden nacional para que llegue el desarrollo al menos de la parte vial con categoría 5. De verdad que debería revisarse esta forma de priorizar, porque de verdad muchos municipios, no únicamente de Santander sino de muchas regiones del país, de verdad puedan atender con recursos de la nación, esos proyectos sobre todo de la parte vial. Y por qué en la parte vial, porque sabemos que es la materia de la parte primaria, fundamental para que las personas que residen en la parte rural, nuestros campesinos, las personas que están abasteciendo los mercados de orden regional y local, e incluso, acá de la Capital de la República, puedan de verdad tener mejores condiciones económicas en la producción en estas regiones apartadas del país.

Quería hacer estos comentarios, de verdad que vemos una gran cantidad de funcionarios, de personas que están haciendo parte del gobierno nacional, que tienen muy buena voluntad, que tienen capacidad, pero que existen unas limitantes para la priorización unas limitantes para que los recursos del Estado verdad lleguen a las personas que deben de llegar, a esas personas de estrato 1 y 2, esas personas de escasos recursos, a esas personas que estamos representando acá en el Congreso de la República, personas que de verdad necesitan la mano amiga y generosa del gobierno para poder desarrollar muchos proyectos a nivel regional. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte.

Doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, Ministro de Transporte:

Gracias señora Presidenta. Quería gastar dos minutos para decir que estamos haciendo con el programa del Plan Colombia en cuánto al Ministerio de Transporte, al Invías, a lo

fluvial, a lo aeronáutico se refiere; nosotros estamos haciendo la tarea completa señores Parlamentarios.

Nosotros conseguimos un billón de pesos, de los cuales el 90% son créditos CAP que están aprobados y el saldo aporte de la Nación, ya están trabajando en 22 frentes de trabajo en la geografía colombiana y del billón de pesos que se está trabajando, 75.000 millones van al tema fluvial, mejorando la infraestructura fluvial, unos 20.000 millones de pesos van al tema de mejoramiento aeroportuario en zonas de conflicto y el saldo van a obras, carreteras.

Estamos llegando ya a 286 municipios con el programa de manos a la obra y estamos interviniendo aproximadamente 10.000 kilómetros de carretera, esto es una realidad y es un programa que comenzó el año pasado, que su ejecución comenzó hace tres meses y que como dije anteriormente, estaba absolutamente financiado y va en un proceso que debe terminar hacia mediados del año 2003. Para que ustedes se hagan una idea de la magnitud del programa, ese billón de pesos equivale al 130% del presupuesto normal del Invías, o sea; es un programa muy macro, está absolutamente distribuido el programa, está compensado en los diferentes departamentos de Colombia en zonas de conflicto exclusivamente e insisto, se está trabajando arduamente en él.

Durante lo que queda de este semestre y durante el segundo semestre de este año, se contratarán aproximadamente 60 programas más. Los doscientos ochenta y pico de municipios que hablé al principio son programas con los alcaldes a donde ya se les entregaron los recursos para el mantenimiento de vías terciarias, principalmente. En Norte de Santander se ha hecho un esfuerzo grande para dar un ejemplo, en la vía de Tibú-La Gabarra, en esa zona de superconflicto que está hoy, se está interviniendo, la vía Pamplona- Saravena es otra, la vía Gramalote-Lourdes, es una más para dar únicamente unos ejemplos.

La Presidenta:

Para una interpelación tiene el uso de la palabra el doctor Ernesto Mesa.

Honorable Representante Ernesto Mesa Arango:

No, para pedirle el favor de que en la intervención que está haciendo el señor Ministro con relación a la región, también quisiera yo como Antioqueño que me dijera qué obras hay prioritarias para el departamento de Antioquia.

Doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, Ministro de Transporte:

Para Antioquia hay Caucasia-Puerto Berrío, Turbo-Necoclí-Arboletes, entre otras.

Para Santander; Vélez-Landázuri-Cimitarra, y Chiquinquirá-Otanche-Puerto Boyacá, que aunque es en Boyacá, tiene una gran influencia para Santander. Estamos trabajando y estamos haciendo una gestión simplemente gigantesca en el tema de vías para la Paz y yo creo que va a haber una alternativa real como estaba ma-

nifestando aquí alguno de los Parlamentarios, en cuanto a alternativa de cultivos, porque con esas vías lo que estamos buscando es que haya una real economía para que los productores puedan llegar a las zonas de consumo de una forma económica.

Aunque no es el tema de hoy y no tengo toda la documentación, esas cifras macro que di son exactas y el 100% del presupuesto está absolutamente financiado y el programa está con cronograma para terminar a mediados del año 2003. Muchas gracias.

La Presidenta:

Continúa la discusión de la proposición, se cierra la discusión. ¿Aprueba la Comisión la proposición leída?

El Secretario:

Aprobada señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Yo quiero comenzar esta intervención, sobre el debate en mención, denominado en lo que tiene que ver con la odisea de una carretera de tres siglos, la carretera Cúcuta-Ocaña-Gamarra. Carretera que nace en la necesidad que tenía o que tiene la frontera Colombo-Venezolana de buscar una salida al Valle del Magdalena y al Caribe, esta es una carretera de una longitud de aproximada de 200 kilómetros, carretera que se viene haciendo desde el año 1871, o sea, ha tocado tres siglo ya; siglo XIX, siglo XX y siglo XXI, y hoy todavía le faltan 26 kilómetros por terminar.

La Constitución de 1991, lógicamente cambió el modelo económico en Colombia, lo volvió aperturista y la filosofía del mismo dice que le exige al Estado, se limite a cumplir el rol de gestor y regulador en donde pueda cumplir sus funciones básicas el estado, de defensa, justicia y equidad, garantizando así las condiciones para el crecimiento económico. Y equidad dice, como condición esencial para hacer de Colombia un país altamente competitivo se ha hecho indispensable modernizar la infraestructura física, especialmente en lo que se refiere a corredores de exportación, dado que dicho factor es determinante para el desarrollo, la diversificación de productos, la expansión del comercio, la reducción de la pobreza y el mejoramiento del medio ambiente.

En Colombia se estructura, dentro del marco de la filosofía de la apertura y ante la imposibilidad del Estado de poder cubrir con recursos oficiales la totalidad de la malla vial, se establece mediante ley la posibilidad de que los privados mediante concesiones pudieran ser socios del estado, para desarrollar la infraestructura vial. Nacen las concesiones viales de primera generación, basadas sustancialmente en los tráficos promedios viales que hoy vemos como el tema de las pescas milagrosas, el tema del deterioro de la economía producto de estas circunstancias, llevaron a que los tráficos pro-

medios diarios no fueran los mismos con que se contrató en esa época las concesiones.

El Banco Mundial dice que un incremento del 1% en la infraestructura física del país conlleva a un incremento del 1% del PIB. Las concesiones viales, las de primera generación, que las entrega el Invías a nivel de anteproyecto y aquí las hemos oído todos, está Santa Marta-Riohacha-Paraguachón, Cartagena-Barranquilla, Los Patios-La Calera-Guasca y El Salitre-Sopó-Briceño, Bogotá-Villavicencio, que entiendo que fue la primer concesión vial que se firmó, El Cortijo-Siberia-La Punta-El Vino, que es también parte de toda esta discusión del tema del sector tercero que es el sector en discusión con Commsa, la Malla Vial del Meta, Girardot-Espinal-Neiva, el Desarrollo Vial del Norte de Bogotá, el Desarrollo del Oriente de Medellín y Valle de Río Negro, Fontibón-Facatativá-Los Alpes, Armenia-Pereira-Manizales.

Un estudio desarrollado por la Contraloría encontró, porque la mayor parte de las concesiones viales de tercera generación, de trece concesiones si no estoy mal, seis han activado las garantías que entiendo van contra el Estado y dentro del Estado van en contra del presupuesto del Invías. Entonces se han encontrado problemas recurrentes, etapas de operación sin concluir las obras, pareciera que el concesionario fuera encontrando algún tipo de obra que a *motu proprio* lo fuera desarrollando, si variando en algo lo que son los costos; la construcción de obras complementarias, el nivel de servicio, el sobrepeso vehicular, inadecuados estudios de mercados, o sea los famosos tráficicos promedios diarios nunca coincidieron, lo supuestamente estudiado, contado, con la realidad posterior, porque parte de los recursos indudablemente son los que se cobran por peajes, sobreestimación de la demanda y la activación de las garantías que es lo que se ha denominado pasivos contingentes.

Entonces lo que uno ha terminado como concluyendo es que la atención que el Invías tiene que hacerle en este gobierno a una cantidad de problemas suscitados en las concesiones viales de primera generación, han afectado grandemente el desarrollo vial de otros corredores en el país, doctor Mauro; yo lo oía hablar aquí a usted de la carretera, de sus carreteras en el Cesar.

Eso qué ha significado; entonces yo creo que de manera inteligente se comenzó a hablar de las concesiones viales de segunda generación, donde básicamente está Tobia La Grande-Puerto Salgar-San Alberto, como la concesión que más discusión ha tenido en este momento, la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, y posteriormente se comenzó a diseñar el tema de las concesiones viales de tercera generación con un componente que a mí me llama la atención señor Ministro; los proyectos de tercera generación fueron concebidos por el Gobierno Nacional para las vías que comunican al interior del país con las fronteras, los cuales se encuentran dentro de su estructuración. Por eso esas

concesiones viales de tercera generación, que creo que ya se está hablando de cuarta doctor Tobón, si no estoy mal, Zipaquirá-La Ye de Ciénaga, Malla Vial del Caribe, aquí el doctor Luis Carlos Ordosgoitia habló mucho de la Autopista ABC y posteriormente le incluyeron Sucre, que es la Malla Vial Atlántico-Bolívar-Sucre y Córdoba, Briceño-Tunja-Sogamoso, Bogotá-Buenaventura, Rumichaca-Pasto-Chachaguí-Popayán, Medellín-La Pintada, Pereira-La Paila, y la Troncal del Llano.

O sea, hoy lo que tiene proyectado quienes tienen que responder por el tema vial en Colombia, son y el Ministro me ratificará o me desvirtuará de lo que he dicho, estas tres generaciones; las de primera, las de segunda y las de tercera generación, donde un documento del Banco Mundial dice que lo que se busca en el tema de la apertura es fortalecer los corredores fronterizos, es cómo Colombia puede ser competitivo frente a un mundo que se globalizo y que tenemos nosotros que tener la infraestructura vial necesaria para poder ser competitivos en la exportación de productos, pero a mí me a llamado la atención es que el caso de la carretera Cúcuta-Ocaña-Gamarra y es el punto donde la carretera hace contacto con la troncal de la Costa, pero llamamos Gamarra, porque para nosotros Gamarra es el puerto natural de un sector muy importante de la provincia Ocaña-el Sur del Cesar y el Sur de Bolívar, curiosamente con lo que se viene haciendo con la construcción de la troncal de la paz que atraviesa el Valle medio del Magdalena, hoy el segundo socio comercial de Colombia que es Venezuela, los transportadores que están utilizando cada vez menos la vía Cúcuta-Pamplona, Punta Boba-Perlin y Bucaramanga, porque las condiciones topográficas son supremamente duras para el equipo de carretera y lo están haciendo Cúcuta-Sardinata-Abrego-Ocaña-Agua Clara, regresándose a encontrar a media hora la troncal de la paz.

Entonces yo diría que esta carretera indudablemente llena todos los requisitos para que los estudios de Planeación Nacional, el estudio del Ministerio de Transporte y los estudios del Invías apunten a darle un tratamiento preferencial porque es el más importante corredor de frontera con el segundo socio comercial de Colombia cuál es la vecina República Bolivariana de Venezuela.

Entonces tuvimos la oportunidad con el doctor Luis Eduardo Tobón de recorrer esta vía en Helicóptero y cuando yo llegue aquí al Congreso, era recurrente en todos los programas de reestructuración del Invías, hablar que había que eliminar dos regionales del Invías, una la de Valledupar y la otra la de Ocaña, fue reconsiderada que si Cúcuta tenía una Regional, una regional número 16, pues no se justificaba que en Ocaña existiera otra regional de Invías y si estaba tan cerca Bucaramanga, Valledupar, tampoco se justificaba que existiera, el primer logro que alcanzamos con la visita del doctor Luis Eduardo Tobón es que cuando se baja del helicóptero, digo, ahora sí entiendo

yo porque debe existir lo regional, no solamente en las consideraciones de inestabilidad de la vía, sino también en la topografía y en el tema geológico que lo conoce muy bien el doctor Luis Eduardo Tobón, nosotros nos dimos a la tarea y creo que le entregamos al doctor Canal y al doctor Luis Eduardo Tobón, yo creo que el primer estudio de una vía histórica en Colombia, no se si me desmientan, pero con pelos y señales como ha sido el desarrollo no solamente de la vía en el Norte de Santander o del nororiente colombiano y las angustias de porque las vías van y vienen en un sentido y en otro, dependiendo el tutelaje del Gobierno Venezolano, yo creo que al doctor Canal le ha tocado duro el tema de los cambios de ánimo del Presidente Chávez, cuando resolvió no volver a entrar por Cúcuta los camiones y curiosamente siguen entrando por Maicao.

Entonces frente al tutelaje de Venezuela y a los altos impuestos que significaba recibir los productos Colombianos en el lago de Maracaibo nace la idea en el año 1871 de mirar una salida de Cúcuta, Cúcuta hoy es junto con el área metropolitana la gran concentración urbana del Norte de Santander con el 70 y tanto por ciento de la población, allí hay un gran mercado, mirar como tener una vía alterna que le permitiera llevar al Valle del Magdalena y al Caribe y depender de las debilidades de los cambios políticos del Gobierno de turno del vecino país de Venezuela, así nace esta vía y se hablo también de conseguir un ferrocarril de Tamalameque-Cúcuta, con un ramal por Ocaña, yo mirando doctor Tobón esa topografía me imagino la dificultad de ese tren para ascender por la topografía tan dura de la Cordillera Oriental.

