



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 490

Bogotá, D. C., jueves 2 de septiembre de 2004

EDICION DE 36 PAGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 30 DE 2004

(junio 2)

Hora: 10:10 a.m.

Lugar: Salón "Los Comuneros"

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Muy buenos días, le damos un saludo cordial a los integrantes de la Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Defensa y Seguridad Nacional; a la Comisión Quinta de la Cámara, que también se hace presente en el día de hoy; un saludo muy cordial a nuestros compatriotas en esta transmisión por el Canal Institucional de Señal Colombia que hoy ha venido para acompañarnos en este debate que se ha citado sobre el sistema portuario del país; le damos una cordialísima bienvenida a nuestro amigo, el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego, que siempre ha sido con esta Comisión sumamente amable y atento; al doctor Fernando San Clemente Alzate, Superintendente Portuario; a los doctores Oscar Franco, Director de Aduanas; al Director de la Sociedad Portuaria de Cartagena, Alfonso Salas; al Director de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, doctor Mauricio Suárez, al Director de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, doctor Víctor Julio González.

Seguidamente procedemos rápidamente a hacer el llamado a lista y le damos comienzo al debate que se ha citado para el día de hoy, que lo consideramos de gran importancia por la significación que tiene para el país el Sistema de Concesión Portuaria que se ha hecho desde hace unos años. Señor Secretario sírvase llamar a lista.

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Llamado a lista:

Contestaron el llamado a lista los siguientes honorables Representantes:

Arango Torres Fabio

Arias Mora Ricardo

Canal Albán Jaime Ernesto

Chavarro Cuéllar Carlos Ramiro

Espeleta Herrera Jaime Darío

Gallardo Archbold Julio Eugenio

González Brito Wílmer David

González Villa Carlos Julio

Hernández Díaz Efrén Antonio

Hurtado Cano Juan

Martínez Fernández Jairo de Jesús

Monsalvo G. Luis Alberto

Mora Rozo José Antonio

Pardo Rodríguez Pedro Nelson

Parra González Gonzalo

Rivera Flórez Guillermo Abel

Santos Marín Guillermo Antonio

Suárez Mira Oscar de Jesús

Velásquez Suárez Germán.

Señor Presidente, la Secretaría le informa que hay quórum decisorio.

Hace uso de la palabra el Presidente, honorable Representante Juan Hurtado Cano:

Continúe con el Orden del Día, señor Secretario.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fabio Arango Torres:

Gracias Presidente. Como Su Señoría lo ha dicho, se piensan aprobar unas actas, yo pienso señor Presidente que deberíamos darle prioridad primero a lo del debate aprovechando que estamos en directo, me parece que no se justifica aprobar unas actas utilizando el servicio de televisión, más bien, lo que nos interesa a nosotros y a los colombianos es cómo está la situación portuaria a nivel nacional.

Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Es correcta su sugerencia, se aplaza el trámite. Leamos el Orden del Día con la modificación para dejar al final la aprobación de las actas.

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

ORDEN DEL DIA

Correspondiente a la sesión del día miércoles
2 de junio de 2004.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Aprobación de actas

III

**Anuncio de proyectos para discusión en la siguiente sesión
de la Comisión Segunda**

IV

Debate

Citados: Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*;
Director de la DIAN, doctor *Mario Aranguren*.

Proposición número 055 de 2004

(marzo 17)

Citantes: honorables Representantes *Efrén Antonio Hernández*, *Jaime Darío Espeleta*.

Tema: Sistema Nacional Portuario.

V

Proposiciones y varios

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

En consideración el Orden del Día con la modificación de aplazar al final la aprobación de las actas, ¿lo aprueba la honorable Comisión Segunda?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Entonces en el punto siguiente, que es el anuncio de proyectos, anunciamos para la semana entrante el **Proyecto de ley número 247 de 2004 Cámara**, *por la cual se crean Zonas Especiales de Desarrollo Económico Regional*.

Ese proyecto está publicado ya en las *Gacetas del Congreso*, está para trámite el próximo martes.

Proyecto de ley número 163 de 2003 Cámara, *por la cual se declara patrimonio histórico de interés público de la Nación la Actividad Postal en Colombia, se declara Monumento Nacional el "Edificio Manuel Murillo Toro", ubicado en Bogotá, D. C., y se dictan otras disposiciones*.

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Señor Presidente, en el punto tercero tenemos ya el debate.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

En días pasados los integrantes de la Comisión Segunda, fundamentalmente el doctor Efrén Hernández Díaz, ha resuelto que se convocara este debate donde queremos tener una amplia información de todo el desarrollo del sistema portuario del país en la figura de concesiones que se hicieron hace unos años. Como tenemos aquí hoy mucho que hacer porque el tiempo apremia, y la plenaria de Cámara que tenemos que adelantar, vamos a darle al debate en el día de hoy la mayor agilidad posible y por eso le queremos dar el uso de la palabra al citante, que es el doctor Efrén Hernández Díaz para que proceda y continuemos con los citados e invitados especiales.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Gracias señor Presidente, señor Ministro de Transporte, señor Superintendente de Puertos, señor Director de Aduanas, honorables Representantes de la Comisión Segunda y de la Comisión Quinta que se encuentran presentes, señores Gerentes de las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Cartagena, Buenaventura, señor Delegado del Contralor General de la República, señoras y señores.

Colombianos, el propósito de este debate fundamentalmente consiste en buscarle una discusión al país sobre el tema de la infraestructura portuaria que fundamentalmente soporta quizás la competitividad de nuestros productos en el comercio internacional, ahora que estamos prontos a firmar, o en proceso de discusión y a firmar posteriormente el Tratado de Libre Comercio, depende mucho no tanto de las eficiencias y de la productividad de los productores en el sector industrial, en el sector del campo, en el sector de la manufactura, sino cómo nosotros podemos llegar a estos puertos para ser competitivos frente a otras mercancías que tienen otros países hacia el mercado de los Estados Unidos, o al mercado de la Unión Europea.

Para nosotros que somos parte de esta Comisión es muy importante conocer cómo está esta infraestructura que no solamente tiene que ver con los puertos marítimos, sino todo el modo de transporte que encierra esta actividad del transporte a través del transporte férreo, a través del transporte vial, a través incluso del tema de aeropuertos y de otros temas como los ductos a través de los oleoductos. Todo esto es una infraestructura que le puede permitir al país ser importante y muy competitivo en nuestra región, en Latinoamérica o en América, en la medida en que estemos preparados. Se ha dicho que el tema de la infraestructura no es un tema del Tratado de Libre Comercio, pero para nosotros, o en el caso particular, considero que es de vital importancia ver en qué condiciones estamos para poder enfrentar las negociaciones y en ese sentido tener los mejores éxitos.

Quisiera extenderme en esta exposición, pero entiendo que el tiempo es el principal recurso, el compañero Espeleta va hacer también su intervención como citante, y desde luego vamos a tener la presencia del Ministro, del Director de la Aduana; en sesión informal le voy a solicitar a los honorables miembros de esta Comisión para que las personas de las sociedades portuarias regionales que quisieran intervenir pues lo hicieran; al igual hay una posibilidad de que asista un miembro de la Comisión Quinta que tenía citado hoy al Ministro de Transporte, sobre un tema portuario fluvial, para que haga su exposición aquí.

Desde hace muchos años, yo quisiera traer esta frase de Sir Walter: *Quien quiera que domine el mar, dominará el comercio, quien quiera que domine el comercio dominará la riqueza del mundo y por consiguiente el mundo*. Esto desde el siglo XVII; otro dato importante es, el 70.8% de la tierra es agua y por ello el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio global.

Un tema muy importante que tiene que ver con el cambio que le ha sucedido a nuestro país, incluso con la llegada de las concesiones, es la aparición del contenedor en el año de 1970, y esto pues volvió muy eficiente la red de transportes porque aumentó los volúmenes con una eficiencia muy importante; y desde luego la automatización de la carga en *containers* pues reduce los costos de transferencias. Este es un tema muy importante, ven en paréntesis los braceros con el cual se constituyó prácticamente la nueva empresa de Ecopetrol en el año 75, y quizás fue la principal causa del desastre de ella misma; a través de ella vamos a tener la oportunidad de ver de los *containers* cómo se pueden manejar economías de escala en este sector. Desde siglos pasados siempre hubo una gran rivalidad entre Cartagena y Santa Marta, siempre se luchó la posibilidad de la construcción de estos puertos tanto en Cartagena como en Santa Marta, pero para resumir quiero decirles que fueron más las luchas locales por detener el desarrollo de toda una infraestructura portuaria en Santa Marta hecha desde Cartagena, de igual forma desde Santa Marta frente al Puerto de Cartagena.

En esa gran lucha que desde esas épocas viene el sector local y luego con mucha incidencia el sector político influyendo sobre el desarrollo de las actividades portuarias en cada una de estas regiones, vimos cómo apareció Barranquilla. Barranquilla logra pues, también ganando la llegada del río Magdalena, montar su puerto, y este puerto que no debía ser un puerto fluvial, sino debía ser Puerto Colombia, tiene muchas dificultades que ustedes saben lo que significa la sedimentación y otros obstáculos que hay en el tema del río Magdalena llegando a Cartagena. Las infraestructuras vienen desde las épocas de 1932 y 1935, y se entregan estas construcciones a la Nación por cuanto hubo esta famosa crisis de la recesión de los años 30; y en 1975 hasta el 1986 la Nación toma la decisión de hacer no solamente toda la implementación de la política portuaria, sino toda la infraestructura, y por ella crea una entidad que se llama Colpuertos.

Colpuertos fue creado en 1975 y allí había una forma de trabajar quienes estaban participando en esa actividad como empleados, eran unas personas llamados braceros que trabajaban a destajo y pertenecían a varios sindicatos y ellos contrataban con Colpuertos, o quienes estaban administrando anteriormente y estas personas fueron vinculadas directamente a la nómina de Colpuertos, se les puso salarios, además de pagarles salarios se les pagaba por su trabajo a destajo, ellos no permanecían en las instalaciones sino cuando llegaba la nave respectiva, se les llamaba a sus casas y ellos llegaban. De esta forma empezó a politizarse el tema de Colpuertos, donde los, con todo respeto, la clase política, alguna, no toda, empezaron a ver una oportunidad para fortalecer sus emporios electorales y ahí vimos todo el desarrollo de lo que sucedió en Colpuertos, en Cartagena, en Barranquilla, en Buenaventura, hasta llegar a tener una nómina muy fuerte, muy grande, incluso con mucha gente que llegaba de los ferrocarriles que venían ya casi listos a pensionarse, y esto generó un pasivo pensional muy alto.

Aquí podemos ver entre 1983 y 1986, una gestión donde se pudo demostrar que el sector público sí puede emprender desarrollos importantes. En la situación de enero de 1983 de Colpuertos, pueden ustedes observar cómo los costos labores superaban el 103% de los ingresos, esto estaba en un estado de insolvencia paralizante, los puertos estaban vetados internacionalmente, 12.000 trabajadores, 4.000 pensionados, siete sindicatos de base, una corrupción generalizada, caos administrativo en el tema de las compras, en una cantidad de cosas que se manejan desde la parte administrativa y haciendo inversiones que no eran necesarias, o las que eran necesarias a unos sobrecostos muy altos. Entra esta administración muy famosa de 1983 al 1986, y como ustedes pueden ver en la gráfica, cómo logra que los gastos de funcionamiento descendan al 67% de los ingresos y el presupuesto de inversión se elevó al 25% de los ingresos totales, y se redujo de 12.500 personas la nómina a 8.000 personas lo que alivió la carga prestacional.

Esto estaba dando muy buenos resultados hasta que hubo un cambio y en ese cambio desde, posterior a enero del 86 vemos cómo vuelve la clase política, vuelven los intereses regionales, vuelve esa clase empresarial que estaba interesada en que pudiera sacar provecho al máximo de una actividad que ejercía un monopolio del Estado, que no había indicadores de competitividad y de competencia porque era la solución y la estrategia manejada directamente desde un monopolio del Estado; ahí teníamos la Flota Mercante Grancolombiana, ustedes podían entender que esta Flota Mercante que era de los cafeteros estaba a disposición más de los cafeteros que los que podían sacar otras mercancías, incluso habían días o semanas que tocaba esperar un producto de una cosecha cafetera que venía del departamento del Presidente de esta Comisión, de Risaralda, una finca muy especial, y se paralizaba todo lo que estaba allí esperando a que llegara este café especial que iba para algún puerto especial, o algún pedido en Europa, o en el Asia.

En ese orden de ideas ustedes pueden observar que Colpuertos no podía seguir, y vino pues, todo lo que significó la apertura y no estábamos preparados para ese importante desarrollo que significaba ver, no la sustitución de importaciones, sino la apertura en un mundo de globalización

que nos significaba a nosotros desarrollar una política fundamentalmente portuaria.