En el año de 1927, la vía se nacionaliza, pero antes comienzan los problemas del sector fronterizo con Venezuela y el año 1871, se busca como se pueden llevar los ganados, doctor Mauro el Sur del Cesar que es hoy o sea del Valle del Magdalena, del Departamento del Magdalena a Cúcuta, entonces ha sido una larga historia de una carretera que han tenido yo diría paulatinamente el interés y el desinterés, yo como Ocañero, que pareciera que esta vía solamente le interesara ala gente de Ocaña, uno no ve de que halla un interés del resto de los dirigentes políticos y del resto de los mandatarios del resto del departamento en sacar una vía, que nos colocaría de manera mucho más rápida en el mercado venezolano en el caso del Sur del Cesar, del Sur de Bolívar de parte de Santander, entonces en el año 1927, la vía se nacionaliza, en noviembre de 1927 esta vía que de Ocaña conduciría a la Arenosa y a la estación del ferrocarril de Cúcuta y hay datos muy curiosos, muy poca gente sabe que se construyo el cable aéreo desde Ocaña y la idea era llevarlo hasta Cúcuta, el cable aéreo fue de Gamarra hasta Ocaña y duro hasta el año 1940 y curiosamente la forma más económica de cortar productos de ese sector era a través del cable aéreo, cuyo destino final de los productos era Nueva York, entonces en 1931 se hacían estadísticas de

transporte y se llevaban registros comparativos del costo de transporte de una tonelada de los productos exportados de Cúcuta a Nueva York, es ya es histórico y curioso, por cada una de las vías existentes de Cúcuta-Nueva York-Maracaibo, valía 68.64 dólares de Cúcuta-Nueva York por Pamplona-Bucaramanga-Puerto Wilches valía 71.66 dólares y de Cúcuta a Nueva York por Ocaña todo por el cable aéreo valía 51.96 centavo de dólar, una región que tuvo mucha importancia porque era el camino obligado hacia el interior del país.

Entonces la angustia que hemos vivido ha sido mucha, yo creo que lo que le ha faltado a esta vía es tener una programación, una proyección, en el cuestionario que presentamos al Invías el cual había sido la inversión en esta carreta los últimos 10 años, uno fácilmente mira los altibajos en el interés del centro del país, por invertir en una vía, yo he dicho que las concesiones viales señor Ministro de primera generación son inequitativas, porque si la filosofía era la equidad el Estado debiera tener corredores viales, que era liberado los recursos oficiales, proporcionalmente la participación en otras vías del sector privado, hoy vemos que el efecto sobre otros corredores viales, yo creo que todos los Parlamentarios acá lo tendrán, no ha sido el mismo, porque la mayor parte de los recursos, entiendo doctor Canal que lo que tuvo que entregarle al Invías, lo que tuvo que entregar el Invías el año pasado a las concesiones viales de primera generación fueron 63 mil millones del presupuesto del Invías para cumplir la disminución de los tráficos, nosotros con 30 mil millones de pesos terminaríamos una vía que le faltan 26 kilómetros, entonces vemos que allí es donde esta la iniquidad y la iniquidad esta también que en el estudio de concesiones viales de tercera generación, este que es un corredor fronterizo por donde lo quieran mirar, pueden mirarlo por la carretera Cúcuta, Pamplona, Berlín, Bucaramanga, como pueden mirarlo por Cúcuta, el Zulia, Sardinata, ábrego, Ocaña, Agua Clara, que es un corredor vial de integración fronteriza y nosotros no hemos tenido la oportunidad de ver una inversión real.

Revisemos la inversión de los últimos 10 años, 1990: dos mil doscientos dos millones; 1991: dos mil trescientos treinta y tres millones; 1992: cuatro mil ochocientos sesenta y tres millones; 1993: mil trescientos veintiocho millones; 1994: seis mil setecientos noventa y nueve millones; 1995: cuatro mil cuatrocientos cincuenta y siete millones; 1996: cuatro mil millones; 1997: se disparan a trece mil quinientos millones, pero en 1998, pasa de trece mil quinientos millones a mil seiscientos setenta un millones, es un bajonazo dramático, del cambio de un Gobierno a otro; 1999: tres mil seiscientos cuarenta y nueve millones; en el año 2000: mil novecientos sesenta y nueve millones y para el año 2001: tres mil millones y dentro de los tres mil millones, seiscientos cincuenta millones, que fue el anuncio que el señor Ministro Canal hizo en Villa del Rosario para mantenimiento de la vía.

Entonces qué nos preocupa y curiosamente yo quiero aquí recordar que hemos tenido cuatro Ministros anteriormente de obras y hoy de transporte del Norte de Santander, el doctor Virgilio Barco Vargas, Ministro de Obras, Presidente de Colombia, el doctor Argelino Duran Quintero, ilustre hijo de Ocaña, el doctor Enrique Vargas Ramírez y hoy por fortuna tenemos al doctor Gustavo Adolfo Canal Mora del Norte de Santander, entonces uno comienza como a preocuparse, yo le oí a la Representante a la Cámara por Nariño, que decía que el sueño de ella era tener un Director de Invías de Nariño y yo le decía no, como se le ocurre, si el efecto es contrario, hay que tener de afuera, pero que miren con simpatía una región, que realmente es bien importante para el país, que comunica un sector muy productivo y que nosotros vemos que realmente no hemos tenido la fortuna de contar con una inversión importante para la vía.

Yo le voy a solicitar señora Presidenta, con su venia, que veamos 5 minutos un video, 5 minutos nada más para posteriormente continuar con mi intervención, reservando el uso de la palabra señora Presidenta.

Firmo en septiembre del 2000, yo creo que el doctor Tobón se dio cuenta en el desplazamiento que hicimos como hay unos sectores supremamente críticos, en este momento le hace falta por terminar 26 kilómetros de un total de cerca de 200 kilómetros, pero lo triste es que de los 26 kilómetros hay 10 kilómetros a la espera solamente de carpetas falsas, o sea toda la estructura de la vía esta construida y si no hay una respuesta en la inversión, pues lo más grave es que termine deteriorándose totalmente lo que esta construido.

En el año 1999, siendo director del Invías el doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, se contrataron los estudios para hacer una obra que es bien importante para nosotros como es la variante del municipio de Aure, que es previendo el desplazamiento que ya esta ocurriendo hoy del transporte pesado por la vía hacia Ocaña, porque topográficamente es una vía de mejores especificaciones y que evita el deterioro de la maquinaria, que nos preocupa, nos preocupa que se va a perder una inversión importante en la construcción de la estructura de 10 kilómetros que es casi equivalente al 50% de lo que le faltaría, que se perdería lo que se ha hecho y que nosotros en este momento no tenemos un equipo de carretera que le permita a esta gente en una emergencia poder abrir la vía para que continúe el flujo de vehículos normal, solamente hemos contado en ese sector con las microempresas que a pico y pala terminan abriendo una brecha en los derrumbes para poder continuar ya sea hacia Cúcuta, eso a llevado hoy a que el departamento no este integrado, nosotros somos un sector muy grande el departamento ubicado, como lo decía el doctor Mauro Tapias en el sector que colinda con el Departamento del Cesar, al estar totalmente desconectados, pues los intercambios comerciales de ese sector del departamento son más hacia Bucaramanga por la facilidad de la vía que hacia Cúcuta y enton-

ces vino una gente diciendo que tenían cuatro días en la vía y no es cualquier vía, es una vía terciaria, ni una vía secundaria, es una vía que es el corredor vial que une la frontera del país con Venezuela y que busca la salida de la gente de ese sector del Departamento hacia el Valle del Magdalena y hacia el Caribe, uno se preguntaría que ocurriría con lo que esta pidiendo el Presidente Chávez de poderes excepcionales en determinado momento amanezca con la idea de cerrar la frontera con Venezuela.

Todo lo que tiene que ver con la integración del Departamento hacia la zona de la Costa Norte, tienen que hacerlo por Ocaña, se han hecho muchos intentos de cumplir una vía que vaya por Tibu y que salga a Codazzi, pero uno sabe que las condiciones topográficas, doctor Tobón son más difíciles que la misma construcción del túnel de la línea y la única vía que le queda para salir de esta región del país hacia el Caribe es la Carretera Cúcuta, Ocaña, Agua Clara, se ha hablado de otras vías para lograr las condiciones topográficas de la carretera Ocaña, Sanbia y Agua Clara, que es la carretera de Río de Oro, el Carmen, Guamalito, la Mata, pero si no hay una política definida de recuperar estos sectores viales, pues nosotros no podemos seguir integrando como departamento con nuestra capital, ahí decía uno de los entrevistados, que el único patrimonio que tenía es la carretera Cúcuta.

Entonces nosotros lo que queremos es que realmente haya una inversión importante y una planeación de lo que se ha venido haciendo se pueda continuar, pero en el tema de caminar en la vía en el sentido de hacer inversiones que nos permitan seguir construyendo carpetas asfálticas, yo creo que esa parte es bien importante y yo creo que en el tema de concesiones viales de tercera generación hay un punto muy importante, yo creo que lo leímos acá y decimos que la filosofía de las concesiones viales de tercera generación en el marco aperturista es lógicamente abrir los corredores fronterizos para todas las posibilidades de exportación que son conexos con todo lo que estábamos hablando acá y que lo manifestaba el doctor Mauro Tapias, en el sentido de que podemos producir a la gente, pero si no tenemos como exportar doctor Mauro, nada hacemos y la gente va a terminar o perdiéndose los productos o regalándolos, como esta ocurriendo ahorita en todo el país.

Entonces uno ve doctor Tobón como la Inversión de la carretera Cúcuta, Ocaña, ha sido una inversión decreciente, a partir del año 97, donde se apropiaron Trece mil quinientos cincuenta y siete millones, comienza a marchitarse la inversión y yo me estoy remitiendo a las respuestas del cuestionario, que es la misma respuesta que envía el Instituto.

El estado actual de la vía, tiene sectores pavimentados como Sardinata, artilleros, Cúcuta, pero tiene sectores sin pavimentar como Caña, Sardinata, sector Alto el Pozo, Ocaña, sardinata, sector Ocaña, alto del Pozo y tiene en estado regular Ocaña, La Ondina, Aguas Cla-

ras, yo creo que lo que uno quisiera, yo sí lamento que el doctor Canal se haya salido en este momento, es que el Ministerio y el Invías, nos garanticen, porque entre otras cosas que ha sido de manera curiosa es como la bandera de todas las campañas electorales, candidato Presidencial que va a Ocaña, del partido que sea, la oferta o la promesa es la terminación de la vía, incluso el doctor Barco cuando estuvo en Ocaña nuestro compatriota, coterráneo fue lo que prometió, el doctor Pastrana cuando estuvo en Ocaña, la promesa que hizo era que en su Gobierno sí definitivamente se terminaba la carretera Cúcuta, Ocaña, yo creo que a veces parece es como para dejarle banderas a los otros candidatos presidenciales, porque si la terminan, pues se quedan sin banderas para promesas en la provincia de Ocaña del Departamento, yo creo que esa parte es importante.

Cuando se discutió el plan de desarrollo que se cayó y posteriormente se cayó el Decreto 955 que lo acogió, se cayó lo que se había introducido por todos los Parlamentarios en el norte de Santander de que se mantenía una partida de 34 mil millones, pero en reunión con Planeación dentro del mismo tema y dentro de la misma discusión dice Planeación, el plan de desarrollo se cayó, pero nosotros seguimos haciendo los presupuestos tal como lo estableció el Plan de Desarrollo, pero lo que vemos es que los 34 mil millones con los cuales en el año 98, se podía terminar la vía, no quedaron presupuestados, ni si quiera proyectados en los cuatro años, porque la sumatoria de cuatro años es muy clara, la sumatoria de los cuatro años y inversión en la vía con las respuestas del Invías no alcanza a sumar, si no aproximadamente unos 8 mil millones de pesos, yo sé que el Invías ha hecho un esfuerzo grande, el Ministerio ha hecho otro esfuerzo grande, porque ahí quedaron amarrados unas compañías a las cuales se le debía girar los recursos por las cláusulas del contrato y se dedicaron a votar derrumbes no caminando en el tema de continuar con la carpeta asfáltica de la vía.

Cuántos kilómetros faltan, 26 kilómetros, cuántos están recuperados 179 kilómetros, entonces yo creo que allí tienen que improvisar, casi que nosotros estamos buscando lograr hacer unos acuerdos con los próximos candidatos presidenciales, todo lo que sea para volver a meter el tema de la vía, porque nos parece que ya el Norte de Santander, con una esperanza del año 1871, no vamos a tener la posibilidad de tener esta vía terminada, yo quiero terminar allí señora Presidenta, para darle el uso de la palabra al señor Ministro y al doctor Luis Eduardo Tobón y reservarme el poder seguir interviniendo sobre el tema, gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Gracias doctor Armando Amaya, tiene la palabra el doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Invías.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Vías:

Gracias señora Presidenta, honorables Representantes, señor Ministro de Transportes,

señores funcionarios del Gobierno Nacional, señores Periodistas, señores y señoras, yo quiero retomar el debate que teníamos en el día de ayer, con el fin de evacuarlos 7 cuestionarios con más de 60 preguntas, que se tienen con relación al sistema de infraestructura vial en Colombia, debo recordar que estos funcionarios repiten algunos temas a lo largo y ancho de su expresión, por lo tanto voy a hacer una presentación general de lo que tiene que ver de las concesiones, autopista del café, malla vial del Valle, Fontibón, Faca, los Alpes y posteriormente me referiré a temas más nuevos en este cuestionario, como es la concesión Santa Marta, Paraguachón, algunas vías específicas y naturalmente el tema que ha expuesto el honorable Parlamentario Armando Amaya, con relación a algunas vías del Norte de Santander, igualmente aspiro que en esta exposición quede claramente expresadas las preguntas y a satisfacción de los honorables Representantes y naturalmente que cualquier duda que se presente al respecto, pues estoy en disposición de responder cualquier inquietud.

Iniciaré con el proyecto vial Armenia, Pereira, Manizales, que vuelvo a repetir están inscritas las preguntas en varias proposiciones que se han presentado, no solamente en este año, sino a mediados del año pasado, este contrato que es el número 01-13 del 97 tiene un alcance físico de una construcción nueva de 89.9 kilómetros, rehabilitación 89.4 kilómetros, mantenimiento 195.2 kilómetros y esta dividido en 5 tramos, estos tramos básicamente se refieren, Tramo 1: Chiquina-Manizales; Tramo 2: Armenia-Río Barbas-Club de Tiro; Tramo 3: Variante Sur de Pereira; Tramo 4: Túnel de Santa Rosa; Tramo 5: Club de Tiro-Pereira, Dos Quebradas Santa Rosa de Cabal-Chiquina.

Es importante anotar de que se tiene un cronograma para la construcción de las autopistas del Café de 52 meses, debo recordar que esta autopista tenía en sus inicios un cronograma de 24 meses, se prologo a 52, porque tenía establecido 7 peajes y solamente se lograron instalar 4 de los 7, algunos ya venían funcionando y siempre he insistido que cuando en una concesión se caen los ingresos pues quedan dos caminos, alargarles el tiempo o disminuir en la cantidad de obra que se ha diseñado inicialmente o hacer una composición entre los dos temas mencionados, este cronograma que tiene su inicio el 16 de julio del 2000, tiene los siguientes tramos: Chiquina-Manizales, se inicio en la fecha que manifesté y debe terminar a finales del 2002, igualmente Armenia-Río Barba y Club de Tiro-Pereira-Dosquebradas, a finales del 2002 debe arrancar la variante sur de Pereira y las intersecciones a desnivel y en el año 2004, debe tenerse la ejecución del túnel de Santa Rosa, sin embargo, este cronograma esta sujeto también a modificaciones importantes que se conocerán en los próximos días.

Lo que sí debo manifestar es que ya se tienen frentes trabajando arduamente en los siguientes temas, se tienen en el tramo dos 4 frentes de trabajo, en el tramo 5 se tienen 3 frentes de

trabajo y en el tramo 1 se tienen 4 frentes de trabajo, que están realizando obra en este momento entre Manizales y Armenia, igualmente se tendrá una doble calzada con dos carriles de rehabilitación desde Armenia hasta el Club de Tiro y desde el sector de la Y hasta la ciudad de Manizales, se tiene construcción de algunas variantes del Club de Tiro hasta Pereira y de Pereira hasta la Romelia, de la Romelia iremos hasta el Pollo Chinchina con algunas variantes que están en ejecución en este momento y que aspiramos a terminar en el presente Gobierno del doctor Andrés Pastrana Arango.

La situación financiera de esta concesión es la siguiente, se tiene por parte de Euquiti 185 mil millones en recaudo de peajes a lo largo de la concesión 168 mil millones, créditos por 77.600 millones, aporte de la Nación 63 mil millones, para un total de 495 mil millones de pesos.

La Presidenta:

Para una interpelación el doctor Mauro Tapias tiene la palabra.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Gracias señora Presidenta, es para pedirle al señor Director del Invías, que a la brevedad del tiempo, que a las 2 de la tarde tenemos Plenaria de Cámara, nos gustaría que ante la ausencia de los Parlamentarios que le han hecho este cuestionario, pues nos resolviera por lo menos al doctor Martínez y a mi sobre la situación de la carretera del Magdalena y del Cesar, porque yo pienso que es bastante extenso y tenemos invitado al señor Ministro de Educación, que es otro tema que también nos urge, entonces yo muy respetuosamente le pediría al señor Director de Invías que se refiera a los cuestionarios de los Parlamentarios que estamos presentes, gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Marino Paz.

Honorable Representante Marino Paz Ospina:

Gracias, yo sí le solicitaría al Director de Invías lo del Valle del Cauca, gracias.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Invías:

Gracias Presidente, si me permite yo hago una aclaración que aquí en todos los temas hay ponentes, hay ponentes de la proposición, con relación a las citaciones que se me han hecho, entonces de acuerdo al marco y al Reglamento señora Presidenta, yo no tengo inconveniente, yo tengo todos los temas aquí resueltos, quiero que entienda que son 80 preguntas y que es complicado pero no tengo ninguna dificultad si arranco por cualquiera de los temas.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Quintero.

Honorable Representante Roberto Quintero Rueda:

No, simplemente pues para agradecerle al doctor Luis Eduardo Tobón, pues de pronto en una forma suscita, abarcar algunos tópicos de

algunos temas, yo considero que el doctor Luis Eduardo Tobón conoce más o menos cuáles son nuestras preocupaciones, cuáles son nuestros afanes, cuáles son nuestras angustias de poder llegar a las distintas provincias con algunas soluciones en la parte vial, pues prácticamente sería para poder llevar en una forma suscita alguna visión de la situación de los departamentos y concretamente con las peticiones que hemos de pronto expresado al Instituto Nacional de Vías y al Ministerio de Transporte, en la parte de Santander concretamente, pues le agradezco de verdad una visión y después obviamente pues me reservo para hacer una pequeña intervención, una vez, pues haya conocido algunas explicaciones y comentarios por parte del doctor Luis Eduardo. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Julio Gutiérrez.

Honorable Representante Julio Gutiérrez:

Gracias señora Presidente, es también para pedirle al señor Director de Inviás, en lo referente a la vía Fontibón-Mosquera-Facatativa-Los Alpes, que también tengo una solicitud pequeña para comentarle al señor Director de Inviás en lo referente a esa vía.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Con mucho gusto honorables Parlamentarios, trataré de hacer el resumen lo más claro posibles, si tienen alguna inquietud profundizaremos en algunos temas que se soliciten.

Quiero simplemente ya terminando lo de Armenia-Pereira-Manizales, dos temas que han sido de discusión y tiene que ver con los predios y tiene que ver con el empleo general de la región, igual inquietud en la Malla Vial del Valle, debo decirles que de acuerdo al cronograma, con relación a los predios en la autopista del Café estamos cumpliendo con el fin de que los frentes que están trabajando, no se presente ninguna dificultad, recordemos que como hay tramos que se van a empezar a intervenir, dentro de uno o dos años, pues también tenemos plazos para adquirir esos predios y que estamos trabajando sobre ese tema.

Con relación a la mano de obra que se ha generado allí, debo manifestar que son 474 empleos que se han generado y que tiene una proyección para octubre del 2001 de 720 empleos en esta región y se han hecho inversiones a la fecha en esta carretera por doscientos trece mil novecientos seis millones de pesos, actualizando este valor, tendríamos trescientos sesenta mil millones de pesos.

Entrando a la Malla vial del Valle, aquí adicional a todos los temas que se han tocado en la Autopista del Café, entra un tema importante que es el de valorización y al cual me voy a referir un poco por explícitamente preguntado este tema y otro sobre un predio que tiene dificultades con relación a los avalúos y que la Fiscalía está adelantando este proceso con el fin de establecer lo que realmente sucedió con relación a este predio.

El contrato de la malla vial del Cauca y Cauca es el 005 del 99 tiene una construcción nueva de 225 kilómetros, rehabilitación 305 y mantenimiento 530 kilómetros de longitud, se tuvo un valor del contrato de 386 mil millones de pesos que a valores de hoy son 535.612 millones, representados en diseños e interventorías, construcción, predios, gestión social, ambiental, inversión en operación y algunos convenios interadministrativos, igualmente se ha dividido esa concesión en 6 tramos: Tramo 1 es de Popayán-Santander de Quilichao, Tramo 2 Santander de Quilichao-Palmira y de Villa Rica-Jamundí, Tramo 3 Palmira-Buga, Tramo 4 Cali-Palmira, Tramo 5 Yumbo Media Canoa, Tramo 6 Encar, Aeropuerto, recta Cali-Palmira-Palma Seca-Rosa-Cerrito, aquí en esta presentación vuelvo a insistir si quieren alguna profundización en los temas con mucho gusto la atenderé también de acuerdo al cronograma de la obra se están presentando trabajos en todos los sectores y allí están representando y tiene una estimación en el cronograma de construcción de 54 meses, teniendo en cuenta que los meses varían de acuerdo al tramo que se tenga en intervención.

La Presidenta:

Para una interpelación tiene la palabra la doctora María Clementina Vélez.

Honorable Representante María Clementina Vélez Gálvez:

Gracias señora Presidenta, doctor Tobón, cuántas veces se ha modificado el contrato de concesión de la Malla Vial del Valle del Cauca, dos, las modificaciones en que ha consistido, tres, qué piensa en concreto el Inviás hoy, en el diagnóstico de la Malla Vial. Gracias Presidenta.

La Presidenta:

Continúa con el uso de la palabra el doctor Tobón.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Señora Presidenta, seguiré con la exposición y entonces me permito solicitar si es posible que al final respondo preguntas puntuales con el fin de no salirme acá del tema.

En el tema de licencias ambientales conforme al cronograma de construcción también se van avanzando ya se tienen aprobadas en todos los tramos exceptuando el tramo 5 que está en este momento en trámite, allí el empleo con relación a la región propia y a otras regiones se tiene que la obra en la región tiene un total de 418, de otras regiones 167 para un total 585 vinculaciones en esta importante concesión.

Está también discriminado la operación, mantenimiento, construcción, porque lógicamente en cualquier número de estos que se quiera conocer, con mucho gusto estará a disposición, igualmente en materia de los predios dependiendo de la devolución en la construcción se ha entregado el 94% en el sector de Popayán, Santander de Quilichao y Palmira el 13%, pero debo advertir que hay plazo hasta el

14 de marzo del 2002, para hacer entrega de estos predios en providencia Buga, vamos en el 26%, hay plazo hasta el próximo año también del 2002, incluso Cali-Palmira quedó en el 19% tiene plazo contractualmente hasta el 2003 y similar Yumbo, Media Canoa va en el 19% en predios adquiridos y se tiene un plazo hasta el 2003, así pues debo decir de que las inversiones de la fecha en esa concesión a precios de diciembre del 97 son 54.293 millones, teniendo en cuenta los convenios que se han hecho interadministrativos, la interventoría, la construcción, la gestión ambiental y social, los predios y el diseño de esta concesión, a pesos de hoy tenemos una inversión a la fecha de 75.158 millones de pesos.

Con relación al tema de la valorización se han hecho unos procesos que en este momento están en trámite con el fin de que una Universidad establezca cuál es realmente el pago que se debe hacer por valorización, tanto en el Departamento del Valle como en el Departamento del Cauca y con relación al predio Matapalos, pues lógicamente está en manos de la Fiscalía para que determinen cómo un predio, una área de ese predio, tuvo un avalúo por metros cuadrados y otra área del mismo predio, tuvo un avalúo diferente que elevo ostensiblemente el precio de este predio y que vuelvo a insistir está en manos de la Fiscalía en este momento ese proceso el predio Matapalos.

El contrato de Facatativa-Los Alpes es el 937 de 1995.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Julio Gutiérrez Poveda.

Honorable Representante Julio Gutiérrez Poveda:

Gracias señora Presidenta, doctor Tobón, Director de Inviás, para ser más rápido el informe, yo sí quisiera solicitarle muy respetuosamente es que lo hago como inquietud de los habitantes y también de los usuarios de la vía de Fontibón-Madrid-Mosquera-Funza-Facatativa-Los Alpes y es que se sirva informarnos cuál ha sido la recaudación que se ha hecho en los peajes y cuándo se va a iniciar la obra y qué predios faltan conseguir, porque esa es la inquietud de los habitantes y de los usuarios de la vía, en cuanto al contrato que se firmó en el año 95, valió 43 mil millones más un aumento que se le hizo en el año 98 de 10 mil millones y hasta el momento no se ha conocido ninguna iniciación de la obra, ni siquiera como es el caso que la obra el 43% es obra nueva y el 57% es conservación de la misma y creo que es un 0% lo que se le ha invertido a esa obra. Muchas gracias.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Sí señor Parlamentario, debo recordar que ese contrato ha tenido serias dificultades con relación a la instalación de los peajes, tanto en el río Bogotá como el peaje de Corso y esto llevó a una reestructuración de concesión que se inició en el año de 1995, al día de hoy en esa

reestructuración donde también se ha tenido en cuenta la participación de la comunidad, teniendo unos puntos distantes con el concesionario, en relación a algunos temas que debemos aclarar y quiero que tengamos muy presente en estas cifras, el contrato original en aportes de capital era el 29%, un crédito del 65%, los peajes el 6% y aportes estatales 0%, la propuesta que tenemos al día de hoy por parte del concesionario, teniendo en cuenta que hubo una modificación el 14 de agosto del 98, tiene los siguientes porcentajes, aporte de capital de riesgos, que era el 29% baja al 17%, de créditos que era el 65%, sólo bajan el 24%, los peajes que era el 5.6% suben al 22% y los aportes estatales que era del 0%, aquí se solicita como 40%, entonces se cambia un poco la filosofía que se tenía con el contrato original y debo advertir que algunos acuerdos a los que hemos llegado con la concesionaria en la parte financiera, cuando estamos en la obra jurídica a sido imposible plasmarla porque va en contravía de algunas normas nacionales y por lo tanto dentro del marco legal nos lleva a que muchas veces que el contrato está cerrado nos lleva a no poder firmarlo desde el punto de vista legal, estamos en una etapa crítica en este momento en el siguiente aspecto que vamos a resolver de una vez por todas si es posible que el concesionario acepte las condiciones que el Invías dentro de la reestructuración financiera le está ofreciendo o de lo contrario tenemos que entrar a liquidar dentro de marco legal colombiano a esta concesión, lo que sí es claro es que se iniciará ese proceso de construcción dependiendo del análisis técnico, jurídico y financiero si como obra o como una nueva concesión, teniendo en cuenta que es fundamental la recuperación de esta vía y que es fundamental en este momento porque está en un estado lamentable y debemos reconocerlo precisamente por el Stand-by jurídico que nos ha obligado a no invertir recursos en esta concesión, sin embargo debo advertir de que los recursos que han ingresado por peajes, tanto en el sector de Corso como en el Río Bogotá, están en la fiducia, por lo tanto una vez se dé la solución jurídica, también procederemos a la utilización de esos recursos dentro del mecanismo legal colombiano en esta importante concesión, lo que también llamó la atención sobre estos dos peajes que sé que existe una inconformidad en algunos municipios como Funza, Facatativá, Madrid y otros, debo advertir de que los residentes de estos municipios están exonerados del pago de peaje y prácticamente estos dos peajes de Corso y Río Bogotá se está cobrando al tránsito de largo alcance, entonces yo sí quiero aclarar esta situación, porque realmente en el cobro de peaje los habitantes que tienen vehículo y lo utilizan en estos municipios si no tienen el pago en esta importante obra de concesión.