Vino entonces la Ley 1ª de 1991 y desarrolla lo que se llama la privatización de los puertos a través de las concesiones. Y simplemente pienso que en otras oportunidades esta Comisión debe seguir el debate sobre este tema de lo que significa la política portuaria en nuestro país, y sobre todo la infraestructura del transporte. Pero hay que reconocer que las concesiones fueron beneficiosas para el país en el sentido de que hubo una mejor competitividad, hubo un mejor manejo, una eficiencia que lograron las sociedades portuarias gracias a este modelo que se trajo a través de la Ley 1ª de 1991, ahí se puede ver eficiencias en tiempo, eficiencias de operadores portuarios, eficiencia en los casos de fletes, eficiencia en la capacidad de descargar por hora, eficiencia de la capacidad de almacenamiento en patios y en bodegas, eficiencia de los buques atendidos y eficiencia en toneladas atendidas; en la siguiente gráfica lo podemos ver de mejor forma.

Ustedes pueden ver, Colpuertos significa la parte amarilla, lo que era el monopolio que ejercía el Estado y las sociedades regionales portuarias, se pueden ver cómo en horas, en tiempos de camión, en tiempos de buque, en tiempos de estadía, fue mucho mejor y se ganó bastante en eficiencia; vemos los costos de cargue y descargue en dólares, y ustedes pueden ver los TEUS que es un *containers* de 20, los FEUS que son *containers* de 40 pies y el valor de tonelada, como a través de este sistema se logró mejorarlos en condiciones de precios no solamente para quienes son clientes de estos importantes muelles o puertos, sino también para los colombianos que estaban exportando o importando. Ahí vemos una importante gráfica de los fletes, como estos fletes tuvieron en la exportación de café unas diferencias muy importantes entre Colpuertos y la Sociedad Portuaria Regional.

Ustedes pueden ver en la siguiente gráfica la eficiencia en descargue por hora, es impresionante, hay un manejo extraordinario, se nota que hubo unos análisis para hacer las inversiones y volver más eficiente los descargues; lo mismo almacenamientos y patios en bodega, lo que hace que seamos hoy por hoy mucho más competitivos. Ahora ustedes pueden ver como Colpuertos no atendía ese número de buques, ustedes lo pueden ver en la gráfica de las sociedades portuarias regionales, que hace que nosotros, además de la eficiencia en las toneladas atendidas podamos decir que Colombia ganó bastante con esta importante ley de concesión.

Nosotros hoy somos muy reconocidos, tuve la oportunidad de estar en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, alguien de nuestra unidad también visitó la Sociedad Portuaria de Buenaventura, hemos estado visitando también otros puertos como el Puerto de Mamonal, viendo en el terreno propio cómo es que va todo este desarrollo. Y yo quiero decir que como colombiano me siento orgulloso señor Superintendente, de los avances, de la tecnología, de esos procesos de automatización, con este tema de estos equipos de grúas que le permiten al país ser receptor; incluso en el tema de Cartagena ser puerto de transferencia o pivote, para que lleguen cargas y se distribuyan hacia otros destinos del Caribe.

Aquí hay algo muy importante también, a la DIAN le solicitamos especialmente en el tema de Aduanas, cómo era el movimiento del costo fiscal de la subfacturación y del contrabando técnico, cómo se podía controlar. Y las respuestas que nos dio la DIAN nos parecen muy importantes, ustedes pueden ver la evasión en el año 99 y como en el año 2002 se ha bajado en una cifra muy significativa, pero que de todas formas el país...

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Perdón, es para una interpelación.

No entiendo qué es lo que pasa con la Comisión Segunda de Cámara. Sé que el Proyecto de Reección es muy importante para el país, pero señor Presidente, ya cogieron la costumbre que cada que nosotros, la Comisión Segunda de Cámara, tenemos Señal Colombia y en debates tan importantes que el país debe enterarse de primera mano, yo le solicito señor Presidente que interceda, porque sería muy triste que nos toque

levantar hoy esta Comisión porque no pueden seguir abusando de nosotros, nosotros tenemos que sentar un precedente, el país también necesita enterarse de la problemática de los puertos, estos debates son importantes para el país señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Honorable Representante, vamos a tener Señal Colombia todo el tiempo razonable que necesitemos, porque está también invitada la Comisión Quinta, para poder adelantar este debate y obviamente en cuestión de un tiempo prudencial vamos a colaborarle a la Comisión Primera porque obviamente allá están adelantando un debate también muy importante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Germán Velásquez Suárez:

Gracias Presidente. Cuál es el tiempo prudencial del que usted habla, porque es que aquí ya nos cogieron de yoyo, solicitamos la Señal Colombia, nos la quitan y se la llevan para otras Comisiones. Es tan importante este tema, el tema fluvial, como lo que tiene que ver con el tema de la DIAN de cuántos recursos se han dejado de captar, de recuperar por el contrabando. Entonces, es un tema muy importante, y si es así me retiro de la sesión hasta que no esté la Señal Colombia.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Entre otras cosas, este debate fue aprobado en plenaria de Cámara, lo cual no hay una revocatoria ni en sesión del día de ayer, ni en otra plenaria, por lo tanto no sé cómo pueden levantar una decisión de plenaria.

Voy a dejar para que el señor Director de Aduanas explique lo complicado que es hacer el control de todo el tema de las mercancías que ingresan al país, y sobre cómo se está haciendo este control con la ayuda de las sociedades portuarias, creo que ese es un tema que va a tratar con gran acierto el señor Director de Aduanas, pero a nosotros nos parece que han hecho un esfuerzo muy grande, pero se requiere integrar rápidamente una red tecnológica de muy buenos equipos para que podamos identificar a través de los equipos de Rayos X toda la carga que viene en *containers* para poder especificar entre otras cosas su calidad, su marca, en fin, que le permita a la Nación ser muy eficiente en este sentido, y obtener unos mayores ingresos por el control de aduanas y todo el procedimiento que ella establece allí en estas sociedades portuarias y en otros puertos.

Me parece que hay un tema importante sobre las utilidades, prestaciones versus las contraprestaciones. Aquí ustedes pueden ver, la Sociedad de Cartagena Portuaria Regional obtuvo ingresos entre el 98 y el 2000 de casi 60.000 millones, y de acuerdo con el contrato de concesión firmado con fundamento en la Ley 1ª, tenía una contraprestación anual de US\$ 1.542.000; lo mismo la sociedad portuaria, ustedes pueden ver, 93.000 contra 5.000.000, 21.000 contra 1.800.000, en fin. Esto demuestra que hay utilidades, que se ha manejado eficiencias, pero hay un tema en el cual tenemos que trabajar si esta contraprestación es la que necesita la Nación, si es la que le corresponde a la Nación. A nosotros nos parece y aquí están los miembros de las sociedades, que es muy importante que se le aplique al país si el negocio de la concesión que tiene ha sido tan rentable, o han tenido las dificultades, o si hay las posibilidades de que esta política portuaria, o por lo menos los planes de expansión que tiene la responsabilidad el señor Ministro de Transporte de presentar cada 2 años y que estamos en mora en este momento, el plan de expansión del año 2004 y 2005 no lo conocemos y debe señalarse allí.

Pero ahí podemos ver otra comparación importante de los ingresos brutos del año 2003 de estas sociedades que son las que están manejando todos los puertos que eran de Colpuertos, de la Nación, y ustedes pueden ver los plazos que están señalados allí para la concesión que tiene cada uno de ellos: el valor del contrato US\$ 13 millones para la sociedad portuaria de Cartagena, la de Buenaventura US\$ 38 millones, la de Barranquilla US\$ 13 millones, Santa Marta US\$ 18 millones, y Tumaco US\$ 380.000, Tumaco está más dedicado al tema de la pesca. En este

sentido ustedes pueden ver por toneladas como mueven cada una de las sociedades 1 billón 774.000 millones de toneladas en el 2003, 6 millones en Buenaventura, Barranquilla 2. 845.000, Santa Marta 3.262.000, Tumaco 53.000.

Nosotros estamos convencidos que la desaparición de la Flota Mercante Grancolombiana fue un elemento supremamente importante en la eficiencia para que los puertos fueran muy competitivos, porque el sistema de los buques de la Flota Mercante Grancolombiana no estaba adecuada a las nuevas tecnologías y la inversión de los cafeteros en nuestros flujos de caja de hoy y los flujos de caja de la Nación para inversión pues no daban para hacer una remodelación de una flota mercante, y con el dolor, para muchos consideramos que finalmente fue un gran acierto para que pudiera haber una muy buena competencia tanto en fletes económicos, como en una buena prestación frente a las empresas navieras que llegan a nuestros puertos.

Aquí unas cifras de cómo son los avances de los procesos en la DIAN, ustedes pueden ver las importaciones antes del sistema que implementó la DIAN, era de 15 días, ahora es de 14 días; las exportaciones hasta de 19 días, ahora son de 18 días. Y cómo lo digo, esperamos entonces la intervención suya para poder ir avanzando. Creo que hay un gran avance en el tema de impuestos y en el tema de aduanas, que nos va a permitir a nosotros la firma del Tratado de Libre Comercio, del ALCA, y de otros como Mercosur, la Comunidad Andina, estar preparándonos en mejores condiciones.

Lo que decía señor Director, el tema es importante, tener los equipos de rayos X, el detector de paredes dobles, el medidor de distancia por láser y las cámaras de seguridad subacuáticas, que las hemos visto en estos días por televisión con muy buenos resultados. El balance pues es positivo, ustedes pueden ver el costo-beneficio del proceso privatizador, los ingresos de la Nación; ustedes pueden ver los ingresos de la Nación: el total de ingresos son ingresos de contraprestaciones, US\$ 38 millones, uso de playa 39 millones, impuesto de renta 82 millones, impuesto de industria y comercio 20 millones, para un total de US\$ 181 millones.

Pero en la siguiente gráfica podemos observar el balance de costo-beneficio del proceso privatizador en los egresos de la Nación. ¿Y qué fue lo que tuvo que hacer la Nación para poder hacer las privatizaciones? Pues vean ustedes: liquidación del personal US\$ 90 millones; pensiones se quedó con US\$ 873 millones, inversiones en adecuación US\$ 75 millones, dragado de mantenimiento US\$ 120 millones, otras inversiones en Buenaventura US\$ 50 millones, otras inversiones en Barranquilla US\$ 11 millones, y tenemos unos costos de US\$ 1.219 millones contra un ingreso de US\$ 181 millones. Este es un tema complejo, es un tema muy difícil porque podemos decir que la concesión no dio el resultado que estábamos esperando, si nosotros hacemos todas esas inversiones nos quedamos con toda esa carga pensional de Colpuertos, o Foncolpuertos después. ¿De dónde podemos nosotros percibir ganancia? Las empresas y la superintendencia, las sociedades portuarias tienen unos balances donde dicen: los beneficios que se han obtenido por el desarrollo de este esquema de concesión son los que ustedes ven, inversiones 116 millones de las sociedades portuarias y operadores, ahorros de los exportadores 554 millones, ahorro de los importadores US\$ 4.363 millones, y eliminación de sobrecostos de 1.120, que esto es un total de 6.178 beneficios para toda la economía.

Tengo algo ahí capitán Salas, que estos 5.000 millones de los US\$ 6.178 millones que son los beneficios para la economía, para el comercio exterior, para el desarrollo, frente a los 1.120, nos da una diferencia de 5.000. Pero a mí me parece que el tema de los fletes tiene que ver mucho también con la política internacional, porque los fletes en la medida en que se van modernizando van aplicando muchas tecnologías, pues los fletes tienen que ir bajando, entonces no sé si se debe a esas grandes inversiones que hicieron ustedes a esos procesos de transformación tecnológica, o a ese impacto mundial de que los fletes tenían que bajar por la nueva capacidad de las embarcaciones, ahí tengo esa gran duda para la Superintendencia de Puertos, para el Ministro y para ustedes, que nos puedan explicar si fue esa diferencia de los 5.000, si las lleva unas causas externas, o son internas.

Quisiera para rematar este tema sobre la política de concesión consagrada en la Ley 1ª del 91, decir lo siguiente: A esa ley, ilustres colegas y colombianos, tenemos que hacerle las modificaciones del caso porque no constituye una ley de concesión común y corriente como está señalada en la Ley 80 de 1983, Ley de Contratación Estatal.

Primero, las concesiones se dan sobre servicios públicos y uno ve que el contenido, el objeto del contrato de las concesiones, simplemente se dan para ser un arrendamiento de muelles, de playas, de equipos y de una infraestructura, pero no se concede el servicio público, al concesionar el servicio público sale la responsabilidad del Estado y ahí hay unas buenas posibilidades para que el Estado pueda liberarse de algunas responsabilidades, como la que hay en este momento con “Muelles el Bosque”. Muelles el Bosque quien fue el que contaminó con carbón la bahía de Cartagena según lo vimos en el Consejo Comunal, y que al señor Presidente allá en Cartagena le dio una rabia lógica, encontramos que si no está concesionado el servicio total la responsabilidad ambiental que pueda generar allí pues le corresponde también a la Nación, y eso desde mi conocimiento jurídico me parece muy grave, ojalá que no sea así señor Ministro, y así sucesivamente con todas las sociedades regionales.