Recuerdo el dato honorable Parlamentario el recaudo de los peajes está alrededor de 23 mil millones de pesos más unos rendimientos financieros de aproximadamente 4 mil millones que tendríamos en la fiducia en este momento,

alrededor de 27 mil millones de pesos en esta concesión.

Con relación a la Proposición número 026 que habla del plan de inversiones de la ejecución presupuestal del año 99-2000, voy a ser muy rápido, manifestando que el plan de inversiones en el 99, fue de novecientos veintinueve mil millones de pesos y en el 2000 de quinientos trece mil millones de pesos, esto se distribuyó en construcción, mantenimiento y conservación y otros proyectos del Instituto Nacional de Vías.

La ejecución presupuestal el año 99 fue un billón cincuenta y un mil trescientos veinte dos, teniendo funcionamientos 53 mil millones, servicio de la deuda a ciento veintiún mil millones, inversión ochocientos setenta y siete mil millones, en el año 2000 el funcionamiento cae a 44 mil millones y el servicio de la deuda aumenta en ciento treinta y tres mil millones y la inversión cae a cuatrocientos noventa y un mil quinientos noventa y siete millones, preguntas del Cuestionario 026, la inversión estuvo distribuida como ya lo dije ochocientos setenta y siete mil millones en el año 99, cuatrocientos noventa y un mil quinientos noventa y siete en el año 2000.

Con relación a las preguntas de concesiones se tiene lo siguiente, recordemos que son 11 de primera generación, dos de segunda generación, se ha preguntado quienes son los concesionarios, Santa Marta, Riohacha, Paraguachón, Concesión Santa Marta, Paraguachón, Concesión Santa Marta, Paraguachón S.A., Cartagena, Barranquilla, consorcio vía al Mar, Los Patios, La Calera-Guasca y El Salitre, Sopó, Briceño, Consorcio La Calera S.A., Bogotá, Villavicencio, Sociedad Concesionaria Vial de Los Andes, Coviandes, Bogotá, Siberia, La Punta del Vino, Concesión Sabana del Occidente S.A., Malla Vial del Meta, Carreteras Nacionales del Meta S.A., Girardot, Espinal, Neiva, Consorcio Luis Héctor Solarte y Carlos Alberto Solarte, desarrollo del Oriente de Medellín y base del Río Negro del Bimet S.A., desarrollo vial del Norte de Bogotá, Unión Temporal Concesionaria del Norte, Fontibón, Facatativa, Los Alpes, Concesión CCFC S.A., Armenia, Pereira, Manizales, Autopista del Café S.A., acá en el cuadro se tiene la construcción que es un total de 230 kilómetros, rehabilitación 1.017 kilómetros y mantenimiento 1.486 kilómetros, el valor original de estas 11 concesiones de primera generación fue por 622.144 millones, los plazos oscilan desde 160 meses hasta 265 meses, las concesiones vuelvo y repito, cualquiera que quiera en detalle con mucho gusto, se entrará a explicar.

Se tiene también otra pregunta que se hizo, el tráfico promedio diario tanto el garantizado como el real, que en general se tiene una caída del tráfico en 9 de las 11, hay dos que tiene tráfico superior al proyectar, igualmente se tiene en la segunda generación Tobia Grande, Puerto Salgar y Malla vial del Valle, construcción 255 kilómetros, rehabilitación, 377 kilómetros y mantenimiento 1.057.3 kilómetros, el

valor original de las de segunda generación fue de 876.217 millones de pesos, igualmente se tiene el tráfico garantizado, pero aquí hubo una modificación importante, porque si bien es cierto, como lo vamos a ver en unos cuadros posteriores las concesiones de primera generación se paga la garantía de ese tráfico, en las de segunda generación no se estableció ese ítem, sino que se cambio por el ingreso esperar y quiero decir ellos tenían una cifra con una expectativa que se puede lograr en 20 años, si no se logra en 20 años, tienen 5 años más para lograrlo, pero también se da la posibilidad que si se logra en 17 años o sea en menos tiempo, pues así es el término de la concesión de segunda generación.

Con relación a la inversión del sector privado que se pregunta el total invertido por el sector privado son novecientos cincuenta y seis mil quinientos veinte seis millones, esto en todas las concesiones que acabamos de hablar y es una inversión a 31 de diciembre de 2000, que eso es importante tenerlo en cuenta para la pregunta del honorable Representante Amaya, que serían recursos que no aportaría el Gobierno Nacional en condiciones normales, si no se tuviera el sistema de concesiones en Colombia, entonces casi un billón de pesos ha aportado el sector privado en estas concesiones.

Los ingresos corrientes por estaciones de peaje, también se tienen desde el 97 al 2000, por cada una de las concesiones, estos ingresos debo decir, recuerden que son por peaje, en 1997, fueron noventa y un mil sesenta y nueve millones de pesos, en 1998, ciento setenta y siete mil setecientos setenta y tres millones de pesos, en 1999, ingresos por peajes, doscientos dieciséis mil quinientos noventa y ocho millones de pesos y en el año 2000, fueron doscientos cincuenta y cinco mil cuatrocientos ochenta y un millones de pesos, obsérvese que a pesar del decaimiento del producto interno bruto en Colombia y algunas dificultades en el orden público de las carreteras, que ha hecho disminuir el tráfico del promedio diario, los ingresos año por año sí han aumentado, como puede observarse en este cuadro que acabo de leer.

Igualmente con relación a la utilidad en las concesiones, se tiene que los proyectos de primera generación en tasas internas de retorno entre el 10.94% y 17.56% como es el caso de Bogotá, Villavicencio, las tasas internas del retorno están oscilando en estos valores, 12, 13, 14 y en las de segunda generación lo que se tiene no es una utilidad, sino vuelvo a repetir, un ingreso esperado a lo largo de toda la vida de la concesión, este tema que ha sido también muy comentado en esta honorable Comisión que son las garantías de tráfico cancelados, debo advertir que se tiene lo siguiente:

En el año 1996, se pagó setecientos sesenta millones de pesos, en el año de 1997 cinco mil ochocientos setenta millones de pesos, en el año de 1998 dieciséis mil doscientos setenta cuatro millones de pesos, en 1999 veintitrés mil novecientos tres millones de pesos, en el año 2000 treinta y dos mil quinientos ochenta y cuatro

millones de pesos, para un total de garantías en todas las concesiones de primera generación y que se pagan en la etapa de operación, no de preconstrucción ni de construcción, un total de setenta y nueve mil trescientos noventa y tres millones de pesos, se tiene finalmente con relación a este tema el listado de todas las interventorías que se han establecido en las concesiones, se tiene listado por cada una de las concesiones, el valor y la duración, debo advertir que no es verdad como leí en un Diario del Occidente Colombiano de que nosotros tenemos concesiones sin interventorías, toda concesión ha tenido las interventorías, respectivas que la ley nos exige para el paso de este tipo de contrato de concesión.

Con relación al tema de Santa Marta, Paraguachón, del honorable Representante Javier Martínez, debo manifestar lo siguiente:

En las carreteras hay dos tipos de mantenimiento uno rutinario y uno periódico, el mantenimiento rutinario en esta concesión siempre se ha establecido y se ha probado por el Instituto Nacional de Vías y nunca se ha suspendido, con relación al mantenimiento periódico que es más profundo que el rutinario sí es verdad que se ha detenido, porque se ha tenido una diferencia entre el Instituto Nacional de Vías y el concesionario, que básicamente se tiene de los siguientes puntos, un deterioro prematuro de pavimento en esta ruta, básicamente en el sector de Palomino, en evanal, aquí se suscribió un acto de acuerdo para dirimir estos conflictos y esperamos que en la tercera semana de junio, una de las universidades sea en los Andes o la Javeriana se pronunciara en un término menor de tres meses, pero fuera del deterioro del pavimento en una forma prematura se tiene también otro punto de discusión que es la señalización vertical y horizontal de la carretera entre Santa Marta y Paraguachón, igualmente la reposición de defensas metálicas y alcantarillas metálicas que existían en la vía con muchos años, de las cuáles ya dos han colapsado y prácticamente han frenado el paso allí por uno o dos días cuando se ha presentado este problema, vuelvo a insistir que aquí una vez tengamos el informe técnico de la Universidad que salga seleccionada de acuerdo a la dinámica de la Ley 80, pues procederemos a establecer con base en el informe de las responsabilidades de estos temas que nosotros permanentemente hemos dicho que es del concesionario y el concesionario que es del Instituto Nacional de Vías, allí el tránsito promedio diario se estudio por parte de la firma consultora del NEC S.A. y DIS Ltda., la metodología se apoyó en series históricas desde 1968 hasta 1992, época en que se entregó este trabajo y esos resultados se tuvieron en cuenta para los pliegos licitatorios, cuando se hizo el proceso de adjudicación de esta concesión.

Con relación a lo compensado al concesionario, durante los años 95, 98.

La Presidenta:

Para una interpelación el doctor Martínez.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Es lo siguiente doctor Tobón, usted manifiesta en el caso de la primera pregunta, en el caso de cuáles son las causas, mire yo quiero más bien que usted me dé una reseña histórica de cómo se inició la contratación con el concesionario, porque tengo entendido que ese contrato se declaró desierto el contrato de concesión, posteriormente se invitaron a las mismas firmas y se le fue adjudicado y parece que hubo unos incrementos sobre peajes, bueno es decir es un informe que tiene la misma Contraloría que me llama la atención, entonces yo quiero preguntarle a usted, realmente porqué no empezamos desde un principio de cómo se hizo la contratación y todo el asunto y no pasarlo así como si no haya pasado nada.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Honorable Parlamentario, me tengo que acoger al Reglamento y en este momento debo decirlo que esa pregunta no fue solicitada en el cuestionario y no tengo la información acá, porque eso me llevaría casi que a traer toda la información de todas las concesiones, yo con mucho gusto le hago aclaración al respecto en este tema, yo aquí me estoy circunscribiendo a cada una de las preguntas que fueron solicitadas, pero con mucho gusto honorable Parlamentario, se le entrega el proceso, he escuchado acá que la proposición que le hicieron al señor Gobernador de Antioquia esa fue una de las preguntas de cómo fueron los procesos de adjudicación, que todas estas concesiones fueron adjudicadas en la administración del doctor Guillermo Gaviria Correa, pero vuelvo y le insisto honorable Parlamentario que con muchísimo gusto le hago llegar toda esa información con relación al proceso de adjudicación.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Porque es que a mí me llama la atención, que con la invitación que se hizo al concesionario por primera vez que fue declarada desierta, hubo una serie de parámetros y cuando declararon desierta la licitación se redujo el contrato, eliminaron el contrato 38 kilómetros, de acuerdo al Decreto 855 del 94, dice que no se puede reducir, dice: en todo caso cuando se contrate directamente por declaratoria desierta de la licitación o concurso, la entidad estatal no podrá variar el objeto del contrato proyectado y modificar sustancialmente los términos de referencia, aquí se eliminaron 38 kilómetros, pero no dan respuesta tampoco al respecto.

La Presidenta:

Continúa con el uso de la palabra el doctor Tobón.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Gracias señora Presidenta, con relación al tema de las compensaciones, fueron en total doce mil cuarenta y un millones de pesos en esos tres años y se tiene la siguiente distribución, en el año 95, cuatrocientos cincuenta y

uno millones de pesos, en el año 96 tres mil doscientos catorce millones, en el año 97 tres mil trescientos sesenta y cuatro millones, en el año 95 cinco mil diez millones, para un total de doce mil cuarenta y uno millones de pesos, también se tiene el cuadro adicional donde se ha pagado las fechas que se pagó y se tiene un saldo por pagar de estas cifras de setecientos cuarenta y seis millones de pesos, en el año 99-2000, se distribuyeron garantías por el orden de once mil ochocientos noventa y cinco, en el año 99 cinco mil diez millones de pesos, en el 2000, ocho mil ochocientos ochenta y siete y se pagaron once mil ochocientos noventa y cinco, cifra que acabo de mencionar, estamos vuelvo y repito a la determinación.

La Presidenta:

Para una interpelación tiene la palabra el doctor Martínez.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Doctor, yo quiero ponerle como un poquito más de motivación a la Comisión y no ponernos a leer cifras nada más, yo pienso lo siguiente, si en el año de 1995, se dieron cuenta e Inviás que había existido un déficit de cuatrocientos cincuenta y un millones de pesos, porqué hay que esperar hasta el 2001 para llegar a un arreglo con él, porqué en el año de 1995 no se llegó a un arreglo inmediatamente con él y arreglar el asunto y no pagar nueve mil ochocientos millones de pesos, eso es lo importante, no es leer en el año tal y en el año tal, no, eso no vale la pena, lo importante es saber las causas por las cuales no se hizo el arreglo, lo importante es determinar que hay un detrimento patrimonial, no solamente nueve mil ochocientos, sino de veintiún mil millones de pesos de acuerdo a la Contraloría General de la República, entonces hasta dónde vamos a llegar nosotros, si nosotros no le ponemos coto a los contratos de concesiones, este contrato es amañado, este contrato para mí es vulgar, porque desde un principio ya se sabía que iba a ver un detrimento en las arcas del patrimonio de la Nación, entonces con base en esto nosotros debemos tener una respuesta y por lo menos saber, porque usted sí debe saber la respuesta, porqué no se dio respuesta inmediata al año 1995 cuando había un déficit de cuatrocientos cincuenta y un millón de pesos.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional de Inviás:

Gracias señora Presidenta, yo quiero aclarar que honorable Parlamentario usted esta confundiendo dos temas, que son totalmente distintos, un tema son las garantías en el tráfico promedio diario, que allí se firmaron y que como lo manifesté es verdad año tras año está creciendo en algunas concesiones, como también está disminuyendo en otras concesiones en la etapa de operación, recuerde que estas concesiones tienen la etapa de preconstrucción, construcción y de operación, ese tráfico garantizado está en la etapa de operación, por lo tanto es independiente el número de vehículos que pasan allá con los problemas técnicos que se han

presentado en la carretera, que es lo que estamos dirimiendo, es decir el problema del envejecimiento prematuro es muy distinto a lo que está ocurriendo con las compensaciones por el tráfico promedio diario que se garantizó en el contrato, entonces por eso estas compensaciones pagando el tráfico promedio diario seguramente que el otro año como está contractualmente también hay que tenerlo en cuenta, porque así se estableció, si pasan 100 carros ese es el equilibrio de la concesión, pero si no pasan sino 70 el Estado debe pagar 30, independiente del estado en que se encuentre la carretera, o sea el segundo problema es técnico y la carretera de acuerdo a las especificaciones técnicas debió haber quedado en perfecto estado por 5 a 7 años de acuerdo a la norma técnica y no fue así, se dañó a los dos o tres años, ese es el problema que debemos dirimir en la parte técnica por el envejecimiento prematuro, por la señalización, por las obras transversales que allí se han presentado con relación al mantenimiento periódico que hay que hacerle a esta carretera.