Pero para volver al tema del Bosque, él no estaba autorizado para poder transportar carbón, porque el Inderena le había dado la autorización a esa sociedad del Bosque, y le había negado concretamente esa parte de transporte de carbón. Y fue a una entidad totalmente ajena en esa competencia pedir la autorización y no podía dársela, y al momento de hoy contaminó la bahía de Cartagena sin tener ninguna autorización ambiental, ni ningún permiso.

En ese sentido me parece que hay que cambiar la concepción de la concepción y volverla como le corresponde de acuerdo con el principio que está consagrado en la Ley 80. A mí me parece que no tiene sentido que las concesiones no sean licitaciones públicas, aquí la concesión es una oferta de alguien, como lo que está sucediendo en este momento en Manaure, de una sociedad portuaria para Manaure, pero el Estado no ha hecho una convocatoria pública ni nacional, ni internacional, como sucede en otros países. Yo tengo aquí referencias de países como México, Alemania, Chile, Argentina, que no lo voy a decir por la brevedad del tiempo que tengo en este momento en esta exposición. Pero me parece supremamente difícil que el país sabiendo que el comercio exterior se mueve por los puertos nosotros le demos esa iniciativa de los particulares la posibilidad de que sean adjudicados en concesión estos puertos, como sucedió con Cartagena, con Buenaventura, en fin.

Claro, para esa época nadie se le medía con ese derrumbe que había de nuestra política portuaria y de la operación a través de Colpuertos. Me parece que puede haber es una concesión de operadores, y no una concesión de administración, que es en lo que se ha reservado la mayoría de los países del mundo, aquí estamos haciendo la concesión de la administración, y la administración puede operar directamente a través de la sociedad portuaria, o puede contratar el operador. Pero ahí hay unas cosas muy importantes y sobre todo en el tema de la reversión que no hay claridad, si las inversiones que hagan los operadores portuarios van a regresar cuando culmine la concesión portuaria, porque la concesión se firmó fue con la Sociedad Portuaria Regional que es la que administra, pero Colombia ni la Nación no tienen ninguna relación con los operadores portuarios y eso significa que para el momento en que llegue a terminar, no solamente estas concesiones, sino las concesiones privadas que hay sociedades que están prestando un servicio público, o las sociedades portuarias que están en la explotación directa como es el caso de Puerto Bolívar en La Guajira, o Texaco si no me equivoco en el Golfo de Morrosquillo, que entre otras cosas entre el carbón y el petróleo son los que más tienen tráfico de toneladas en los puertos; estas 5 sociedades solo mueven el 21 ó el 29% de todas las toneladas que se manejan en los diferentes puertos.

Regresando en el tema, me parece que debe haber precisión, y ya desde 1991 a la fecha de hoy, tenemos que hacer un esfuerzo por adecuar esta Ley de Concesiones a unas nuevas realidades, a unas nuevas

potencialidades. Lo digo ¿por qué? Le decía esta mañana al Superintendente de Puertos, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se le adjudicó la concesión y se le hizo un contrato por US\$ 13 millones y se le aprobaron inversiones por 11 millones de dólares; al quinto año en 1998, ya había hecho inversiones superiores a los US\$ 45 millones, y la resolución o los decretos que reglamentan la Ley 1ª del 91 dice que la resolución de adjudicación que autoriza la concesión de decir cuáles son las inversiones que deben haber, y señala, y las inversiones fueron US\$ 11 millones; en el cuarto año, en el año 1997 ya la Superintendencia de Puertos le había aprobado inversiones por US\$ 88 millones por fuera del contrato. Claro, de pronto es una equivocada interpretación mía, pero eso es lo que uno encuentra en la ley, cómo es que la norma dice, solo se dice en las inversiones en la resolución previa a firmar el contrato de concesión. En ese sentido, pues, si no se hubieran hecho esas inversiones, sé, Capitán Salas, que no tuviéramos ese puerto tan extraordinario y tan magnífico. Pero hay un vacío muy grande de la legislación, somete las inversiones a los planes de expansión del Gobierno Nacional que presenta el Ministro de Transporte hacia un documento Conpes, pero no se ve clara, ni jurídicamente, ni en técnica jurídica, cómo se pueden ir cambiando las reglas del juego; si la concesión se entregó por US\$ 13 millones con una inversión de US\$ 11 millones, pues debía haberse hecho un estudio.

Quisiera decir aquí que no encuentro ninguna razón justificable de por qué no se puede proyectar a largo plazo, si se va hacer a 20 años una concesión como las que se han establecido aquí, las concesiones públicas de los puertos públicos, si se hacían a 20 años pues tenían que tener el modelo y tenían que saber cuáles eran las inversiones en tecnología, cuáles eran las inversiones que se tenían que hacer para poder mejorar el entorno de esta infraestructura importante, como es en el tema de muelles, equipos, dragados, todo en tecnología, en fin, para que más adelante se sorprenda el Estado.

Aquí hay un tema interesante sobre una demanda que hay de la Nación contra la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. Hago referencia no para cuestionar eso, sino para que en la política y en la ley que tengamos que aprobar nosotros aquí por iniciativa de nosotros en este Congreso, o a instancias del señor Ministro del Transporte, podamos resolver las contradicciones que hay.

La Ley 1ª en su artículo 8º dice que la concesión es a 20 años, pero podrá ampliarse ese plazo por consideración del Gobierno, bien sea porque hay un puerto privado que presta su servicio privado y el Gobierno está interesado en que ese puerto privado le abra las puertas al público, entonces si tenía una concesión de 20 sus inversiones no le daban para poder ir más allá y entonces el Gobierno autoriza. Hay una gran discusión, quién es el que autoriza, quién es Gobierno Nacional, si el Superintendente o el Presidente y el Ministro de ramo, ahí hay una discusión profunda que va ser resuelta me imagino, el Consejo de Estado, porque en el caso de la Sociedad Portuaria de Cartagena lo que hubo no fue una prórroga, sino una modificación del plazo, que lo llevó a 40 años. Y en ese sentido me parece que no podemos seguir permitiendo que en la legislación existan ese tipo de vacíos.

Lo mismo para establecer si va a haber una prórroga o si va a haber una modificación a la luz del artículo 17, es importante tener precisión si se tienen que convocar a los terceros, a las otras sociedades portuarias, a las autoridades, o simplemente si esas modificaciones son de interés exclusivo entre las partes que pueden modificar entre plazo y nuevas contraprestaciones. Ahí Capitán Salas, yo pienso que tenemos que hacer y el señor Gerente de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, todos están pendientes ahora de la prórroga, creo que ahí hay unos vacíos, no estoy en contra de lo que están haciendo, pero me parece que las reglas deben ser claras porque aquí tenemos que hacerle justicia a un departamento que es La Guajira, no tanto por ustedes, porque ustedes ya firmaron y tienen ahora las reglas de juego más o menos oscuras o claras, frente al tema de las prórrogas o a las modificaciones del contrato.

Pero si quisiera decir en el tema de La Guajira, que el documento Conpes del Plan de Expansión Portuaria, fue muy claro en decir que

existían algunos puertos principales y algunos puertos de mediana importancia, y el puerto principal, la estrategia más importante que tiene Colombia, a no ser de que esté equivocado, me parece que Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, pueden estar en su capacidad instalada en un 65 ó 70%, y el Tratado de Libre Comercio nos puede llevar a un doble, lo que significa que tenemos que buscar otras posibilidades para que este crecimiento, este comercio exterior que crezca pueda tener un desarrollo; y ahí tenemos Bahía Portete, y Bahía Portete es un escenario natural extraordinario, claro que ha sido la entrada en el contrabando, que ha sido tomado incluso para la salida de la droga, pero pienso que en las respuestas que tenemos nosotros no se puede someter todo un documento Conpes por la importancia que representa Bahía Portete, por lo cerca que están las rutas internacionales, por la capacidad de tonelajes que pueda recibir de las embarcaciones podemos desecharlo por una decisión de la DIAN, con el respeto que se merece, muy interesante la respuesta que nos dieron, pero es que el Estado no puede desaprovechar una oportunidad tan grande de un departamento, que más adelante lo va a decir el doctor Espeleta, que lo conoce mejor; yo simplemente que Eloy Francisco Hernández, que se sentaba aquí, en esta curul, Representante de La Guajira que murió hace un año exactamente, tío mío, él de La Guajira, yo Representante del Casanare, él tenía el sueño de este debate, conocer la problemática de La Guajira. Pero ahí hay un desarrollo, en vez de ahogar a La Guajira en las dificultades que se encuentran, ahí está el potencial para cambiar todo, tenemos una línea férrea que tiene que entregarse, esa concesión se tiene que entregar; el puerto de Bolívar señor Ministro del Transporte, ese puerto se adiciona por más años la concesión, pero algún día tenía que ser puerto de nuestra querida patria y es uno de los puertos más modernos.

Pienso que el departamento de La Guajira tiene la gran oportunidad a través de Manaure, como una cosa pequeña, pero la estrategia fundamental será que dejemos las prevenciones y hagamos presencia del Estado para que esto sea una oportunidad, incluso a través de una licitación internacional.

Quisiera terminar esta intervención hablando sobre el tema fluvial, simplemente decir que lamentablemente todas las eficiencias que han ganado las sociedades portuarias regionales, a quienes desde allá quisiera que nos invitaran a esta Comisión para ir a conocer todas estas instalaciones que se están haciendo, escuchar sus inquietudes para que nosotros podamos a través de una política portuaria de mejores condiciones, expresarlas a través de una ley. Pero el tema de la navegabilidad del río Magdalena, del río Meta, del río Caquetá, del río Putumayo, el Canal Interoceánico entre el río Atrato y el río San Juan, haciendo una transferencia de muelles carretables en el Chocó, desde Quibdó, hacia otro municipio importante.

Todo ello, realmente está expresado en documentos pero no se quiere dar el paso hacia adelante, yo creo que el río Magdalena y los puertos hacia su alrededor tienen que tener toda su infraestructura, la única fórmula que tenemos nosotros como Gobierno, como Congreso, de resolver los problemas de los agricultores, de los productores, de los ganaderos, de los industriales, es reducir los costos tan altísimos que hay en los costos de transporte de Bogotá, Cartagena, que vale 5 centavos de dólar el transporte, mientras que de Cartagena a Nueva York vale 1 centavo de dólar. Si eso lo hacemos a través de las vías y en el caso nuestro del departamento, de la Orinoquia, del departamento del Casanare, y le hemos insistido a esta Comisión al señor Ministro la importancia de implementar la navegabilidad del río Meta alrededor de unos 840 kilómetros, ese río Meta tiene los estudios en su Ministerio, a donde vamos, tenemos unos análisis, una tasa de retorno en... una TIR del 103%, para empezar a mover más o menos 1 millón de toneladas en el primer año en relación con los 2.5 millones de toneladas que mueve el río Magdalena, que toda la carga fluvial en otro país representa solo el 1% de toda la carga en Colombia, y nosotros estamos de espaldas a una realidad y a unas oportunidades muy grandes. La navegabilidad y los puertos en nuestro departamento, en el Casanare, por ejemplo en Orocué sería muy importante porque estamos muy cerca de los grandes cultivos de palma africana, que

le van a permitir ser muy competitivos en el comercio exterior, tenemos muy cerca a Boyacá y a Cundinamarca con el tema del carbón coquizable, el carbón coque, tenemos otras oportunidades interesantes de arroz, de otros cultivos, que le van a permitir en menos de 5 años superar los 2.5 millones de toneladas por el río Meta, el río Orinoco, el Atlántico, hacia los Estados Unidos, Centroamérica, o la Unión Europea, o el Asia.

En ese sentido yo quisiera pedirle a los honorables Representantes, al Congreso de la República, al Presidente de Colombia, al señor Ministro, que no demoremos más el impulso de esta iniciativa que está en el manifiesto doctor, como el único sueño que está claro en el manifiesto del doctor Uribe, el sueño de la navegabilidad del río Meta, que nos va a permitir, a la Orinoquia, hacer un desarrollo inmenso. Yo finalizo agradeciéndoles a ustedes, al señor Director de la DIAN, al señor Superintendente de Puertos, al señor Ministro, a los miembros de las Sociedades Regionales, que quiero manifestarles, me siento orgulloso como colombiano saber lo que han hecho con la modernización del sector portuario en Colombia. En esto hay una desinformación señores de la Sociedades Portuarias Regionales, allá se habla como si se tratara de la época de 1989, que si fuera una participación activa, voraz y burocrática, de los sectores políticos de esas regiones, y veo que no es así, han hecho un esfuerzo, han puesto el nombre de esos puertos en sitios muy altos en el concierto mundial, y nos parece que hay que mejorar. Simplemente pediría analizar una cláusula de ingresos frente a una cláusula de precios, a mayores ganancias de ustedes mayor contraprestación para la Nación, eso sería la solicitud que pediría muy respetuosamente para que Colombia se vea beneficiada directamente como Nación, porque aquí está el señor Director de Impuestos que sabe que no tenemos los recursos, tenemos un déficit fiscal muy grande y no tenemos de donde más conseguir recursos para poder resolver las necesidades sociales, económicas y de seguridad democrática de este país.

Muchas gracias señor Presidente y a los distinguidos colegas por su atención.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jaime Darío Espeleta Herrera:

Gracias señor Presidente. Un saludo al señor Ministro, al Director de la DIAN y a todos los amigos aquí presentes, autoridades, miembros de la Sociedad Portuaria Regional.

De verdad que, doctor Hernández en buena hora usted tuvo a bien citar este debate el cual suscribí, porque hay que redecirle al país que fue por iniciativa personal suya, y es obvio de que, frente al tema de puertos y frente al hecho de que tocaba muy directamente a mi departamento, me permití suscribir esa citación efectivamente para tener la oportunidad de cara al país para en un intercambio dinámico, con las autoridades de la DIAN, del Ministerio de Transporte, transmitir el pensamiento también de la población Wayúu, de la población guajira, tan sufrida en estos últimos meses, y a través de toda su historia republicana de nuestro país.

La verdad es que voy hacer un bosquejo muy general de lo que usted más o menos expresaba, en torno a los puertos colombianos que muy brillantemente lo expuso. Y de verdad que Colombia ha sido un país de grandes riquezas, un país con unas ventajas de tipo comparativo extraordinarias, no solo en recursos naturales, sino también por esa posición estratégica que lo han hecho merecedor, hacer la esquina suramericana de ese apodo. Es obvio que esta situación estratégica ha sido en muchas ocasiones nuestra historia, o no utilizada, o subutilizada por nuestros gobiernos de turno, de pronto en la década de los 90 que ya comienza con los puertos colombianos, la importancia que comienzan a obtener con la apertura económica del Presidente Gaviria, eso unido a una situación calamitosa que expresaba el doctor Hernández, en el hecho mismo de que antes de las sociedades portuarias regionales y después de la etapa de las sociedades portuarias regionales.

Una vez se establece el modelo aperturista y privatizar el servicio de puertos en Colombia, miramos hacia atrás y vemos un modelo proteccionista en el sentido mismo de que Colpuertos y la Flota Mercante Grancolombiana eran las dos empresas que manejaban ese monopolio

estatal, obviamente nuestro futuro y el futuro de las generaciones que vienen frente a la internacionalización de la economía colombiana, frente *ad portas* del TLC hoy en el 2004, frente al inicio de la etapa de negociaciones del TLC, gracias a Dios no estamos en ese modelo proteccionista y estamos frente a las bondades de algo que es bueno, pero que se puede mejorar, ese modelo proteccionista del Estado regulaba, planeaba, controlaba, vigilaba y prestaba los servicios de manera absoluta, monopolizante. ¿Qué arrojaba como consecuencias? Precisamente ese monopolio, esas malas administraciones, la alta corrupción y todavía escaso, y tenemos todavía el eco en las altas cortes de pensionados todavía detenidos, abogados que están en este momento detenidos precisamente por el grado de corrupción frente a las altas demandas de las pensiones que cobraron los ex sindicalistas de Foncolpuertos, la ineficiencia administrativa, la ineficiencia operativa, los sobrecostos en las tarifas, una cantidad de elementos que obviamente dieron al traste y permitieron que ese modelo proteccionista se viniera abajo. Resultados: obviamente fracasó ese modelo, se cambió de esquema, se dio un proceso de reestructuración del sistema portuario, se dio la apertura del servicio público del transporte marítimo internacional, y se dio la posibilidad de que en ese caso ese antecedente en el atraso de la infraestructura con la apertura económica y 1990, se da una modernización estatal y un conjunto de políticas y estrategias de inversionistas privados que dieron un nuevo modelo, Colombia no tenía un modelo a quien copiar, por lo tanto fuimos aperturistas o nuevos, por así llamarlos, en una experiencia que no tenían otros países latinoamericanos, ese modelo es bueno, ha sido bueno y quedó demostrado.

Sale a luz de la historia jurídica del país la Ley 1ª de 1991 y establece el Estatuto Nacional de Puertos, obviamente este modelo se realiza hoy, fíjense, y sirve de modelo para copiar a otros países del área, caso Perú, Ecuador, Nicaragua, el Salvador, y vemos cómo este modelo colombiano, aun susceptible de ser mejorado, de pronto somos modelo de punta frente a otros países que definitivamente siguieron conservando el monopolio del Estado en esto del manejo de los puertos a nivel nacional. Las características: la participación privada, las concesiones portuarias, se establece una responsabilidad de los factores que participan en ella, se establecen unas claras competencias de las autoridades y se establecen los planes de expansión portuaria, comienzan a proyectarse hacia adelante esos planes de expansión portuaria que obedecen a una concertación entre las partes, una participación del sector privado, se establece una política de sostenibilidad en concordancia con la nueva ola de la protección del medio ambiente; hay una armonía del desarrollo local, regional y nacional, con respecto a estos planes de expansión, se vuelve más competitiva, establece unas políticas de competitividad, hay un desarrollo de la infraestructura, se establecen políticas de regulación y seguimiento a esto de las expansiones portuarias.

Este en un cuadro suministrado precisamente por Mintransporte, se establecieron unas diagramaciones, pero vemos cómo las diferencias precisamente en cuanto al cumplimiento, en cuanto a los patrones de que las sociedades portuarias de una u otra manera, los niveles en cuanto al tiempo de un camión en el puerto, de un camión cuando se está descargando, el tiempo de estancia de un barco en el puerto, se disminuyen ostensiblemente demostrado en la anterior explicación, el valor de los fletes disminuye de manera ostensible, todo esto va en beneficio en un cuadro que nos permitimos hacer; fíjense como a partir de ahí, tomando como referencia un millón de toneladas movilizadas en puertos, baja, cuando Colpuertos se movilizaba, la tarifa costaba 19.92, baja a 12.94 tomando como referencia a partir por tonelada, y tenemos un ahorro tremendo en cuanto a las exportaciones de más de US\$ 7 millones, en importaciones vemos, tomando la misma referencia, el mismo patrón de un millón de toneladas, a partir de US\$ 14.14 hay una ostensible rebaja y se obtienen más de US\$ 20 millones en eso, al final es el consumidor quien es beneficiado con ello, obviamente los exportadores, los importadores, obtienen un beneficio enorme, pero esa capacidad y esa posibilidad de ahorro en flete, en tiempo de carga y toda esta situación va en aumento de las posibilidades de ganancia y de competitividad que al final van en beneficio del consumidor final.

Ahí está más o menos establecido como en algunos cuadros, en el sentido de que el manejo de las exportaciones por Barranquilla, el manejo de las exportaciones portuarias en Buenaventura; hablamos que en Barranquilla se maneja en una sumatoria total, 3.258.000 aproximadamente; en Buenaventura manejamos 6.718.000 aproximadamente; Cartagena maneja más de 9 millones en ese aspecto; Santa Marta 12 millones; y partimos de La Guajira, obvio, La Guajira maneja lo que es carbón preferencialmente, o en su totalidad, pero es el puerto que más maneja, en importaciones muy poco, 537.000 por encima de esa cifra, y en exportaciones maneja más de 20 millones, para un total de 21.000.356; vemos también como en el Golfo de Morrosquillo que se maneja más que todo la explotación agrícola del banano, es el segundo puerto en cuanto a la generación de ingresos por movilidad de puerto, tanto exportación como importación, obviamente la balanza se inclina más hacia la exportación.

Pero aterricemos, una vez haciendo ese bosquejo general, en el hecho del departamento de La Guajira. Bien saben mis colegas y como lo anunció el señor Presidente de la Comisión, yo hago parte de un departamento fronterizo, como es el departamento de La Guajira, y en anteriores oportunidades hemos tenido la participación, y en el debate que hemos hablado de la zona fronteriza, y quiero ser reiterativo, Colombia a través de toda su historia y no podemos llamar a una responsabilidad a un solo Gobierno en particular, ha tenido la irresponsabilidad de manejar de manera indiferente a las zonas fronterizas colombianas, siempre he dicho y hemos acuñado una frase en esta Comisión Segunda, que los territorios fronterizos del país son los tugurios de la patria, y precisamente ese trato de tugurio que nos tienen, así como en las grandes ciudades hay esos cinturones de pobreza, esos cinturones de miseria a nivel de Bogotá, Medellín, y esos barrios de invasión, precisamente el trato que hemos recibido por parte de toda nuestra Nación y es ya como algo cultural de las grandes ciudades del país, La Guajira, Nariño, Arauca, Chocó, Amazonas, Vaupés, Guainía, han recibido un trato discriminatorio y definitivamente hay que cambiar de actitud por parte del Gobierno Nacional de esa discriminación hacia los territorios fronterizos, que hoy, óigase bien, le aportan hacia el centro del país, a la Nación, más de lo que reciben en proporción de lo que se devuelve de la Nación hacia esos territorios fronterizos, grandes riquezas mineras, grandes riquezas agrícolas, el recurso humano de esos territorios es importante, pero muchos incluso han tenido que emigrar hacia el exterior precisamente por la falta de oportunidad, precisamente por la falta de trabajo, precisamente por los cinturones de miseria, por los niveles de pobreza que se respira en esta zona de fronteras.

En esto de la política portuaria vemos, yo recuerdo en uno de los famosos pronunciamientos del Libertador, Simón Bolívar, establecía Bahía Honda, a Bahía Honda como en sus sueños y en su proyección de los Estados Unidos, y en una de sus famosas cartas establecía a Bahía Honda como la posible capital y la que potencialmente podría ser la capital de ese gran Estado, que eran los Estados Unidos de Suramérica, Bahía Honda queda en La Guajira, y es una de las tantas posibilidades de puertos que tiene; tenemos Puerto Estrella, Puerto López, tenemos a Portete, a Manaure, a Dibulla, con potencialidades enormes para poder establecer puertos de pequeños, mediana escala, y porque no otros de gran escala, para que se pudieran establecer puertos allá.

La Guajira ha venido sufriendo de una u otra forma esa discriminación, este tema va íntimamente ligado al caso de Maicao, de pronto no es el tema que nos trae a colación en estos momentos, pero se puede decir que Maicao es un puerto seco, la discriminación, el abandono estatal y precisamente el hecho de que esas políticas estatales de abandonar a sus fronteras, La Guajira tuvo, no podemos desconocerlo, y ha tenido una costumbre del contrabando, hasta discos vallenatos hay dedicados a esto de la actividad ilícita del contrabando. Y precisamente, si no se dedicaba al contrabando un departamento sufrido, y cuando todavía no teníamos la posibilidad del carbón, del gas, de esas riquezas naturales, que Dios nos dio esa posibilidad de tenerla, obviamente de alguna manera tenía que sobrevivir y subsistir el pueblo guajiro; cuando no fue por Portete, fue por

otros puertos en la alta Guajira, que existía la posibilidad de entrar mercancías hacia otros territorios, de las Antillas, del Caribe, hacia Venezuela sobre todo, y posteriormente se fue dando hacia el interior del país cuando ya se establecieron vías terrestres y posibilidades aéreas para comunicarse con el resto de la Nación colombiana, pero estuvimos muy aislados.

Recuerdo que uno le pregunta a guajiros de más de 40 ó 50 años, ¿cuál fue el primer himno que se aprendieron? Y el primero himno que se aprendieron fue el himno venezolano; le iban a hacer un examen a un estudiante hace 40 años en una escuela, un supervisor de Bogotá, y le dijo, cante el Himno Nacional; el tipo en vez de comenzar por ¡Oh gloria inmarcesible!, comenzó por ¡Gloria al bravo pueblo!, obviamente ese es el himno de Venezuela, porque hasta en las telecomunicaciones allá se veía era televisión venezolana, y eso ocurre con muchos departamentos del país.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Presidente, nosotros tenemos tiempo hasta las 2:00 de la tarde que inicia la plenaria, lo de Señal Colombia fue aprobada en plenaria de la Cámara señor Presidente, y le voy a decir algo: no es solo para ser un atrevido con los compañeros allá en la plenaria de la Cámara, hoy exijo como parlamentario y miembro de esta Comisión que Señal Colombia esté hasta la hora en que se termine el debate. Ya usted acordó con el Presidente de la Cámara que se nos van a llevar la Señal Colombia y que nos van a pasar esto por diferido, nosotros lo aprobamos en plenaria. Señor Presidente, seamos respetuosos de lo que se acuerda en plenaria porque fue la voluntad del conglomerado de la Cámara de Representantes.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Le ruego señor citante que continúe y no más interpelaciones porque aquí vamos a entrar en discusión por el tema de Señal Colombia.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jaime Darío Espeleta Herrera:

Honorable Presidente, me permito recordarle que por reglamento las interpelaciones las concede quien tiene la palabra. En todo caso continuamos señor Presidente con el tema.