En ese orden de ideas quiero seguir con este cuestionario diciendo que en el otro tema la doctora Marcela Monroy, no tiene vínculo ninguno contractual con el Invías, lo que podemos informar acá es que hace parte del Tribunal de Arbitramento concesión Santa Marta-Paraguachón, Invías que de acuerdo con el auto de fecha del 25 de mayo de 2001, aparecen firmando como Presidente la decisión adoptada de prorrogar la fecha para la Audiencia de pronunciamiento del auto, pero vuelvo a repetir que no tiene ninguna vinculación contractual con el Instituto Nacional de Vías.

Con relación a la concesión Ciénaga-Barranquilla, este es un tema de carácter regional.

La Presidenta:

Para una interpelación el doctor Martínez.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Es que aquí la vez pasada vino el doctor Fernando Alvarez, diciendo que él es socio de la doctora Marcela Monroy y tengo entendido que el señor Fernando Alvarez, señor Director de Invías, es abogado de la Dirección de Invías, mi pregunta es si la doctora Marcela Monroy está conforme al Tribunal de Arbitramento y el doctor Fernando Alvarez es abogado de Invías en el contrato de concesión Santa Marta-Paraguachón, entonces mi pregunta es como así que hay un socio de una oficina en el Tribunal de Arbitramento y el otro socio está de abogado de Invías, eso es lo que no pude entender al respecto.

Analizando, porque aquí en este caso no me dio la relación de los contratos no aparece el doctor Fernando Alvarez, abogado de Invías en el concesionario de Santa Marta-Paraguachón, sino que aparece un contrato del 25 de agosto del 2000, como análisis y asistencia jurídica integral para atender las actividades y procesos derivados de la declaratoria de la caducidad del Contrato 0388/77 por un valor de 391 millones de pesos, pero me puse a analizar en la relación

de los contratos y encontré que el 24 de abril del 2001 hay un contrato de asesoría en el área de manejo de fideicomiso para liquidación del Contrato de Concesión 0388 por otros 36 millones, pero de personas distintas Carlos Eduardo Manrique y hay otro contrato refiriéndose a la misma Concesión 0388, por el doctor Jaime Arula, por 50 millones, mi pregunta es, cuánto se ha pagado por este contrato si son 391 que le pagaron a Fernando Alvarez, ya van 477 millones de pesos, buscaron 3 contratistas y no encuentro justificación a un contrato tan costoso 390 millones de pesos, se me hace que es un contrato costoso y después busca a otro abogado 36 y otro abogado por 50 millones, yo quisiera que me aclarara ese punto.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director Nacional del Invías:

Bueno, con mucho gusto honorable Parlamentario, debo decir que el contrato del doctor Fernando Alvarez es en el tema de Commsa, no de Santa Marta-Paraguachón, es únicamente lo que se tiene.

La Presidenta:

Para una interpelación el doctor Hernando Carvalho.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

Gracias señora Presidenta, no a ver, es que yo estos documentos no los había visto, porque no los solicité, pero yo veo que aquí hacen referencia es al Contrato 0388 de 1997, yo lo que veo es que el contrato de Commsa tiene un número distinto.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director de Invías:

No, estoy seguro, porque he trabajado mucho con la Ley 388 de 1997 y me coincidió el 388 de 1997.

Honorable Representante Hernando Carvalho Quigua:

Yo veo que el contrato de Commsa, ah ya veo, es que aquí hay un error de las respuestas de Invías, gracias.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director de Invías:

Entonces en esto quiero aclarar lo siguiente, que en el Contrato 0388 de 1997 Tobia Grande-Puerto Salgar, el doctor Fernando Alvarez se tiene como asesor en todo el tema administrativo y todo el tema que llevamos jurídicamente con relación a la caducidad y a la liquidación del contrato, hay dos temas específicos y muy importantes que seguramente vamos a conocer más adelante, que es la parte ya de la fiduciaria, se buscaron personas especializadas, en el tema de fiducias y esos son los contratos del doctor Carlos Manrique y el doctor Jaime Arula en el tema de Tobia Grande- Puerto Salgar, pero no en Santa Marta-Paraguachón, para que quede claro este tema.

La Presidenta:

Tiene la palabra el señor Ministro:

Doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, Ministro de Transporte:

Para hacer una claridad de lo que dijo el doctor Fernando Alvarez la semana pasada en este recinto, el doctor Alvarez manifestó, no era socio de la doctora Monroy, que ellos comparten una oficina, comparten unos gastos, pero que no tienen ninguna sociedad, eso fue lo que él manifestó en este recinto, no hay ninguna asociación fue lo que él dijo, cada uno tiene su absoluta independencia, entonces eso fue lo que él dijo y hay que hacer esa claridad.

La Presidenta:

Continúe con el uso de la palabra el doctor Tobón.

Honorable Representante Luis Eduardo Tobón, Director de Invías:

Bueno con relación a la otra concesión, Ciénaga-Barranquilla es una concesión netamente regional, o sea no es del Instituto Nacional de Vías, se entregó incluso antes de que se constituyera el Instituto y por lo tanto deben ser las autoridades regionales quienes pueden darle respuesta a esta concesión, como es también la concesión de Buga-Tuluá, que no es del Instituto Nacional de Vías, sino de carácter regional también en el Departamento del Valle.

También se preguntó sobre la vía los contenedores y la transversal Momposina, debo decir que en el año 2000 se adelantaron inversiones por dos mil ochocientos nueve millones, sin tener en cuenta el tramo Valledupar, San Juan del Cesar, que se hicieron otros aportes por la subdirección de construcción, aportes de diez mil setecientos cincuenta y siete millones, con una interventoría de mil doscientos treinta y seis millones, allí se hicieron obras de explanación por 8.6 kilómetros, se pavimentaron 24.14 kilómetros en el transcurso del año 2000.

Para el año 2001 se programaron inversiones por cuatro mil trescientos cuarenta y tres millones de pesos en estas carreteras que acabo de mencionar, la transversal de la depresión Momposina se tuvo programas en inversiones por mantenimiento, por mil cincuenta y ocho millones de pesos y recientemente se terminaron de pavimentar 14 kilómetros en el tramo el Banco-Chimichagua, allí se tuvo una inversión de seis mil seiscientos ocho millones con una interventoría de seiscientos millones y se pavimentaron con todas las obras completas, explanación, obras de arte, sub-base y pavimento 14 kilómetros en este sector.

Con relación a la troncal de San Alberto-Ciénaga se tuvo en el año 2000 una inversión de nueve mil trescientos cincuenta y siete millones de pesos y se tienen programados para el 2001 varias licitaciones que una tiene un valor de mil cuarenta millones de pesos, otra mil cincuenta millones de pesos y se tienen adicionalmente mil ochocientos veintinueve millones de pesos y un adicional de 688 millones de pesos.

Finalmente en este cuestionario, como se lleva una vía de carácter regional a ser nacional.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Antonio Tapias Delgado:

Gracias señora Presidenta, a ver doctor Tobón, es que me causa sorpresa que el mantenimiento de estas vías, de San Alberto-Ciénaga, encontramos que sí hay unas licitaciones que usted las expresa de San Roque-Oconia del río Ariguanía-Fundación y de Fundación a la Ye de Ciénaga, pero no se habla del mantenimiento de la vía la Mata-San Roque, que es la vía que está más deteriorada, está acabada, que es por donde se transporta el carbón que sale de la Jagua hacia Tamalameque, entonces no sé porqué en el presupuesto de Invías ha quedado por fuera esto cuando hemos venido reclamando el mantenimiento de una vía que es totalmente intransitable, está a punto de desaparecer como carretera, cuánto le cuesta al Estado volver a reconstruir una vía por el deterioro que tiene, cuando no se tiene en cuenta la parte presupuestal para el mantenimiento, entonces yo sí quisiera doctor Tobón que usted me informara sobre eso y también yo lo tengo invitado a usted a que nos visite a Valledupar de qué manera el Gobierno, cómo va a inaugurar la transversal de los contenedores sin terminar el pedazo que falta entre San Juan y badillo y la Variante de Valledupar, es imposible señor Director que esta vía se inaugure utilizando las calles de Valledupar para el transporte pesado que es imposible si la variante de Valledupar no se construye señor Ministro, hemos hablado bastante sobre esto, incluso lo hicimos cuando usted estaba de director de Invías, pero no hemos visto en el presupuesto nacional que se tenga en cuenta la posibilidad de hacerle esta obra a Valledupar para que el transporte que une a toda la Costa Atlántica con Venezuela pueda hacerse uso a través de esta variante de los contenedores señor Ministro y con respecto a la Transversal Momposina se tenía presupuestado señor Director de Invías, algo así como 65 mil millones de pesos y esta obra ha quedado totalmente inconclusa, que es la transversal que va del Banco a Arjona, Cuatro Vientos, Codazzi, usted me dice que hubo mantenimiento y me habla de una pavimentación de un tramo entre el Banco y Chimichagua, pero no se habla de presupuesto hacia el futuro de esta vía que es tan importante para la región del Magdalena Medio y para los cesarences, entonces yo si quisiera señor Director que por lo menos nos dé la esperanza de que se va a proyectar presupuestalmente para la vigencia del próximo año, para que esta vía que es tan importante para el desarrollo de todo el Río del Magdalena, es para los cesarences y para los de Bolívar y Magdalena, esta vía es tan importante, como es importante la conservación y el mantenimiento de la vía San Roque, Becerril, Codazzi que tampoco se informa y que no aparece dentro del presupuesto del Instituto Nacional de Vías.

La Presidenta:

Continúa con el uso de la palabra el doctor Tobón.

Honorable Representante Luis Eduardo Tobón, Director de Invías:

Con relación a la carretera Cúcuta-Ocaña-Aguas Claras la primera pregunta es el presupuesto del Instituto Nacional de Vías, año 2001, debo decir que se tiene un presupuesto de inversión de 846.328 millones, funcionamiento 44.647 millones, servicio a la deuda 220.911 millones, para un total de aproximadamente un billón cien mil millones en el Instituto Nacional de Vías.

Realmente la inversión que se ha hecho en los últimos 10 años en esta carretera a valor presente, corresponde más o menos 130 mil millones de pesos, entre Ocaña y Cúcuta, pero sí debo advertir de que se han hecho grandes inversiones y que no fue el cambio de Gobierno el que hizo una reducción de 13 mil millones a mil seiscientos, porque recordemos que la inversión en el año 97 a pesos corrientes, fue de 13.557 millones y en el año de 1998 fue de 1.671 millones de pesos, el presupuesto del año de 1998 se aprueba en 1997, por lo tanto fue en el mismo Gobierno, me imagino que calculando la inversión alta que se había hecho en el año anterior tuvo una reducción sustancial, este Gobierno del doctor Andrés Pastrana antes ha incrementado la inversión en esta importante carretera que de paso debo decir lo siguiente.

El departamento del Norte de Santander que tiene aproximadamente 600 kilómetros de vías nacionales solamente cuenta con un peaje, fui muy claro en mi visita en Ocaña y en Cúcuta de que si bien es cierto que el Gobierno Nacional y en el adicional de mediados de este año vienen unos recursos para esta carretera, pero se requiere que la gente aporte por el uso de las carreteras y se propuso que en una carretera de más de 200 kilómetros, perfectamente el compromiso se podía establecer la instalación de dos peajes, con el fin de que lo que se recauda en esta carretera sea invertido en esa misma, eso es fundamental para que la inversión del Norte de Santander tenga unos ingresos propios, que se destinen a sus propias vías, hay casos que siempre he mencionado, como es Puerto Berrío en el municipio de Antioquia, donde los ganaderos, las autoridades y la gente de este Municipio, en su gran mayoría solicitaron la instalación de un peaje, porque veían cómo angustiosamente esta carretera se estaba deteriorando entre Medellín, Cisneros y Puerto Berrío, allí se ha instalado este peaje, lleva tres meses de funcionamiento y los recursos se van a destinar a esta carretera y no solamente en esa carretera, está ese peaje en Puerto Berrío, sino otro en el municipio de Cisneros con el fin de garantizar de que los recursos que allí ingresan también se reinviertan en el sostenimiento permanente de esta vía.

Cuál es el estado actual de la carretera, tenemos en pavimento 179 kilómetros en afirmado, se tiene 26 kilómetros y en la clasificación que da HN3 en estado bueno se tienen 24

kilómetros Sardinata-Astilleros-Cúcuta; 32 kilómetros Ocaña-Sardinata-Alto Pozos-Sardinata; 31.6 Ocaña-Sardinata, Sector Ocaña-Alto El Pozo, en regular estado se tienen 29 kilómetros entre Sardinata y Astilleros-Cúcuta 37.1 y en el sector Ocaña, Alto del Pozo y se tienen en mal estado los 26 kilómetros del Pozo Sardinata y 13 kilómetros Astilleros-Cúcuta, donde de acuerdo con la metodología del Instituto Nacional de Vías se va a reforzar en esta clasificación, bueno, regular y malo se van a reforzar las inversiones, como entraré a detallar más adelante en esta exposición.