Con respecto a esto, a Maicao precisamente por esa tendencia, mientras Maicao fue ilegal, mientras no entraba en la licitud, obviamente Maicao movió grandes cantidades de mercancía. Hago una pregunta, ¿qué bogotano de hace 15 ó 20 años no tuvo un electrodoméstico? ¿O qué colombiano no compró un electrodoméstico en la ciudad de Maicao? Los precios, la competitividad, la diferencia era enorme, obvio, era de contrabando no lo voy a desconocer, pero fíjense ustedes como por ejercer los controles del Gobierno Nacional y Maicao se veía en ese entonces, pululaban en sus calles masas de colombianos comprando, en diciembre sobre todo, surtiéndose de regalos para sus hijos, comprando electrodomésticos, comprando ropa, otros para vender sus mercancías también producto de la pobreza en las calles de Bogotá, de Medellín, de Barranquilla, compraban sus mercancías en Maicao para venderlas en el resto del país. Pero dos hechos dieron al traste con ese negocio de Maicao: uno, los maicaeros entraron en la voluntad de acoger lo legal, de que los controles se ejercieran, entrar en el marco constitucional, institucional, en el hecho de que la DIAN y de que los organismos de control del Estado regularán, legalizarán su situación, y válgame Dios. A partir de la creación de las zonas de régimen especial aduanero, Maicao comienza un deterioro en su productividad, en su economía, que hoy da miedo ir a las calles de Maicao, Maicao es una ciudad muerta, Maicao es una economía inexistente, Maicao inversamente proporcional a su actividad ilegal comercial, hoy que es legal obviamente ha venido en deterioro franco que conduce a su muerte inevitable, ya tendremos oportunidad de profundizar en el tema, que no es el tema que nos trae.

Pero al Director Aranguren, de verdad que estamos muy pendientes de hacer un foro con respecto a este tema de Maicao, y lo denominamos, o

se salva o se acaba, pero esta situación que hoy vive La Guajira se refleja también en el orden público del departamento y en especial de Maicao, y precisamente los niveles de impunidad, los niveles de delincuencia, la presencia paramilitar, la presencia guerrillera, la presencia de bandas organizadas, un total de cinco hay en Maicao, armadas con todos los utensilios de última tecnología, atracando, secuestrando, asesinando, es tremendo. Llamo la atención de la opinión pública nacional con respecto a este tema de Maicao porque si el programa de seguridad democrática obtiene resultados dignos y oportunos a nivel nacional, en Maicao el programa de seguridad democrática va inversamente proporcional y los resultados van en contravía con los resultados nacionales.

Hace poco, ya para salir del tema de Maicao y traer al tema de puertos en Portete y Manaure, precisamente a los gremios económicos les afecta cada vez que la DIAN saca algún decreto, alguna resolución. Se tocó el tema del Decreto 663, siempre se lo he dicho doctor Aranguren que en la medida de lo posible, cuando se vaya a expedir un decreto a los parlamentarios y a todos los líderes de Maicao nos tengan presente para entrar, por lo menos tomar ejemplo de esto de la política portuaria, la palabra “concertación”. Uno entiende que la DIAN es el organismo de control que ejerce el control sobre los impuestos, el contrabando, etc., pero por lo menos frente a realidades sociales que tienen algunas poblaciones como Maicao y otras más fronterizas de Colombia, permítanos la concertación. El Decreto 663 se sacó, y obviamente ese decreto a toda luz fue atentatorio contra los intereses de Maicao y de La Guajira en general, porque lo que pasa en Maicao se refleja en el resto de La Guajira.

El decreto establecía la posibilidad de dos electrodomésticos más seis artículos de la misma de clase, diferentes electrodomésticos; establecía la figura del viajero en el sentido de que US\$ 2.500 anualmente, y los viajeros podían introducir mercancías al territorio nacional una vez al año de esos US\$ 2.500, un tope máximo, se llegó a una concertación, no tuve la oportunidad de asistir porque estaba en la negociación del TLC en Cartagena, pero si mal no estoy, se logró ampliar de dos electrodomésticos a cuatro electrodomésticos, y de seis artículos a doce artículos de la misma clase; sobre el tema de la figura del viajero, se dejaron los US\$ 2.500 y sobre la posibilidad de que año calendario que no hubiera restricción, la petición es que se deje abierto, miremos esa posibilidad, todavía no han firmado el decreto, en estos dos puntos estamos de acuerdo, pero en cuanto a la figura de los electrodomésticos de cuatro y doce artículos hacemos la petición muy respetuosa de que miremos y analicemos la posibilidad de dejarlo abierto para cualquier artículo que permita precisamente esto de la reglamentación de las zonas de régimen especial aduanero.

Hace poco ustedes nos enviaron las respuestas y con investigaciones que hicimos, ustedes hablaban de que el puerto Portete, sobre todo Puerto Nuevo, no tenía la posibilidad por muchas razones de seguir la DIAN ejerciendo un control allá, yo me permití hacer ese cuadro comparativo. Aspectos portuarios, rutas terrestres en Portete, mal estado, comparto con usted ese criterio, muy distante de los centros de acopio, muy distante de Maicao, Uribia y Manaure, carreteras en mal estado, muy malas; en cambio Manaure, que es la propuesta que hay, medianamente aceptable, al fin y al cabo Manaure tuvo algunos años la concesión salinas, y obviamente queda alguna infraestructura medianamente aceptable que permiten hacer la actividad por ese puerto; el muelle 400 metros de longitud para la posibilidad de dos motos naves, y con la posibilidad desde 3.000 y 5.000 toneladas; en el caso de Portete, no existe el muelle, pero tiene una bondad natural, que hay un canal de acceso que permite barcos hasta de 10.000 toneladas, de 15.000 toneladas y más, y es un acceso natural, que es una de las bondades de Portete. Sin embargo, en infraestructura periférica en Manaure es medianamente aceptable, existe estación de policía, existen algunas estaciones, la ciudad no es el tugurio que existe en Portete, es una ciudad de mediana importancia en el departamento de La Guajira; en cambio en Portete es inexistente, pululan una cantidad de indígenas, etc., incluso gente de Bolívar, de Córdoba, que eran los famosos braceros, porque no hay estructura de puertos para poder bajar la mercancía. Servicios portuarios, los servicios portuarios son

medianamente aceptables en Manaure, y en Portete son inexistentes. Operaciones portuarias, en los procedimientos aduaneros en Manaure serían adecuados, medianamente adecuados, se pueden mejorar, pero en Portete son nulos. En cuanto al aspecto de seguridad, Manaure es medianamente aceptable y en Portete inexistentes, es difícil establecer encontrar orden público y sobre todo por lo que voy a comentar ahora; en mejoramiento, existen muchas posibilidades de mejorar los procedimientos, la infraestructura, en cambio en Portete es poco, sería conveniente que en este momento que viene el TLC nos hiciéramos una pregunta con respecto a Portete, todo coincide en que Manaure tiene mejores posibilidades, sin embargo, cada día que pasa, la Resolución número 04396 de 2004, prorroga 30 días más la habilitación temporal concedida a Puerto Nuevo, Portete, para precisamente seguir realizando operaciones de comercio exterior, o sea, a Manaure no lo cogió preparado el tema de trasladar el puerto hacia allá.

Establezcamos esa posibilidad, Portete, a pesar de que pasaron millones de dólares cuando era ilegal el contrabando, cuando era contrabando, y ahora que está legalizado siguen pasando millones de dólares por ahí, sus condiciones sanitarias, sus condiciones de infraestructura, la miseria, el analfabetismo las condiciones deprimentes de las personas, de los indígenas, que viven ahí, son deplorables, y definitivamente esto no solo es culpa de quienes no invirtieron porque estaban de su negocio particular, incluso abusaron del hecho de mercancía y por qué no decirlo, se ha tenido a bien abusar y tomar también Portete para comercializar armas y drogas, si no que hay que mirar también qué cabe y qué le cabe de responsabilidad al Estado en este abandono. Vuelve y juega, el Estado colombiano, es su responsabilidad Ministro hacerla, es responsabilidad del Estado realizar las vías terrestres para que se puedan intercomunicar estas zonas olvidadas del país, de todas maneras nuestra preocupación va encaminada a que si cuando se movía Portete, todos esos millones de dólares que se movieron por ahí durante años y años de historia, qué va a pasar cuando trasladen ese puerto que hoy funciona en Bahía Portete, Puerto Nuevo, hacia Manaure, si durante años el Estado nunca miró a Portete y nunca ha mirado la alta Guajira, ahora que lo trasladen hacia Manaure mucho menos van a mirar hacia allá, ojalá y me equivoque Ministro.

Pero nos queda una gran responsabilidad a nosotros no solo como parlamentarios, no somos ejecutores, somos gestores, hacemos los mandados, los ejecutores son ustedes y tienen la responsabilidad de la inversión de obras de infraestructura en esos territorios olvidados de la patria; si trasladamos el puerto hacia Manaure, perfecto, sé que el desarrollo de Manaure va a ser muy importante.

Ayer hacía una denuncia el Senador Gerardo, yo también dejé constancia hace unos 15 días en el pleno de la Cámara, sobre una situación de orden público que vive hoy el departamento de La Guajira, ya no solo toca a Maicao, sino también el hecho de que ya incursione guerrilleros en Dibulla, en la zona rural de río Ancho, y definitivamente se llevaron secuestrados a varios personajes, campesinos de río Ancho, e incursionaron y asesinaron también a varios campesinos de esa zona, no hay una detención o una baja de un solo guerrillero en la Sierra Nevada. Así mismo la situación de orden público en las carreteras sobre todo, y hoy me permito hacer una denuncia nacional, se viene dando un hecho y conocido entre la carretera de Riohacha-Valledupar, o Riohacha-Cuestecita, hay un grupo de indígenas conocidos con el nombre peculiar de Los Monitos, son conocidos con ese nombre porque resulta de que son indígenas pero monos y ojos azules, por aquello de la simbiosis y del mestizaje, pero así como son indígenas en producto del mestizaje, por aquello de los franceses y alemanes que dejaron su genética en algunos indígenas de La Guajira, obviamente este famoso clan de Los Monitos viene azotando, incluso desde que yo fui diputado de La Guajira, estamos hablando de unos 7, 8 años hacia acá, esta carretera de Riohacha a Cuestecita, y es tan conocido y peculiar su sistema de atraco que ya le conocen el punto donde atracan que siempre es el mismo, como el cajero automático, porque ellos simplemente llegan a un punto, establecen su retén, atracan a los transeúntes que vienen en la vía y la gente tiene que

enseguida darles los celulares, la platica que llevan, y hoy me expongo en mi seguridad personal y en la de mi familia, a todas las cooperativas de transporte que se movilizan por esta zona una cuota mensual, ¿a cambio de qué? No, de no atracar, porque hasta dónde llegan los rateros honorables, sino de no robarle el carro a la transportadora y de perdonarle la vida al conductor a cambio de que se detenga para poder atracar, pero que le dé una cuota mensual por cada carro que tenga en la cooperativa de transporte y pagar mensual por cada carro que tenga la cooperativa. Investiguen autoridades, y estos delincuentes o darlos de baja, o detenerlos, pero definitivamente va en contravía del plan del programa “Seguridad Democrática”, y todo esto por la situación grave y calamitosa de hambre que tiene el departamento de La Guajira.

Lo otro, ¡hombre!, yo estoy muy preocupado con la situación de los indígenas allá, de verdad que toda esta disputa territorial, tradicionalmente los indígenas de La Guajira, el único pueblo indígena, yo estaba equivocado e hice una apreciación con un historiador, creía que eran los Araucanos de Chile y los Wayúu de Colombia los únicos no sometidos por el yugo español, y resulta de que los araucanos fueron sometidos a sangre y fuego, fueron muertos mas no sometidos, aclaro. Pero el pueblo Wayúu nunca fue sometido por el yugo español, esa paciencia pacifista ha venido enraizada con el hecho de que tiene unos patrones de conducta que es la venganza, el cobro de la sangre, el respeto a los muertos y el respeto a la madre tierra, su territorio, nosotros estamos preocupados por el hecho de que los Wayúu hoy, por algún grupo al margen de la ley vienen disputándole algún territorio allá. Un llamado al Gobierno Nacional, a estos grupos al margen de la ley que están incursionando en La Guajira, a que respetemos la vida de los Wayúu, a que entremos en un franco diálogo y unas comisiones de verificación para buscar nuevamente la paz en el territorio guajiro, porque definitivamente la etnia Wayúu cuando se rebota no es controlable, primero muertos que sometidos, y de verdad que hago un llamado para que retorne la paz, la tranquilidad al territorio de La Guajira.

Para finalizar señor Presidente, es el hecho de que *El Tiempo* hace tres días publicó, ahora con el TLC, los 17 pasos, imagínense, para exportar, hay 17 trámites que cumplir, somos competitivos con esa cantidad de trámites, esa tramitología que tenemos que dar para exportar, leo solo algunos: primer paso, estudio de mercados y localización de la demanda; segundo, registro ante la Cámara de Comercio y obtención de un NIT en la DIAN; tercero, inscripción de registro nacional de exportadores, eso ante el Ministerio de Comercio; cuarto, debe remitir la factura y el importador abrir la carta de crédito; quinto, el exportador debe recibir confirmación de apertura del Banco Comercial Colombiano y contratar transporte; sexto, el exportador debe tramitar en caso de requerirse registro sanitario, autorización expresa o inscripción ante la entidad correspondiente, Invima o Mincomex; séptimo, tramitación del certificado de origen; octavo, adquirir, diligenciar documento de exportación; noveno, solicitud de vistos buenos expedidos por la entidad de control a ciertas exportaciones; décimo, el exportador presentar el DEX ante la evasión de impuestos y aduanas nacionales; undécimo, la DIAN efectuar una revisión documental y física de la mercancía autorizada al despacho.