Recordemos que infortunadamente los recursos no alcanzan para sostener óptimamente los 16 mil kilómetros que están a cargo del Instituto Nacional de Vías, para ello el Instituto Nacional de Vías tiene un plan indicativo con relación a la aplicación de los recursos en las carreteras y a través de un sistema que denominamos HDN4 se establece el estado de cada una de las carreteras, entrando en unas variables determina si esa carretera está en buen estado, si está en regular estado o si está en mal estado y allí también se aplica los recursos que se requieren, así se distribuye la partida presupuestal que aplica el Gobierno Nacional en las carreteras que están a su cargo, en ese plan como bien se ha dicho se está buscando el fortalecimiento de las vías de la competitividad y productividad, la ejecución de vías para la paz y la cual el señor Ministro ha explicado sustancialmente en todos los escenarios de Colombia y ha galoneado de una forma muy contundente este programa del Gobierno Nacional, el mantenimiento y conservación de la infraestructura vial que existe de acuerdo con esos parámetros que arroje el HDN4, los recursos que se obtienen vienen a través de peajes, la participación del departamento y al Instituto Nacional de Vías a través de las tasas de combustible el incremento de la participación privada en las concesiones, aportes de la Nación y crédito de la banca multilateral, yo debo advertir que en Colombia existen aproximadamente 148 mil kilómetros de carreteras en las cuales el instituto ya lo mencioné tiene a su cargo 16 mil kilómetros y el resto los 132 kilómetros están a cargo de los departamentos y de los municipios y en la Ley 105 claramente está establecido cómo algunas sobretasas de los combustibles se trasladan a los departamentos y municipios para que se atienda esta red secundaria y terciaria.

La Presidenta:

Quiere la Comisión declararse en sesión permanente.

El secretario:

Sí lo quiere señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene el uso de la palabra el doctor Armando Amaya para una interpelación.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Gracias señora Presidenta, dentro de la heramienta que tiene el Instituto Nacional de Vías para determinar cómo la planeación en el

tema de las vías, pues dice la respuesta que el mencionado plan tiene las siguientes fases, yo creo que el doctor Tobón se saltó y terminó las fuentes de financiación, dice: primero, fortalecimiento de las vías de la competitividad y productividad, o sea acceso a los principales puertos y pasos de frontera, ejecución de las vías para la paz que la explicó el señor Ministro, mantenimiento y conservación de la infraestructura vial existente, terminación de obras en ejecución, desarrollo de los corredores viales, precisando las obras a construir en el presente cuatrienio y mejoramiento de los estándares de la red vial a través de la participación de licitación privada, mediante el sistema de concesión, la vía que nos atañe, pues yo diría que está dentro del primer punto en el tema como de la orientación de la inversión, que es el fortalecimiento de la vías y de la competitividad y productividad, acceso en los principales puertos y pasos de frontera y posteriormente, tercero, que dice mantenimiento y conservación de la infraestructura vial existente, cuando se aprobó una de las reformas tributarias donde se organizó el tema del cobro de la sobretasa a la gasolina y se estableció una sobretasa al ACPM, se dividió los recursos de la sobretasa al ACPM, 50% para los departamentos y un 50% para el Invías en el tema de conservación de la malla vial primaria.

Si nosotros analizamos la propuesta de los peajes en una vía que normalmente ocurren 3 y 4 pescas milagrosas, que ocurren tal cantidad de derrumbes, pues viene uno con el dilema de que si pone los peajes para arreglar los derrumbes o los dilemas no funcionan por los derrumbes y por las pescas milagrosas, lo que uno veía es frente a los 26 kilómetros, porque la misma clasificación que hace el Invías, más adelante doctor Tobón en donde dice que en estado bueno se encuentra el 43%, o sea ni siquiera el 50% de la vía está en estado bueno, uno diría que frente a la utilización de los recursos de peajes en el país, de lo que tiene que ver con la participación en el tema de la sobretasa de los combustibles, lo que nosotros aspiramos es que lo que falta que está listo de recibir carpeta asfáltica, tanto el Ministerio como el Invías, orientan los recursos que tiene para mantenimiento, logrando por lo menos que se camine en el tema de cobertura en pavimento, yo creo que es como mirar esa parte para definir que efectivamente frente a toda la problemática de la vía, frente al tema de la inestabilidad geológica de las pescas milagrosas, etc, la solución de los peajes no sería viable en el momento porque no lograríamos el objetivo que quisieran, sería mucho mejor, lograr un estado óptimo de la vía para que su misma utilización, permitiera un mejor recaudo para el mantenimiento de la misma. Gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Como un pequeño informe a la Comisión, tenemos 15 minutos más de señal Colombia y el señor delegado del Contralor ha estado aquí ya por cuatro oportunidades y no ha podido intervenir, que permitamos que termine el doctor Tobón, para que él pueda darnos el informe también de parte de la Contraloría, continúe doctor Tobón.

Doctor Luis Eduardo Tobón, Director de Invías:

Gracias señora Presidenta, simplemente para terminar diciendo que con relación a la Malla Vial se han presentado dos otro sí, el otro sí número 1, fue suscrito el 30 de diciembre de 1999, mediante el cual Invías hace un aporte institucional para precaver posibles costos adicionales a cargo del Instituto Nacional de Vías, relacionados con el proyecto, son cuatro mil millones de pesos este otro sí, y el otro sí número 2, suscrito el 26 de abril del 2000, mediante el cual se introducen unas modificaciones en el contrato principal para adecuar las condiciones contractuales al nuevo cronograma de entrega de predios y otros eventos sucedidos durante la etapa de preconstrucción, yo vuelvo a insistirles honorables Representantes que estoy a disposición de aclarar y ampliar cualquier tema que tengan a bien con relación a todas las preguntas.

Finalmente con relación a la Supervía Bucaramanga, troncal del Magdalena a través del municipio Sabana de Torres, se ha trabajado, se hizo una visita también a este sector, con el fin de buscar recursos a un marco proyecto, porque recordemos que es una obra que cuesta más de 170 mil millones de pesos para la ejecución, pero le quiero comentar honorable Parlamentario que estamos trabajando al respecto, mil gracias por la atención prestada y estoy a la disposición de los honorables Representantes.

La Presidenta:

Tiene la palabra el señor Contralor delegado, para infraestructura física el doctor Hernando Vásquez.

Doctor Hernando Vásquez, Contralor delegado:

Gracias señora Presidenta, honorables Representantes, señor Ministro, señor Director del Invías, la Contraloría General de la República ha venido escuchando muy atentamente todos los planteamientos que a través de varias reuniones se ha venido realizando, con estos debates en donde la participación privada en materia de obra y de infraestructura se ha hecho una realidad a través de los contratos de concesión.

Hemos encontrado en primera instancia cómo estos contratos de concesión se han venido estableciendo, forjando a través de diferentes documentos Compes, con una normatividad que está parcialmente definida en la Ley 80 de 1993 y básicamente en el capítulo cuarto de la Ley 105, también de 1993, esta normatividad jurídica legal le ha permitido a los diferentes entidades del sector transporte, a través de varios estudios colocar unos modelos que le han permitido establecer un cierto equilibrio de garantías y entres riesgos de tal manera que le permitan desarrollar estos contratos de concesión. No obstante cobra señora Presidenta y honorables Representantes mucho actualidad, algo que hemos escuchado aquí de la necesidad de contar con una normatividad mucha más explícita en materia exacta de concesiones, no obstante haberse quedado recientemente el Consejo Superior del Transporte o la Comisión reguladora más bien de Transporte, donde tiene

en parte de sus funciones algo de ello, pero a través de todos los informes de Auditoría de la Contraloría General hemos venido encontrando una serie de situaciones que aquí todas se han venido explicando, pero que indudablemente constituyen hechos que son recurrentes.

Cuando vemos las concesiones de carreteras, encontramos que estas se han venido modificando secuencialmente, porque indudablemente se comenzó con un proceso, entendemos que es cambiante, pero también encontramos y ya llevamos tres generaciones, en tres procesos con etapas diferentes y con situaciones que son recurrentes, son situaciones recurrentes, por ejemplo, el caso de unos estudios que no satisfacen la necesidades propias o iniciales de la comunidad, hay situaciones recurrentes en aspectos técnicos de variación de las especificaciones mínimas de construcción, hay aspectos recurrentes en la parte financiera, en la parte de los riesgos cambiarios y de las estimaciones de los estudios de demanda que es lo que con preocupación ve más a fondo la Contraloría, porque se comienzan a originar los pasivos contingentes.

Por otro lado el sistema ferroviario ha establecido un esquema que es muy diferente al sistema de carreteras y al sistema aeroportuario ha establecido otro sistema distinto al de carreteras y al ferroviario, el ferroviario estará por probarse, estará por verse y el de carreteras ya comenzamos a ver esta situación de carácter concurrente.

La Contraloría repito, ha hecho una serie de seguimientos a cada una de las concesiones viales en Colombia y en términos generales ha encontrado que se ha suscrito como se ha repetido aquí 13 contratos de concesión, donde se han concesionado 4.284 kilómetros de carretera con una inversión cercana a los 2.4 billones de pesos en 1999, en los proyectos de primera generación el Instituto Nacional de Vías entregó al concesionario los estudios a nivel de prefactibilidad para que esto lo llevara a fase de diseño, pero no se tramitaron en debida forma las licencias ambientales ni se entregaron oportunamente los predios necesarios y para su evaluación se utilizó la tasa interna de retorno, los sobrecostos de las obras fueron garantizados parcialmente y la Nación realizó grandes aportes y los riesgos fueron asumidos casi en su totalidad por la Nación.

En los de segunda generación los estudios se entregaron a nivel de factibilidad, no se otorgaron evidentemente garantías de tráfico ni de ingresos y se registró una disminución de los aportes de la Nación y los riesgos fueron compartidos por la nación y los concesionarios, pero en términos generales, pese a los beneficios que podría generar con dicho sistema de concesiones para la Nación en las evaluaciones adelantadas por la Contraloría General de la República se han encontrado varios problemas de tipo técnico, financiero, administrativo y jurídico o originados principalmente por una escasa capacidad de negociación del Estado.

Con relación al aspecto técnico se encuentra que frecuentemente se efectuaron cambios de especificaciones, lo que representa una cam-

biente estructuración de los procesos y esta debilidad de los estudios ha implicado sobrecostos por el deficiente cálculo de las cantidades de obra, la sobreestimación de volúmenes de tránsito, promedio diario y el mayor valor cancelado en la adquisición de predios, así como el incumplimiento de unos requisitos ambientales, en la mayoría de vías concesionadas, no se ha realizado la medición del índice del estado de la vía en la oportunidad establecida contractualmente.

En el área financiera las prórrogas para el cierre financiero han atrasado el inicio de la etapa de construcción debido los deficientes estudios de mercado, principalmente en las concesiones de primera generación, no se consideraron las variables socio-económicas y se ha generado una sobrestimación de TPD garantizado con lo cual se han incrementado progresivamente los pasivos contingentes.

Las etapas de diseño y programación, construcción y operación no se han cumplido dentro de los plazos pactados en la mayoría de los contratos, generando un desplazamiento en la fecha programada para que la concesión revierta posteriormente, con relación al tema jurídico, con frecuencia se han declarado desiertas las licitaciones, lo que ha traído como consecuencia tener que recurrir a la contratación directa, hecho que se ha presentado en el 56% de los procesos de concesión.

Las reclamaciones en Tribunales de Arbitramento, ya se han convertido en un mecanismo muy generalizado para este tipo de proyectos, con el fin de solucionar la controversia contractuales que se han suscitado, la Contraloría ha encontrado que otras deficiencias están relacionadas con los servicios de atención al usuario, ya que estos servicios se consideran en la mayoría de los casos como insuficientes en tramos largos, al no considerar las diferencias representativas en kilometrajes.

Los estudios recientes realizados a 3 concesiones, la de Santa Marta, Riohacha, Paraguachón, la del Cortijo, Siberia, La Punta el Vino y la de la Malla Vial del Meta, permiten observar que el pasivo contingente está valorado en 252.645 millones a precios de 2000, siendo el caso más crítico el de la concesión Santa Marta-Riohacha-Paraguachón en donde el valor de la contingencia supera el 51% el valor inicial del contrato, que era de 70.535 millones.

Si comparamos el valor de la inversión inicial de tres concesiones, estaba por el orden de 236 mil millones con el valor del pasivo contingente, al que me acabo de referir de 252 mil millones, observamos que las contingencias equivalen al 107% del valor inicial de los contratos, la Contraloría espera que ojalá con la iniciativa de un proyecto de ley que pueda darle una contextura y un marco general a todos estos procesos de concesiones, así como con el proceso de transformación de la Superintendencia de Puertos y Transportes y con la creación de la Comisión de Regulación del Transporte, repito, se espera se fortalezca el marco regulatorio reflejado en tarifas cercano a los costos marginales de producción e incentivando la inversión privada en infraestructura física que de tal

forma que permita mantener la viabilidad de las empresas en el largo plazo, sin embargo observamos que la fecha, la Comisión de Regulación de Transporte aún no han liquidado sus funciones, luego de un poco más de un año de haberse establecido.

Yo tengo aquí señora Presidenta un resumen de cada uno de los informes que ha realizado la Contraloría General para cada una de las concesiones a los cual fue invitado el señor Contralor General, también muy efuciosamente estuvo en varias oportunidades aquí, porque hoy desafortunadamente le fue imposible asistir por estar citado a otra Comisión y me ha delegado en mi calidad de Contralor Delegado para infraestructura, para presentar este informe y quisiera saber si sería de su interés mirar los resultados muy cortos y concisos sobre cada una de estas concesiones que nos ocupa.

La Presidenta:

Gracias doctor Vásquez, con mucho gusto le solicitamos entonces dejar en la Secretaría la copia de los informes de cada concesión para que el señor Secretario fotocopie esas informaciones y se la haga llegar a cada uno de los Parlamentarios, tiene la palabra el doctor Quintero.

Honorable Representante Roberto Quintero Rueda:

Muchas gracias señora Presidenta, simplemente quiero abordar un tema que fue tocado por el señor Director de Invías y quiero transmitirle de igual manera al señor Ministro como ya se hizo en forma escrita, pero quisiera aprovechar esta oportunidad importante del señor Ministro de Transporte, Gustavo Adolfo Canal y el Director de Invías para transmitirle el mensaje de la Asociación de Municipios del Río Fonce de la Provincia de Guarneta, Departamento de Santander, esta petición dirigida al señor Ministro de Transporte, viene suscrita por el Alcalde de Charalá, Sacamontes del Valle de San José, de Coroboro del Páramo y del municipio de Cima, la petición va encaminada a nacionalizar la vía Duitama-Charala-San Gil, hay estudios ya por parte del Ministerio de Transporte y de verdad que el nacionalizar esta Duitama-Charala-San Gil, de verdad que favorece en gran parte al Departamento de Santander y Boyacá y esta petición está inclusive respaldada y avalada por el señor Presidente de la República, cuando en plaza pública en el municipio de Charalá, manifestó la importancia de comunicar a esta parte, a esta subregión del Departamento de Santander con la Capital de la República, de verdad que quiero transmitir este mensaje porque consideramos de vital importancia que al nacionalizarla se puedan recibir recursos por parte de la nación para favorecer este vasto sector y en busca también del desarrollo de la parte regional de un vasto sector del departamento de Santander.

Aprovechando que el señor Director de Invías manifestaba a forma de como regionalizar una carretera transformarla a la parte nacional. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro Tapias Delgado:

Gracias señora Presidenta, es para solicitarle al Secretario que nos informe si el señor Ministro de Educación se encuentra, cumpliendo con la cita que teníamos pues se excusó, de todas maneras señora Presidenta como no tenemos ya el tiempo ya van a ser las dos de la tarde, estamos citados a la Plenaria, yo quiero solicitarle a la Mesa Directiva de que este debate sea aplazado para la primera sesión de la Comisión después del 20 de julio, porque no tenemos la oportunidad de hacerlo la próxima semana, no vamos a tener señal Colombia y es un debate de mucho interés nacional señora Presidenta usted es citante, como aquí habemos varios citados y aquí hay un folleto del Plan Nacional de Educación, donde dice educación para la democracia, desarrollo, la equidad y la convivencia y de equidad no existe de acuerdo al informe que nos ha mandado el señor Ministro y además para solicitarle que se aplace para después del 20 de julio en la primer sesión de esta Comisión y podamos adicionarle otro cuestionario al señor Ministro sobre la educación superior. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Martínez.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Gracias señora Presidenta, yo quería era aprovechar ya que el delegado del Contralor se encuentra acá y dice que el informe es muy conciso, muy corto, a ver si nos habla de Santa Marta-Paraguachón, que el punto más álgido que hay en cuanto a las concesiones como lo acaba de manifestar él. Gracias.

La Presidenta:

Doctor Martínez, el representante del señor Contralor doctor Vásquez ha dicho que los informes están por escrito, va a dejarlos en la Secretaría de la Comisión y posteriormente les haremos llegar las copias.

Honorable Representante Francisco Javier Martínez:

Lo importante señora Presidente es que no solamente nosotros sepamos esto, como hay Señal Colombia para que todo el pueblo Colombiano se entere de la situación, porque es que no tiene gracia de que nos dé unas respuestas y pare de contar, lo importante es que todo el pueblo colombiano se entere y si él tiene la oportunidad por favor hagámoslo.

La Presidenta:

Señor Secretario el doctor Mauro Tapias pidió una información, por favor le contesta e inmediatamente le damos la palabra al delegado del señor Contralor.

El secretario:

Sí honorable Representante Mauro Antonio Tapias, la Secretaría se permite informar que no hay excusa por parte del Ministerio de Educación, la Directora del Icetex se encuentra allá afuera desde las 9 de la mañana y la Directora del Icfes también dijo que venía a la una y está pendiente y ya señal Colombia a las dos y nos quedan 2 minutos se va para Plenaria y del señor

Ministro sino he visto ni delegado, ni excusa honorable representante.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Fernando Vásquez, delegado del Contralor, para la respuesta del doctor Martínez.

Doctor Fernando Vásquez, delegado del Contralor:

En la auditoría revisada por la Contraloría General de la República a la situación actual de las concesiones, específicamente a la de Santa Marta-Riohacha-Paraguachón y corresponde al Contrato 445 de 1994, encontramos que de acuerdo con la devaluación de las ofertas de junio 10 de 1994, la propuesta básica contemplaba en el pliego de condiciones de la licitación no era viable financieramente, debido a que esta supuso la utilización plena del tránsito promedio diario garantizado y de los incrementos durante los años de peaje en un 21% y no dejando márgenes de seguridad adecuado para atender el servicio de la deuda.

Para corregir lo anterior la propuesta alternativa de financiamiento, disminuye la inversión total en 1.680 millones de 1994 y adicionalmente adelantó el tiempo de cobro de peaje, cambiando fundamentalmente la estructura financiera de proyecto, sobre este particular la Contraloría considera como no coherente que después de crear desierto el proceso inicial invite nuevamente a la misma firma para que de manera particular presente una nueva propuesta, también quiero entrar a resaltar que el Decreto 855 de 1994 en su artículo 12, parágrafo primero, párrafo último señala: en todo caso cuando se contrate directamente por declaratoria desierta la licitación o concurso la entidad estatal no podrá variar el objeto del contrato proyectado ni modificar sustancialmente los términos de referencia, eso hace alusión en cuanto a la evaluación contractual de esta licitación, como digo viene del año 1994, ya en la etapa de ejecución del proyecto, se observa que el valor inicial de la inversión se estipuló según el contrato de concesión en 28.443 millones de pesos y sin embargo como consecuencia de los diseños definitivos, adelantados por el concesionario, los costos de construcción se elevaron, incrementando en esa época el valor inicial de la inversión a 32.843.7 millones de pesos y en dicho contrato se incluyó dentro del alcance básico de la construcción, la solución del paso urbano por Riohacha que incluyeron 6 puentes peatonales, la interpretación a ese parágrafo del contrato al momento de la realización de las obras quedó reducida a la simple construcción de 6 puentes peatonales, lo cual representó para el Invías un costo adicional a las obras presupuestales de 1.086.7 millones, teniéndose que eliminar la construcción de los 6 puentes contratados para cubrir parte de este costo adicional.

El contrato de concesión de otra parte estableció como duración máxima 195 meses para la ejecución de las etapas de diseño y programación, construcción y operación, no obstante los plazos reales de las 3 etapas, suman 200 meses y tres días, con lo cual el Invías dejó de percibir ingresos originales por los peajes de las vías durante cinco meses largos.

La vía concesionada presenta sectores críticos como son el del Río Piedras, los muchachitos y pavimentos, en este último tramo vial se vienen adelantando un proceso de reclamación por parte de la firma concesionaria como consecuencia del envejecimiento prematuro que presenta la carpeta de rodadura, causas que son atribuibles según el contratista al sobrepeso vehicular, especialmente de las tractomulas carboneras y el concesionario se han parado en la tesis sostenida para no realizar ningún tipo de mantenimiento en ese sector de la vía, no obstante el grado de avanzado deterioro del pavimento, sólo en casos excepcionales el contratista ha realizado en forma puntual reparacheo en sitios sumamente críticos, tal vez a eso era que se refería el doctor Tobón hace un momento de los dos tipos de conservación o mantenimiento que tiene este tipo de vía.

Pero sobre este particular la Contraloría considera que las causas de las fallas que presenta la estructura del pavimento obedecen más a deficiencias en el diseño y construcción del tramo vial, puesto que de ser válida la teoría del concesionario las deficiencias se deberían presentar en forma exclusiva en el carril sentido Riohacha-Santa Marta y no en ambos carriles de la calzada como se manifiesta el fenómeno, porque se considera que en el sentido Santa Marta-Riohacha, las tractomulas circulan completamente vacías y este carril no es ajeno a las incidencias de deterioro presentes en la vía.

Adicionalmente en el mismo tramo la señalización horizontal y vertical es en extremo deficiente, como consecuencia de los daños señalados, el tránsito vehicular se canaliza en algunos casos con invasión de las vermas y del carril sentido contrario, tratando de evadir los huecos presentes y poniendo en riesgo la vida de los demás automovilistas y la propia, estos problemas afectan la seguridad vial, especialmente en horas nocturnas y en temporadas de lluvias.

De acuerdo al nivel de servicio de la vía concesionada y a lo estipulado contractualmente la calificación del índice de estado debe ser mayor de 4, cifra que fue superada en las tres últimas evaluaciones realizadas por la interventoría que dieron resultados superiores a 4.5., no obstante estos resultados el Invías debería revisar los procedimientos y el sistema de evaluación que viene utilizando, porque no hay una correspondencia entre las excelentes calificaciones obtenidas con el estado real del país frente a las carreteras.

Como consecuencia del tránsito promedio diario proyectado para el año 1993, calculado en 2.672 vehículos, el cual presenta un incremento de 526% con respecto al TPD histórico de 1992, el Invías ha compensado durante los años 1995 a 1998 la suma de 12 mil millones aproximadamente en tanto que para el año de 1999, el déficit ascendió a la suma de 9.892 millones, valor pendiente de pago.

Por último, la falta de estudios socioeconómicos se refleja en un desequilibrio, costo beneficio desde el punto de vista del usuario de la vía, esto ha obligado al Invías a conciliar la inconformidad

mediante el reconocimiento de tarifas diferenciales en todos los peajes de la concesión, sin embargo estas no tienen efecto equitativo para todos los sectores de la sociedad y la zona de influencia del proyecto al no trasladar el beneficio al usuario.

En términos generales señora Presidenta este es el informe de la Contraloría sobre este tema.

La Presidenta:

Gracias, tiene la palabra el doctor Quintero.

Honorable Representante Roberto Quintero:

Públicamente y de parte del pueblo santandereano quiero agradecer de manera muy especial al señor Ministro de Transporte, doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, en igual forma al Director Nacional de Vías, el doctor Luis Eduardo Tobón, el Superintendente de Transportes, doctor Fernando Sanclemente, por la atención especial que han tenido con el Departamento de Santander, de verdad que la expresión manifestada acá por el Director Nacional de Vías y por el Ministro de Transporte, respecto a la carreta Vélez-Cimitarra, la transversal del Carare de la parte sur del departamento de Santander y del pueblo santandereano de verdad que mis sinceros agradecimientos Ministro por la iniciación de la ejecución de esta obra, en igual forma el informe manifestado por el doctor Luis Eduardo respecto a la Carretera la Supervía que comunicaría a Bucaramanga con el Magdalena medio, sabemos los grandes esfuerzos y de verdad la colaboración y la dedicación que han mostrado para la ejecución, en igual forma una necesidad, algo muy sentido de la parte de Bucaramanga central, de la parte del área metropolitana, respecto de la doble calzada de Girón-Aeropuerto de Palo Negro, hemos tenido conocimiento también de la posible y pronta realización de la ejecución de esta obra, esta doble calzada que de verdad que beneficia en gran parte y sobre todo que se evitaría el alto grado de accidentes que tiene esta carretera, así que señor Ministro y señor Director de Invías de parte del pueblo santandereano de verdad que los agradecimientos muy especiales, porque con estas obras prioritarias el Departamento de Santander se cubre en gran parte las necesidades en la parte vial, en la parte de transporte y tránsito en este sector del país. Muchas gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Gracias señora Presidenta, yo quisiera hacer una aclaración inicialmente, diciéndole que el Ministro de Educación también estuvo muy atento a la evolución de la Comisión y los funcionarios del Icfes y del Ictex, también son funcionarios del Ministerio de Educación y tampoco podíamos traernos al Ministro a sentarlo acá.

Yo quisiera señora Presidenta para terminar el tema de la carretera Cúcuta-Ocaña, oír al Ministro, pero antes voy a leer acá una decisión del año 1996, que dice lo siguiente: Ministro, nos va a tocar que buscar esta escritura pública, en vez de la conexión férrea de Cúcuta al Magdalena, se debe solicitar al Gobierno Nacional la ampliación, mejoramiento y pavimentación de la carretera

nacional de Cúcuta-Ocaña-Gamarra y a la Petroleum Company y la Gos Company, lo mismo con la carretera Petroleum a la Gloria, carretera también de servicio público, esto le dice la Escritura Pública número 697 de julio 2 del año 1934 y la desarrollaron a través de una resolución, la Resolución número 155 del 25 de septiembre de 1952, firmada por el Ministro de Obras Públicas en esa época, entonces yo creo que hay una cantidad de elementos ahí Ministro, que yo creo que sí vale el esfuerzo hacer cualquier cosa que sea necesaria, con el fin de poderle darle continuidad a esta obra.

Se terminaron los kilómetros que se hablan, Ocaña se preparaba y la región del Cesar a recibir un flujo grande de transporte de carga y pasajeros, pero hoy indudablemente la situación es la misma de los años anteriores, fue la cotización de la vía como lo vimos en ese video y como lo podemos contratar hoy, como la contrató el doctor Tobón en su visita y en el vuelo que tuvimos de la carretera Cúcuta-Ocaña, sigue siendo la gran desesperanza, pero también con la ilusión de que un nortesantandereano logre a partir de hoy hacer un esfuerzo importante por sacar adelante los 26 kilómetros que bien los necesita Colombia, es el corredor fronterizo más importante para Colombia porque es su segundo socio Venezuela, nos permitiría integrarnos como departamento, desarrollarnos económicamente, desarrollar los Municipios que atraviesan y lógicamente la gratitud del Suroriente Colombiano porque nos permitiría tener una mejor vía para las futuras generaciones. Gracias.

La Presidenta:

Tiene la palabra la doctora María Clementina Vélez.

Honorable Representante María Clementina Vélez Gálvez:

Gracias señora Presidenta, en primer lugar agradecer, la paciencia, la tolerancia que tuvieron el Ministro de Transporte y el Director de Inviás con la Comisión en este tema tan trascendental de las concesiones, el que todas regiones aquí representadas tengamos la oportunidad de hacer los cuestionarios que hicimos y recibir las respuestas, es verdaderamente el cumplimiento del control político al cual tenemos nosotros el derecho por Constitución y por Ley 5ª, con el ofrecimiento que ha hecho el Director Nacional de Inviás y que siempre nos lo ha repetido también el señor Ministro de Transporte, de estar a disposición nuestra, en lo que tiene que ver con la Malla Vial del Valle del Cauca, con respecto al orden del día de hoy yo no seguí presentando, a ser más cuestionamientos para el otro sí número 1 y el otro sí número 2, pero como usted se ha ofrecido que nos puede atender en su oficina, yo así salgamos a vacaciones un mes, yo estaré en su despacho a ver si con el Ministro de Transporte pudiéramos hacer un acto en el Valle del Cauca, en la ciudad de Cali, con una rueda de prensa donde se dieran explicaciones, porque lo de la Malla Vial infortunadamente se comenta en los cócteles, en los almuerzos, en las comidas y oficialmente cuando el Ministerio va al Valle del Cauca no le dicen y como nosotros sí

tenemos ese deber de ejercer el control político en crudo, poder hacer esa reunión en el Valle del Cauca.