No voy a leer los 17, vamos a minimizar la tramitología, por Dios, no vamos a ser competitivos si tenemos estos 17 pasos para exportar, minimicemos, simplifiquemos, sin perder de vista el hecho de que hay que ejercer unos controles y hay que ejercer unos trámites; por otra parte, busquemos la manera de que ese desequilibrio aprobado hace poco en la última ley señor Ministro, en el hecho de que el 80% venga a la Nación, y el 20% a los municipios en el caso de las sociedades portuarias, sean más equilibrados, la relación ciudad-puerto, si hablamos de tugurios, yo creo que casos como Buenaventura, casos como Tumaco, Portete, por qué no decirlo, y una cantidad, tenemos esa situación grave de los habitantes que faltan de oportunidad, falta de generación de empleo, falta de todo, los niveles de pobreza en sus más oscuros niveles. Entonces la posibilidad de que reformemos las proporciones y de que se dé por lo menos un 60, un 40 ó un 50-50% para la ciudad donde está el área de influencia del puerto y un 50% para la Nación.

Muchas gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Wilmer David González Brito:

Gracias Presidente. Yo quiero referirme al tema de Manaure, concretamente explicarle al doctor Aranguren, al señor Ministro de Transporte, que esta decisión de la DIAN no es vista con buenos ojos por las autoridades de las zonas de régimen aduanero especial, me refiero a los alcaldes de Manaure, Uribia y Maicao. Del mismo modo, esta decisión es cuestionada también por el señor Gobernador del departamento y por las autoridades indígenas que conforman el resguardo de la alta y media Guajira, que tiene jurisdicción en estos tres municipios que mencionaba y adicionalmente el municipio de Riohacha. Los reparos que se le hacen por parte de las autoridades civiles y por parte de las autoridades del resguardo indígena tienen que ver principalmente con que, como quiera que esta es una tierra que pertenece a las autoridades indígenas, debió hacerse una consulta previa para tomar esta determinación desde deshabilitar los puertos de Bahía Portete, y del mismo modo debió hacerse la consulta para habilitar el Puerto de Manaure, eso en cuanto al sentir de la sociedad del departamento de La Guajira.

Adicionalmente, vemos con preocupación que no se tiene en cuenta por parte de la DIAN la parte técnica, nosotros, en las respuestas que se han obtenido por parte del Ministerio de Transporte, hemos visto como desde el Ministerio están centrados, inclusive, hacen unas apreciaciones en cuanto a las condiciones de calados de la zona donde está ubicado el Puerto de Manaure, concretamente se dice que las condiciones de calado de las zonas no son las óptimas, no obstante con ciertas adecuaciones al muelle y obras de dragado menores según conceptos técnicos realizados, podría acondicionarse para atender el tipo de buques de 500 a 700 toneladas, y de carga: Calzado, electrodomésticos, que han venido arribando tradicionalmente a los muelles artesanales de Bahía Portete. Esta afirmación que se hace por parte del Ministerio nos pone, o nos hace llegar a la conclusión de que la decisión de la DIAN fue apresurada, que no se consultan las recomendaciones que están hechas en el Documento Conpes que anexó el Ministerio de Transporte en su respuesta.

Quiero hacer una lectura rápida de las condiciones que se necesitan, o que deben tenerse en cuenta para tomar una decisión de esta índole: El Gobierno Nacional en desarrollo del estudio de ordenamiento físico portuario y ambiental de los litorales colombianos, traza la planificación sobre las actividades de las zonas costeras, con base en los resultados de dicho estudio se define la sectorización de las zonas de manejo para actividades portuarias así: zonas de manejo para actividades portuarias principales, la altitud de esta zona se deriva de las siguientes características:

Primero, condiciones naturales para actividades portuarias, sabemos que los puertos de Bahía Portete las reúne; vocación histórica en esta actividad, haciendo el cuadro, o complementando el cuadro comparativo que tenía nuestro colega y paisano Jaime Espeleta, allí es donde radica el cuestionamiento principal que se hace por parte de la sociedad de La Guajira, el sitio donde está construido el muelle que fue habilitado por la resolución de la DIAN, ha sido tradicionalmente un sitio destinado a la actividad turística. Nosotros no podemos ir a matar este renglón importante de la economía del municipio de Manaure tomando una decisión que no consulta ninguna clase de estudio técnico; también se recomienda una adecuada localización y disponibilidad de recursos naturales, y de infraestructura, de servicios y transporte.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Le quiero decir a la Comisión que ha venido aquí uno de los representantes de la Comisión Primera a decir que, si no hay transmisión para la Comisión Primera levantan la sesión. Le quiero pedir a una de las cámaras que se vaya yendo para la Comisión Primera, para que continuemos nosotros el debate. No vamos a armar un conflicto aquí en la Comisión Segunda por cuenta de la transmisión de Señal Colombia, que además ha manifestado que se puede seguir transmitiendo gravando la citación y en diferido se acaba de terminar el debate. Le ruego a una de las cámaras que se traslade a la Comisión Primera para finiquitar el

impasse que se ha presentado en el día de hoy, que lamentablemente no se comunicó a tiempo esta situación del cambio de las transmisiones.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Germán Velásquez Suárez:

Para una moción de orden.

Gracias, señor Presidente. Es que aquí no nos pueden venir a irrespetar, mandaron emisarios que los mandó el señor Presidente de la Corporación, el señor Alonso Acosta, y él no puede venir a manosearnos aquí a los integrantes de esta Comisión, ha sido suficiente el manoseo que hemos tenido bajo la Presidencia de este señor para que ahora venga a llevarse arbitrariamente este medio de comunicación que fue aprobado hace más de dos meses por la plenaria, y la plenaria es autónoma, y la plenaria es la única que puede decidir si se llevan o no este medio de comunicación. Vea Presidente, estoy de acuerdo con la reelección, estoy con el Gobierno del doctor Uribe, pero aquí no nos pueden venir a manosear en este tema que es tan importante para los colombianos, y que tiene que ver con esto de los puertos de Colombia. Entonces, arbitrariamente no se pueden venir a llevar este medio de comunicación, porque estos temas tan importantes es necesario que los conozcan los colombianos, es tan importante el tema de la reelección, o sea, que si no hay televisión en la Comisión Primera van a levantar, pues que levanten en la Comisión Primera. Entonces por lo tanto yo siento mi posición que si se acaba la transmisión por Señal Colombia dejo de asistir a esta Comisión, porque es un irrespeto contra uno Presidente, y yo quiero que mis compañeros nos acompañen en ese tema tan importante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

La Comisión Quinta levantó también, porque el debate es conjunto con la Comisión Segunda, y aquí están los parlamentarios de la Comisión Quinta, este debate es supremamente importante porque tiene relación con las dos Comisiones.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente Comisión Segunda:

Una cámara se va para allá, sigue transmitiendo la Señal Colombia en directo seguramente que hasta las 12:00 del día, pero una de las cámaras se debe desplazar hacia allá.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Wilmer David González Brito:

Mire compañeros, de los puntos que estaba señalando el más importante es el que está contenido en el documento Conpes del que les hablaba, y se refiere a: La baja presencia de conflictos en el uso del suelo entre la actividad portuaria y las demás actividades que se desarrollan en su jurisdicción. Quiero decirle al doctor Mario Aranguren, Director de la DIAN, quien es la persona que firma la resolución que deshabilitó los puertos de Bahía Portete, que ojalá se pudiera reconsiderar esta decisión por un tiempo más prudencial, nosotros sabemos que lo ha venido haciendo a través de resoluciones que han ido prorrogando mes a mes esta decisión, pero consideramos que dada la gravedad de la situación que se puede presentar en el departamento de La Guajira, porque al deshabilitar Portete entendemos también, aunque no aparezca así en el informe o en las respuestas que nos envió el Ministerio de Transporte, entendemos que fue negada la solicitud de autorización temporal para operar los puertos que están en Bahía Portete.

Y por otra parte el Puerto de Manaure, en estos momentos si no estamos mal, a menos que la resolución haya sido firmada la semana anterior, en este momento tampoco ha sido concedida esa autorización, entonces la gravedad estaría en que la zona de régimen aduanero especial entraría a carecer de puertos de ingreso de mercancías debidamente habilitados. Queremos hacerle esta recomendación en nombre de los habitantes de La Guajira, de los Alcaldes, del señor Gobernador, como quiera que el día de ayer una comisión del municipio de Manaure se desplazó hasta la gobernación del departamento para tratar de concertar sobre qué acciones se van a tomar por parte de las autoridades civiles de

La Guajira en relación con este aspecto. Porque lo otro también que hay que señalar es que si bien se nos habla de una sociedad portuaria, regional de Manaure, en dicha sociedad no tiene cabida ningún manaurero, ni ningún guajiro, esto se ha hecho a espaldas de los Alcaldes de las zonas de régimen aduanero especial.

Como les decía hace un momento, sin consultar tampoco el plan de ordenamiento territorial en el municipio de Manaure, ni a las autoridades indígenas, que están muy pendientes de esta situación. Entonces nuestra petición muy respetuosa, al señor Director de la DIAN, es que ojalá esta decisión que se ha venido tomando de ir prorrogando mes a mes la deshabilitación de Portete, se pudiera reconsiderar dentro de un plazo más prudencial que permita también cumplir con el compromiso que se le hizo al Gobierno Nacional en el pasado consejo comunal, realizado en la ciudad de Riohacha en el mes de febrero, donde se hablaba de unos estudios de impacto socioeconómico, pero deberíamos agregar a eso también, aprovechando lo que decía el colega Efrén Hernández, ampliar esos estudios e ir más allá, que se haga un estudio donde se analicen todas las posibilidades, no solo de la ubicación del puerto en Manaure, puede ser en un sitio distinto; y se estudie también la zona de Bahía Portete para que se pueda implementar allí un proyecto con todas las de la ley a largo plazo.

Quiero dejarle esa recomendación al señor Director de la DIAN, y al señor Ministro de Transporte para que también se revise la decisión que está apunto de tomarse por el Instituto Nacional de Concesiones, entendemos que eso está bastante adelantado, lo de la autorización temporal, pero ha sido un proceso que a nuestro modo de ver y del sentir de la gente de La Guajira, no ha sido lo suficientemente limpio en relación con unas publicaciones que debían hacerse a través de unos medios de comunicación de amplia circulación el departamento de La Guajira, resulta que lo publicaron en dos periódicos de circulación nacional, pero que allá nunca llegan. Entonces termino haciendo esta recomendación, esperando pues, en nombre de los habitantes de La Guajira sea atendida esta petición para que la zona de régimen aduanero especial no vaya a quedar sin puerto de ingresos de la mercancía, porque no tendría ningún sentido tener zona y no tener puerto para recibir la misma.

Y aprovechar su presencia señor Director de la DIAN para averiguarle sobre la decisión que se tomó en la reunión que tuvimos, creo que fue el 19 de mayo en Palacio, sobre la derogatoria o la modificación del Decreto 663, el pueblo de La Guajira, los comerciantes de Maicao, los habitantes de la zona de régimen aduanero especial, estamos a la espera de que se le haya dado cumplimiento a lo acordado en dicha reunión. Gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín:

Para una constancia.

A ver Presidente, yo si quiero aprovechar la oportunidad para reclamarle el que esta Comisión no puede seguir siendo tratada de la manera como hasta ahora ha ocurrido Presidente. Yo no entiendo cómo se puede aquí olímpicamente tomar una decisión que fue aprobada en plenaria, Presidente, no entiendo por qué tienen que levantar el medio de comunicación para llevárselo a la Comisión Primera, yo entiendo que ese es un tema importantísimo, pero este tema es también un tema de trascendental importancia porque aquí tenemos unas preguntas que hacerle al señor Director de la DIAN, tenemos que preguntarle al señor Ministro de Transporte sobre tres aspectos fundamentales, de infraestructura vial, de infraestructura portuaria, de infraestructura productiva para lo que se nos avecina, señor Presidente. Yo reclamo que usted como Presidente de esta célula legislativa tiene la responsabilidad de hacer respetar la decisión autónoma y mayoritaria de la plenaria de la Cámara, y que por importante que sea el señor Presidente de la Cámara, no puede vulnerar los compromisos adquiridos por la plenaria, el señor Presidente de la Cámara no puede vulnerar los compromisos adquiridos por la plenaria, el señor Presidente tiene la facultad de orientar los debates, tiene la facultad de manejar todo el proceso administrativo de la

Cámara de Representantes, pero a lo que sí no tiene derecho es a pasar por encima de la voluntad de la plenaria de la Cámara de Representantes. Y quiero reclamarle que esta Comisión debe permanecer en el debate con los medios de comunicación que fueron concedidos, no por la generosidad del señor Presidente de la Cámara de Representantes, sino por decisión de la plenaria.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Quiero decir lo siguiente: yo no tengo aquí ningún ánimo de controversia, ni de confrontación con nadie, lo sucedido sencillamente es consecuencia también de la obstrucción que hemos tenido en el Congreso de la República por unas arbitrarias recusaciones que no han dejado tramitar en la plenaria de la Cámara proyectos importantísimos. Aquí tengo una comunicación también y además quiero dejar en claro que aquí estuve a las 9:00 en punto de la mañana para darle comienzo a la citación que se había hecho, lamentablemente las citaciones empiezan una hora después de estar citada la Comisión, aquí estuvimos y estuvieron los funcionarios puntualmente en la Comisión Segunda para darle comienzo a la sesión a las 9:00 de la mañana. Aquí hay una nota de la Secretaría General de la Cámara que se la voy a leer, y quiero que ustedes también entiendan que hoy se está debatiendo un tema importante en la Comisión Primera y que nosotros no podemos entrar aquí a una confrontación con la Comisión Primera cuando se están debatiendo temas en las dos Comisiones importantes. Aquí no se va a levantar la sesión, la sesión va a continuar, el señor Ministro va a responder las preguntas, el señor Director de la DIAN también las va a responder. No nos vamos a mover de la Comisión hasta que no empiece la plenaria de la Cámara a las 2:00 de la tarde.

Pero si quiero con todo respeto y con toda consideración leerle a la Comisión Segunda la comunicación, porque quiero que quede constancia de que aquí no quiero tener ánimo de controversia, ni mucho menos con mis colegas, ni con la Comisión Primera, ni con los colegas congresistas, dice aquí:

Doctor Gilberto Ramírez. Le están pidiendo al Presidente de Inravisión que se traslade la Señal Colombia a la Comisión Primera.

Por instrucciones del señor Presidente de la honorable Cámara de Representantes, doctor Alonso Acosta Osio, cordialmente me permito informarles que la transmisión en directo por Canal Institucional programada para el día de hoy se llevará a cabo en las instalaciones de la Comisión Primera, y no en la Comisión Segunda como estaba previsto.

Atentamente, *Angelino Lizcano Rivera.*

Con esto estoy diciendo lo siguiente: hemos tenido oportunidad de transmisión aquí por Señal Colombia durante aproximadamente dos horas, después de que empezó la sesión de la Comisión. Yo le quiero pedir con todo respeto a la Comisión Segunda, de que no sigamos aquí en una confrontación que me parece penosa con nuestros compatriotas porque la Comisión Primera debate un tema que además tiene que ser votado entre hoy y mañana por los trámites y los términos en el Congreso. Les quiero decir con todo respeto a mis colegas que Señal Colombia seguirá grabando el programa, pero por ahora continúa la Señal Colombia en esta Comisión, y tiene la palabra el doctor Armando Amaya.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Carlos Julio González Villa:

Para una moción de orden.

Señor Presidente, usted sabe el aprecio inmenso que le tengo y la forma respetuosa como siempre hemos tratado de conducir los debates de control político en esta Comisión. Yo afirmo Presidente el respeto que debe brillar acá, el respeto que entre otras cosas le está haciendo falta al país, la altura de ser capaces de un disenso que respete las normas mínimas de una democracia que está entrando en una profunda crisis de polarización debido al incumplimiento de las reglas mínimas que la democracia tiene. Esto que está sucediendo aquí señor Presidente es demostrativo de la forma incendiaria como el país ha entrado en un

proceso triste para complementar su gran tragedia y para complementar su gran pérdida de lo mínimo que tiene la democracia que es el respeto mínimo. Presidente, la semana pasada el debate de medicamentos de cara al Tratado de Libre Comercio, cuando el periódico hoy *El Tiempo* dice que ahí están los intereses más importantes de los norteamericanos, biodiversidad, industria farmacéutica y tuvo que ser transmitido en diferido y por solamente entenderlo de esa manera, alterado el orden de lo que era la programación del trabajo legislativo que está totalmente estancado en este Congreso. Ayer pasó una vergüenza enorme este Congreso de la República cuando la Comisión Sexta de Senado tuvo que levantar ante toda la comunidad científica de este país el debate sobre ciencia y tecnología debido también a las mismas razones, y hoy se nos triplica la dosis relacionada con ello, cuando la semana pasada tuve que aplazar el debate sobre los retos y los desafíos del Tratado de Libre Comercio, invitando a personas internacionales y entrando en unos costos particulares, cuando no se pudieron llevar a cabo debido a que está alterada la agenda legislativa de este Congreso.

No más show señor Presidente, el show está aburriendo al Congreso y a algunos que vinimos aquí a trabajar y a legislar, el país está interesado no solamente en conocer los aspectos de la reelección que coyunturalmente no van a transformar realmente la esencia democrática de este país, sino los resultados mismos de la actividad que nos corresponde, que es el control político, de los debates de control político, aquí están prendidos los televisores en las zonas de fronteras y están prendidos los televisores para millones de colombianos que quieren saber hacia donde se dirige la política portuaria nacional. Si quiere la Comisión Primera, Señal Colombia, que ellos la tengan en diferido, entre otras cosas le recuerdo algo Presidente, no a usted, sino al Presidente de la Cámara, pero por su conducto ya que usted ostenta de esta dignidad, podría estar violando normas del Código Penal Colombiano. Señor Presidente, estamos entrando en el peligroso camino de la ruptura de la normatividad, una proposición aprobada en plenaria y designada como tal formalmente que se tuvo que hacer no puede ser violada. Entonces la Comisión Primera que tenga la señal en diferido, que la Oficina de Prensa, como lo hizo hace ocho días con nosotros, le preste el equipo, se lo filme, que compren los casetes como me tocó hacer a mí, y entonces que ellos lo filmen y que lo pasen esta noche al pueblo colombiano a los que estén interesados, nosotros seguimos con la señal en directo y no vamos a aceptar que nos la retiren señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Armando Amaya:

Muchas gracias señor Presidente. Un saludo muy especial al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego; al doctor Fernando Sanclemente, Superintendente de Puertos de Transporte; al doctor Mario Aranguren, Director de la DIAN; a la Mesa Directiva de esta Comisión, a cada uno de los integrantes, a las barras. No quisiera comenzar sin antes agradecer el entendimiento y la solidaridad del señor Presidente de la Comisión Quinta, el doctor Luis Enrique Dussán, quien aceptó para que nos desplazáramos la Comisión Quinta a la Comisión Segunda, y la generosidad de ustedes por recibirnos acá en el seno cediendo nosotros un debate sobre el tema del Transporte Fluvial en Colombia, convocado tal vez casi desde el año pasado, pero sea la oportunidad para aprovechar el tiempo.

Ustedes han venido adelantando en la Comisión Segunda de la Cámara un debate bien importante que tiene que ver con la parte de los puertos marítimos, puertos cuya existencia en gran medida dependen de la interconexión y de la relación directa con nuestra principal arteria fluvial del río Magdalena.

Creo que acá lo que dijo el doctor Carlos Julio González con muchísima claridad es, lo que nos atañe frente a los temas por encima de los temas que convocan hoy al Congreso de la República y que le quitan la mayor parte de su tiempo y de su accionar, como es el tema de la reelección o el estatuto antiterrorista, han dejado de lado temas tan importantes como lo que se le avecina al país en el tema del tratado de libre comercio, que

es una realidad que el país va a vivir, posiblemente inmodificable para los próximos 100 años de la historia de Colombia y que afectará grandemente a sectores supremamente sensibles. Y en ese marco, nosotros queremos junto con el doctor Alfredo Cuello, llamar la atención al complemento de este debate que ustedes han adelantado en el sentido de que no hay desarrollo del país alrededor de los puertos marítimos que tiene Colombia, si el país definitivamente no asume con claridad, pero con una gran responsabilidad la recuperación del río Magdalena.

Nosotros hemos seguido de cerca el proyecto planteado por el Gobierno, inscrito en Planeación Nacional, de la recuperación del río Magdalena, a través del proyecto denominado Yuma, pero la verdad es que carece de muchísimos temas complementarios que no le dan como la viabilidad y quisiéramos escuchar al Ministro en ese sentido. No vamos a presentar el debate tal como lo teníamos estructurado para la Comisión Quinta por razones obvias, de su tiempo, del tiempo nuestro, es un debate que requeriría por lo menos de tres horas de quienes lo citamos y de quienes nos acompañan junto con las respuestas del Ministro, pero quería decirles: primero, expresar de nuevo nuestra gratitud y decirle al país que vamos a estar desde la Comisión Quinta de la mano con el Gobierno Nacional, especialmente con el señor Ministro de Transporte y la Directora de Inviás, la doctora Alicia Naranjo, sobre temas muy puntuales. El primero de ellos, cuál es el futuro de la navegabilidad del río Magdalena, entendiéndose que las dos mayores debilidades que tiene el país para competir son los costos de producción y la poca capacidad que tiene el país de transporte de grandes volúmenes, máxime, cuando transportar una tonelada de Medellín a Cartagena vale mucho más de lo que valdría de Cartagena a Europa. Ese es un tema que indudablemente con quienes citaron el debate acá, en la Comisión Segunda, amerita, se continúe casi que en esta unión de las Comisiones Quintas y Segundas establecer una subcomisión que le haga un seguimiento a cada uno de los temas expuestos en lo que tiene también que ver con la normatividad de la DIAN en el manejo de puertos libres, o algunos decretos que permiten el manejo de mercancías bajo aranceles, o cero aranceles.

Hay dos frases que yo quiero mencionar acá, que tienen que ver mucho con el tema del río, una que dice: *Por lo único que quisiera volver a ser niño es para viajar otra vez en un buque por el río Magdalena, quienes no lo hicieron en aquellos tiempos no pueden ni imaginarse como era*, Gabriel García Márquez. Y la otra, que le va a gustar mucho al Presidente de la Comisión, al doctor Juan Hurtado, es la que dice: *El papel del Gobierno en el río Magdalena no es solamente dinero, sobre todo en un momento de aguda escasez, se demanda liderazgo que jalone y que examine concesiones, financiaciones oficiales directas o indirectas, a través de avales u de otras formas. En síntesis, un compromiso de carne y hueso*. Álvaro Uribe Vélez.

Entonces con eso queremos hacerle un llamado al país para que convoque todo lo que tiene que ver con el desarrollo del río, en especial en un puerto que tiene una gran importancia para el norte de Santander, que lo he denominado el puerto natural del Norte de Santander sobre el Magdalena, que es "Puerto Acapulco". Un puerto que hoy con las respuestas tanto del Ministro, como de la Directora Nacional de Inviás, debe causar regocijo a la gente del Cesar, y lógicamente de ese sector tan importante del Norte de Santander como es la Provincia de Ocaña, respuestas que nos dan muchísima tranquilidad: una, la seguridad de concesionar el puerto en el marco del mismo esquema de la concesión de los puertos marítimos; dos, en el marco del Decreto 2056, del 24 de julio, que no lo hemos Ministro operativizar en el país, la responsabilidad asignada a Inviás para el mantenimiento de la red vial que comunica con los puertos fluviales, y allí tendríamos que ver la mata de la gloria, y tendríamos que ver también la troncal del norte del punto de Aguaclara, Aguachica, Gamarra, Puerto Acapulco. Vamos a estar el sábado en Puerto Acapulco, le hemos pedido insistentemente a los Ministros que nos acompañen y entendemos que la agenda tan complicada no les ha permitido, pero quisiéramos realmente tener todas las repuestas sobre el complemento del transporte en Colombia a través de la arteria fluvial que es el río Magdalena.

Estos puertos, que inicialmente fueron contemplados por más de 10 Presidentes, en el Proyecto Yuma se han ido materializando prácticamente en tres grandes proyectos, que son Puerto Salgar, Puerto Galán en Barrancabermeja, y Puerto Acapulco en el río Magdalena. Yo quiero desde aquí invitar a la Comisión Segunda, a quienes acompañan desde las barras esta sesión, al Gobierno Nacional, a que hagamos este debate en la Comisión Quinta, entendemos que el tiempo no nos lo permite, la decisión de la Mesa Directiva de la Cámara de trasladar Señal Colombia cuando queríamos también enviar un mensaje a Norte de Santander, a los carboneros del Norte de Santander, porque ese puerto de Puerto Acapulco puede ser un elemento de negociación frente a la salida del puerto por Puerto La Ceiba en Venezuela, pues le permite mover grandes volúmenes de exportación de carbón del norte hoy alrededor de 1.600.000 toneladas de carbón de alto poder calorífico y coquizable, muy apetecido por las siderúrgicas. Yo quería hacer eso.

De nuevo expresar mi gratitud a la Comisión, decirle que tenemos también que traspasar mucho más allá lo que está ocurriendo en el Congreso de la República alrededor de los temas que se han tomado la agenda legislativa y seguir trabajando realmente por lo importante, a veces lo urgente no da tiempo a lo importante, y aquí lo importante es el tratado de libre comercio, cómo se va a preparar el país para poder competir en dos realidades grandísimas y que el país no va a tener los recursos para resolver las olas desde el punto de vista de recursos oficiales, cómo vamos a enfrentar el transporte de grandes volúmenes para poder competir en un país que desarrolló de manera ineficiente un transporte de carreteras.