Y dos, pedirle las fotocopias de los documentos que sé que realizó muy buenos el Director de Inviás sobre ese tema de Malla Vial, para que nos los facilite, porque uno queda muy bien documentado cuando tiene el documento oficial.

En tercer lugar la Comisión pueda que aquí en adelante hacerle un seguimiento en base a los documentos que nos entregue la Contraloría, nosotros también podemos ir al despacho del señor Contralor, si tenemos necesidad de que nos amplíe el informe, porque de verdad en este control político nosotros toda la Comisión ha insistido mucho en la presencia de los medios de control y quedar nosotros con los informes, también es quedar con la prueba contundente que nosotros necesitamos de los medios de control.

Señora Presidenta infinitas gracias por todo lo que hicimos aquí y yo creo que la Comisión cumplió, aparentemente fueron muchas sesiones para este tema de concesiones, pero miren que el desarrollo demostró que era necesario, porque hasta el día de hoy estamos nosotros aquí presentes. Muchas gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Tiene la palabra el doctor Mauro Tapias.

Honorable Representante Mauro A. Tapias Delgado:

Gracias señora Presidenta, era para agradecerle al señor Ministro por la paciencia y al señor Director de Inviás y a los demás funcionarios, señor Ministro usted le dio hoy al país una gran noticia de la inversión del Plan Colombia de un millón de millones como usted lo expresó, pero si quisiéramos hacerle una petición muy respetuosa, que se tenga en cuenta los profesionales de las distintas regiones donde se va a hacer la inversión, nuestros profesionales que están pasando la más dura crítica, los ingenieros, los arquitectos y maestros de obra y ojalá que esta inversión tan importante que va a hacer el Estado se consolide con los profesionales de las regiones, es una petición respetuosa señor Ministro, señor Director de Inviás, porque por lo menos alentadoramente es su noticia de esta inversión, pero que también no se vaya a consolidar esto en unos monopolios que acaba con la mano de obra de nuestros profesionales regionales.

La Presidenta:

Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte.

Doctor Gustavo Adolfo Canal Mora, Ministro de Transporte:

Gracias señora Presidenta, para agradecer a la Comisión esta oportunidad que se nos dio de hacer claridad en Colombia sobre el tema concesional, sabemos que hay mucho problemas en este tipo de negocio, hemos tratado por todos los medios de resolver esos problemas, de ponerle la cara a los mismos, de no dejar esas situaciones graves, chiquitas o grandes para después, le estamos poniendo el pecho al tema de las concesiones al tema de la contratación en Colombia.

Doctor Mauro Tapias, desde el primer día que llegué al sector público y desde que existe la Ley 80, he sido fustigado en muchos casos por el tema de la contratación en lo que tiene que ver con ingeniería regional, infortunadamente la Ley 80 no da una posibilidad de proteger ingenierías regionales, la Ley 80 está en este momento en el Congreso para su revisión, para su análisis, para hacer las modificaciones del caso y yo quisiera invitar, no únicamente a la Comisión, sino invitar a todos los Parlamentarios de Colombia, Senadores y Representantes, en donde busquemos una fórmula donde se pueda proteger a los regionales, yo he hecho lo imposible por hacerlo, he dado estrictas órdenes en Inviás, Ferrovías, Caminos Vecinales, para que se hagan contratos acordes con la Ingeniería Regional, con eso quiero decir que se hagan contratos en donde quepa la ingeniería regional, que el Cat de contratación dé para que los señores Ingenieros de los diferentes sectores del país puedan calificar y estamos haciendo esfuerzos muy grandes en ese sentido porque eso significa lógicamente multiplicar un trabajo cuando en lugar de dar un solo contrato se dan ocho o diez contratos en un mismo corredor, pues eso es una multiplicación de trabajo para estamentos del estado complicada, pero estamos haciendo ese trabajo, sin embargo hemos encontrado que eso no ha sido solución, en donde muchos corredores hacemos contrataciones, lanzamos licitaciones en donde podría ganar la ingeniería regional, infortunadamente ingenieros de otras zonas del País, se ganan tres o cuatro contratos en el mismo corredor y los nosotros nos vemos maniatados y en Ley 80 y no nos queda otra situación que adjudicar esos contratos a quien se los gana en ley.

Pero se puede solucionar, por ejemplo, nosotros hemos tratado de quien se gane un contrato en un corredor no se pueda ganar el segundo y la ley no nos lo permite, entonces esa aclaración y abrirle los ojos al Parlamento Colombiano para a ver si encontramos una fórmula que dé para proteger la Ingeniería en el buen sentido de la palabra, porque esas protecciones también a veces se complican.

Nosotros tenemos la ley de negritudes y la ley indígena, en donde hay unas protecciones y eso se ha prestado para muchos malentendidos y para unas situaciones anómadadas para decir lo mínimo, en donde también hay que entrar a corregir, porque cuando se protege alguien a veces las protecciones dan para que haya ineficiencia, muchas gracias, decirle al doctor Amaya, que este año hemos buscado unos recursos adicionales para el corredor Cúcuta-Ocaña, esa es una gran preocupación del Gobierno Nacional y vamos a tratar por todos los medios de que esa vía quede bien adelantada en cuánto al pavimento se refiere durante este Gobierno.

La Presidenta:

Gracias señor Ministro, gracias señor Director de Inviás, yo creo que al país por lo menos en este momento le queda claro de cómo están las concesiones y el Congreso queda con un gran compromiso de reglamentar, de hacer una ley para que esto pueda manejarse mucho mejor, muchas gracias a todos los funcionarios, señor

secretario continuemos con el orden del día, tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Gracias señora Presidenta, no quisiera que continuáramos en el orden del día, sin hacer la siguiente sugerencia respetuosa, es establecer otro día de sesión con el propósito de que los proyectos de ley que ya tienen ponencia para presentar, lo pudiéramos evacuar de manera consciente y de manera rápida también para terminar la legislatura haciendo una tarea bien juiciosa como la ha hecho la Comisión hasta ahora, quería decir eso señora Presidenta, gracias.

La Presidenta:

Gracias doctor Armando Amaya, señor Secretario, como quiera que hay confusión sobre el viaje de Cúcuta yo le pido el favor de leer la Acta y de poner la grabación de la sesión donde se trató este tema.

El Secretario:

Acta número 025 de 2001

Bogotá, D. C., 31 de mayo de 2001

En la parte donde dice el Presidente, quiere la Comisión que el proyecto de ley aprobado pase a segundo debate, el secretario contesta sí lo quiere señor Presidente, el Presidente, se designará como ponente para segundo debate a los honorables Representantes que actuaron como ponentes para primer debate.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez, no quisiera que la sesión se levantara sin aprobar el traslado del debate que teníamos el 24 de mayo en Cúcuta para el 14 de junio, el debate en el cual estaban convocados el Director Nacional de Planeación, el Ministro de Minas, Ministro del Medio Ambiente, el Presidente de Ecopetrol, el Presidente de Minercol, quisiera que la Mesa Directiva diera instrucciones precisas a la Secretaría con el propósito de que se dé todo el apoyo logístico para realizar el 14 de junio en la ciudad de Cúcuta un foro muy importante sobre servicios públicos, carbón y gas que es un jueves, de igual manera la Mesa Directiva nos presente en el menor tiempo posible cómo quedaría la programación de los debates dado que todo ha surgido un tropiezo y teníamos para la semana entrante el debate con el Ministerio de Educación e Icetex, el Presidente, tiene la palabra la honorable Representante María Teresa Uribe Bent.

Honorable Representante María Teresa Uribe Bent:

Gracias Presidente, avisar a todos los miembros de la Comisión que el día miércoles vamos a sesionar.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

El señor Presidente ha pedido aprobar la proposición, teniéndola en la mesa, no la aprueba, no la somete a aprobación, le da la palabra a la señora Presidenta y posteriormente la Presidenta habla de otro debate y el Presidente levanta la sesión.

Lo que a mí me llama la atención es que aquí han habido debates que se han ido aplazando, sin necesidad de proposición como es el caso del debate del

Ministerio de Educación, estaba para el 6 de junio, se corrió para el 13 de junio, hoy no lo hicimos, se está corriendo y ninguno presenta proposición y otros debates sí requieren proposición, yo quiero decirle que incluso le llamo la atención a la secretaria en un sentido, en la correspondencia o en la papelería que tiene la Secretaría, debe reposar la proposición que nosotros presentamos y todavía a estas alturas ni siquiera se ha leído, entonces lo que no se evacue en una comisión, lo que uno debe llamar la atención a la secretaria es que debe estar lógicamente para la siguiente sesión, allí debe reposar con puño y letra mía la solicitud del debate de mañana en Cúcuta de la Comisión Sexta, que yo particularmente así no me acompañe ninguno de los compañeros de la Comisión Sexta, voy a ir, así la Presidencia de la Cámara haya dicho que nos va a descontar el día, que nos lo descuenta, pero los compromisos adquiridos desde el 24 de mayo, solicitados por mí, de que se corriera para el día 14 hay que cumplirlos, son los intereses de una región, que está en una espera de un tema muy importante para su desarrollo.

Yo quiero decirle, señora Presidenta, doctora María Teresa, que ni siquiera fue usted, sino el doctor Gustavo López, dos veces levanta la sesión, entonces yo sí creo que hay que hacer un manejo distinto, llamarle la atención a la secretaria, que ahí estaba la proposición, ni siquiera se leyó, ni se sometió a consideración para aprobarse o rechazarse y en la reunión posterior ni en esta ni siquiera se ha puesto en consideración y yo hago ese llamado de atención señora Presidenta, porque me parece que no es el manejo y aquí la igualdad de todos los Parlamentarios es la misma, aquí se ha autorizado las cosas y yo también llamo la atención a un debate que se hizo acá, con el Director de la Aeronáutica Civil que estaba para el 30 de mayo y también se saltó, no sabemos porqué, yo no se doctor Mauro si usted recibió información, de ese debate que usted lo suscribe y el doctor Francisco Martínez, entonces yo sí quiero decir eso, porque si vamos a sacar la grabación y la vamos aquí a transcribir, pues yo creo que me están dando la razón tanto con la grabación como con la transcripción. Gracias.

La Presidenta:

Doctor Armando Amaya, yo tengo que hacer claridad, la Mesa Directiva en ese momento, o sea la Comisión en ese momento que estaba presidida por el doctor Gustavo López, pero yo tengo que salvar la responsabilidad de la Comisión, no hay proposición aprobada en este momento para que el debate fuera el 14 de este mes de junio en Cúcuta, entonces dejo la aclaración, por parte de la Mesa Directiva que la proposición no ha sido aprobada para aplazar el debate para el día 14, entonces la Mesa Directiva se permite hacer esa salvedad y esa aclaración, tiene la palabra el doctor Quintero.

Honorable Representante Roberto Quintero Rueda:

Gracias señora Presidenta, no, simplemente para agradecerle de pronto su colaboración, de pronto su buen ánimo y su buena intención, porque consideramos de vital importancia el foro que se va a hacer mañana en Cúcuta, Norte de

Santander, cubriendo una problemática de los dos santanderes, de verdad quiero de mi parte solidarizarme con el doctor Armando Amaya y pedir la colaboración a usted señora Presidenta, sabemos que la responsabilidad, tanto en la dirección, como en la coordinación de las actividades que desarrolla esta Comisión están en su cabeza y lo fundamental es que usted también facilite y nos colabore para que mañana podamos estar también en la ciudad de Cúcuta en esos temas tan fundamentales en esta región y este rincón de paz como es Santander del Norte y Santander del Sur. Gracias señora Presidenta.

La Presidenta:

Doctor Quintero le aclaro, no es el caso de colaboración, el Congreso tiene un Reglamento y ese Reglamento es lo que yo estoy haciendo la claridad de que no hay una proposición aprobada para aplazar el debate para el 14 en la ciudad de Cúcuta, esa es la única aclaración que está haciendo la Mesa Directiva, el doctor Armando Amaya dice que presentó la proposición en este momento no hay quórum decisorio para aprobar la proposición, el secretario en la próxima reunión presentará el informe de qué pasó con la proposición, yo no sé, yo no le puedo dar razón, porque en este momento no tengo ni idea, doctor Armando Amaya tiene la palabra.

Honorable Representante Armando Amaya Alvarez:

Con el ánimo de terminar la polémica, pero yo sí quiero llamar la atención que una proposición presentada en la Mesa, que se solicita como lo dice la grabación y lo dice la transcripción sea sometida a aprobación, no la somete a aprobación el Presidente, queda aplazada, han pasado 2 sesiones más de la Comisión y por ahí debe estar la proposición de mi puño y letra, entonces yo no entiendo porqué no se hace, no es ni negligencia suya, porque usted no estaba presidiendo, estaba presidiendo el doctor Gustavo López, lástima que no este aquí, ni tampoco es de la Secretaría, o es de la Secretaría si no la presentó, además yo sí quisiera pedirle a la Secretaría que busquen la proposición y yo estoy exigiendo que lo hagan porque eso quedó redactado allí desde el primer día y en la transcripción es muy claro, cuando solicitamos que se someta a aprobación. Gracias.

La Presidenta:

Doctor Armando Amaya con mucho gusto. Yo le solicito señor Secretario preparar el informe sobre la proposición, se levanta la sesión siendo las dos y treinta y dos minutos de la tarde (2:32 a.m.) y se convoca para el próximo martes a las 9 de la mañana.

La Presidenta,

María Teresa Uribe Bent.

El Vicepresidente,

Gustavo López Cortés.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

El Subsecretario,

Argemiro Ortigoza González.