Quería hacer ese comentario, hablar del río es hablar del país, es hablar de la historia, es hablar de las posibilidades, pero también es decir que el país siempre ha actuado de espaldas a una realidad y a una fortaleza que la naturaleza y Dios nos dio, como es la principal arteria del país que podemos decir que lo atraviesa todo. Quería hacer esa apreciación, invitar a la gente del sur del Cesar, a la gente de Norte de Santander, el día sábado, que vamos a estar en Puerto Acapulco con el señor Gobernador del Cesar, con los Alcaldes de la provincia de Ocaña, con todas las fuerzas vivas, empujando este proyecto que nace de la mano del señor Ministro de Transporte, el doctor Andrés Uriel Gallego, que lo considera como posiblemente el hijo más importante hoy, y decirle que continuemos con esta tarea por el bien del país. Muchísimas gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro José Arenas:

Con la mayor simpatía que le profeso al doctor Hurtado, a quien conozco desde hace años. Yo creo que la relación de la Comisión Segunda para con la Quinta debe estar marcada principalmente por la empatía que es algo que nos debe caracterizar en las relaciones internas de la Cámara. Nosotros atendimos en la Comisión Quinta hoy el llamado que nos hizo el doctor Efrén Hernández y un mensaje que usted nos envió para que juntáramos las dos sesiones, el señor Ministro también nos solicitó eso, en aras de evitar pérdida de tiempo y concentrar todo el tema de puertos marítimos y fluviales en una sola sesión, y yo lamento mucho que el doctor Armando Amaya presionado por el tema del tiempo y del retiro de Señal Colombia, pues prácticamente hoy no haya argumentado nada en relación con el Puerto Acapulco, que es un proyecto clave para la infraestructura nacional ahora mismo como él lo anotaba, que nos adentramos a las negociaciones del tratado de libre comercio, y que es además un proyecto estratégico para el desarrollo del Cesar, de Norte de Santander, de Santander, de Boyacá, de Antioquia y de Bolívar, y lo lamento porque desafortunadamente su intervención ha estado asignada por la amenaza de que ya se va a retirar Señal Colombia, y si esa amenaza continúa pues aquí nadie va a presentar esa amenaza de fondo. Espero que el doctor Alfredo Cuello, con el carácter de citante que tiene, se tome los 20 minutos que dice el reglamento interno de la Cámara y haga toda la presentación de los argumentos que él iba a señalar en la Comisión Quinta.

Nosotros doctor Hurtado nos trasladamos aquí porque conocemos de su generosidad y caballerosidad para con el resto de Representantes, pero

si el resto de las intervenciones de los compañeros de la Comisión Quinta va a estar marcado por una amenaza de que aquí no se va a poder hablar por la premura del tiempo, pues creo que si no tendría sentido que nosotros nos desgastáramos como Comisión en un debate que no va a tener todas las garantías del caso. Aquí el señor Ministro tiene toda la información y la mejor buena voluntad de responder a los requerimientos que hagan los Representantes de la Quinta en relación con Puerto Acapulco, con el tema de la navegabilidad del río Magdalena, y con otros temas claves para el plan de infraestructura que tiene el Ministerio de Transporte, y le rogaría a usted que obrara en consecuencia, que manejara la empatía para con la Comisión Quinta y nos facilitara sobre todo a nuestros queridos colegas citantes del debate de la Quinta, pues nos diera todas las garantías para hacer la intervención.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Armando Amaya:

Gracias Presidente. Yo quiero hacerle una claridad al doctor Pedro José Arenas, lo que nos ha manifestado la Mesa Directiva, o la razón que nos enviaron a la Comisión Segunda, era que disponíamos únicamente de 10 minutos para el debate de los puertos fluviales, yo le he pedido a la Mesa Directiva por intermedio del doctor Efrén, que necesitamos el tiempo suficiente para hacer el debate, aquí no va haber el tiempo suficiente, y no es la premisa de que haya o no haya Señal Colombia, máxime cuando lo íbamos a hacer en la Comisión Quinta sin Señal Colombia pero con todo el tiempo respectivo. Quiero hacer esa claridad para que le quede a la opinión pública, a la Comisión, que no es ni la premura de Señal Colombia, sino el tiempo que nos ha dado la Mesa Directiva de la Comisión Segunda para intervenir, por eso nos hemos dedicado a invitar al debate, que lo vamos a hacer en la Comisión Quinta de la Cámara con todo el tiempo, con las autoridades y con Señal o sin Señal Colombia, siempre lo hemos hecho y siempre hemos hecho un trabajo independiente de si nos están viendo o no, porque nos parece que lo importante es tener una relación directa con quien tiene las respuestas sobre las inquietudes que hemos planteado. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Yo le quiero pedir a la Comisión que ninguno de ustedes se puede sentir aquí, o haber sentido en el transcurso del tiempo que hemos estado aquí irrespetados en los derechos que cada uno tiene, de tal manera que le quiero pedir muy comedidamente a la Comisión que entienda que a la 1:15 se suspende la transmisión de Señal Colombia, y tiene la palabra el doctor Alfredo Cuello, que es citante de la Comisión Quinta para que intervenga. Y si ahora el doctor Amaya que también fue citante quiere utilizar otros minutos pues también lo puede hacer.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Gracias Presidente, usted no puede aquí disponer de que usted hizo convenios o no convenios, usted como Presidente es el que organiza el debate nada más, nosotros lo elegimos a usted Presidente, usted no puede hacer convenios con nadie mientras no presente una proposición a la plenaria para disponer del tiempo de Señal Colombia, aquí nosotros tenemos el tiempo suficiente y por eso los debates los citamos con anterioridad. Usted sabe Juan Hurtado el aprecio que le tengo porque usted ha sido un defensor de la Media Colombia, hoy desafortunadamente no coincidimos, también soy amigo del Gobierno, que he discrepado de muchas posiciones del Gobierno es diferente, pero no nos preocupemos, el tema de la reelección sigue adelante, usted es un fanático a este Gobierno y yo lo respeto. Pero hoy tenemos que terminar nuestro debate sin prontitud, que todos los Representantes de la Comisión Quinta que quieran intervenir lo puedan hacer.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Alfredo Cuello:

Muchas gracias señor Presidente, doctor Andrés Uriel Gallego, doctor Fernando Sanclemente. Les quiero agradecer a los colegas de la Comisión Segunda por habernos dado la oportunidad de estar hoy aquí, y quiero

arrancar reiterando que el afán de debatir el tema de Puerto Acapulco no incluye el estar o no con Señal Colombia, eso para nosotros es secundario. Lo que si me parece importante y en eso me gustaría invitar al doctor Armando Amaya, era que se hubiera podido hacer la presentación completa que traíamos preparada aprovechando la presencia del doctor Ministro y del señor Superintendente, porque hay algunos temas urgentes que resolver en relación con los temas de los puertos fluviales y que para mi concepto no pueden dar espera a agosto o a septiembre, que podamos reprogramar un nuevo debate. Es más, señor Ministro y señor Superintendente, el sábado estaremos en Gamarra lanzando el Proyecto de Puerto Acapulco y en los siguientes 15 días estaremos abriendo la venta de acciones al público para construir la sociedad privada que se encargará de construir el puerto, y mientras eso ocurre hay una cantidad de circunstancias que nos están impidiendo avanzar con la celeridad que este proyecto amerita y que en unos cortos minutos les voy a relacionar por el respeto que los compañeros de la Comisión Segunda se merecen.

Lo primero que yo en esta Comisión de invitado quisiera aclarar: ¿Qué es Puerto Acapulco? Puerto Acapulco es un puerto fluvial sobre el río Magdalena en un municipio del Cesar que se llama Gamarra, es un puerto que pretende hacer una conexión multimodal de conectar al centro del país, Antioquia, Boyacá, Santander, Norte de Santander, sur del Cesar y sur de Bolívar con la Costa Atlántica, para enviar o traer productos desde y hacia el Mar Caribe. Esto ¿qué quiere decir? Que de lograr concretar este puerto fluvial y de acuerdo con las proyecciones que desafortunadamente el doctor Amaya no va a proyectar, tendríamos la herramienta económica en materia de comercio exterior más importante de los departamentos que le acabo de mencionar cuando ese comercio se refiera a Europa, África, o a aquellos países que se conectan a través del Océano Atlántico.

De manera que productos como los que salen de Norte de Santander, Boyacá y Santander, podrían obtener la competitividad que hoy están perdiendo porque Colombia cuenta con uno de los sistemas de transporte más rudimentarios del mundo entero, y es ese quizás el obstáculo principal que hoy tenemos para ganar competitividad en el marco de los acuerdos internacionales que estamos próximos a suscribir. ¿Por qué le interesa a la Comisión Quinta el tema de puertos cuando es una Comisión agropecuaria, minera, ambiental y energética? Pues precisamente porque el primer beneficiado de este proyecto de Puerto Acapulco sería el carbón, el carbón de Norte de Santander que hoy exporta cerca de 2 millones de toneladas, y el carbón de Boyacá coquizable en su mayoría y que no puede acceder al océano porque los fletes no le permiten competir en los mercados internacionales; el segundo gran beneficiado sería toda la avicultura del departamento de Santander, avicultura que hoy está entre los productos más amenazados en el marco de los acuerdos internacionales, y que ganaría por dos vías, por tener una vía de acceso rápido hacia afuera, pero también porque a través del Puerto de Acapulco ingresarían al país todas las importaciones a granel y entre ellas todas las importaciones de cereales que se beneficiarían de los acuerdos y que son el ingrediente más importante de la avicultura; además, toda la agricultura de Norte de Santander y Santander, toda la agricultura de Boyacá, los papeos de Boyacá que quieren con exportaciones a granel conquistar los mercados europeos, y en fin, creo que para el TLC esta debe convertirse en la materia más importante.

¿Por qué es importante para los puertos marítimos? Porque hoy puertos como el de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, si cuentan con una herramienta como Acapulco para poder interconectarse sería una de las pocas herramientas para poder ganar competitividad. Y hoy tenemos, y para terminar, algunos obstáculos para que el puerto salga adelante, creo que lo más importante que podríamos hoy conseguir en este debate señor Ministro, es el compromiso suyo y del señor Superintendente para que visiten el puerto, un puerto allá olvidado que tiene la mayor importancia del mundo, la mayor importancia para el país, pero que de pronto por la ubicación en un pueblo olvidado del país no ha suscitado el interés de la visita por parte de los funcionarios del sector público, y como dicen en mi tierra: *El ojo del dueño es el que engorda el ganado*, sería

importante que ustedes nos acompañaran allá. Tenemos paralizada la concesión, dos años atrás de Cormagdalena y del Ministerio de Transporte para que la concesión se pueda otorgar, tenemos los trabajos sobre el río, los trabajos de dragados prácticamente paralizados. Hace dos meses estuve en el Puerto de Tamalameque, que no está funcionando seis meses al año porque Cormagdalena no está ejerciendo su función sobre el río; el mantenimiento de la vía que va de Gamarra hasta Aguachica. El doctor Amaya traía un vídeo sobre la vía.

Quiero reiterarle la petición al doctor Armando Amaya para que ojalá lo pudiera proyectar; la construcción del puerto implica también una salida circunvalar al municipio de Aguachica para que los carbones del Norte de Santander no atraviesen el centro de la ciudad y todas estas exportaciones; y lo más importante, detalles como que la Corporación Autónoma Regional del Cesar paralizó los proyectos de construcción de los cuatro kilómetros que conectaban el puerto hasta Gamarra porque se habían destrozado unos metros de bosques y se produjeron unas inundaciones y unas emergencias en varios barrios del municipio de Gamarra, y por no poder realizar este tipo de debates no ha sido posible que las actividades nacionales se enteren de lo que está pasando allá. Ojalá usted pudiera señor Ministro, señor Superintendente, si bien no pueden acompañarnos el sábado, enviar un representante de cada entidad para que nos acompañen allá con los señores Gobernadores y Alcaldes de la región que estaremos allí, y lo vamos a hacer el sábado porque no podemos seguir esperando a que los Ministros puedan confluír, hubo una fecha en donde solo iba a asistir el Ministro de Minas y lo más importante es que los interesados en el tema de transporte nos puedan acompañar, que puedan ir unas personas, que puedan transmitir el mensaje, y que de pronto para terminar el doctor Armando Amaya pudiera proyectar algunos de los temas técnicos que tenemos. Señor Presidente de la Comisión, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín:

Gracias señor Presidente. A ver Presidente, yo voy a ser breve, voy a tener el sentido de tratar de reducir al mínimo el tiempo para que todos podamos hablar.

Quiero señor Director de la DIAN hacerle dos preguntas muy concretas: yo tengo el informe que la DIAN le entregó al citante del debate en este mañana, y tengo entendido señor Director que hay unas cifras muy importantes, estamos hablando en el tema de la subfacturación del contrabando técnico y del contrabando abierto. Para 1998 señor Director hablábamos de una cifra bien importante, US\$ 6.300 millones aproximadamente, y en el cuadro refleja el costo fiscal que le representa al país esa subfacturación y lo que tiene que ver con el contrabando abierto y el contrabando técnico, y lo que le representa como costo fiscal es aproximadamente cerca de US\$ 803 millones. Y se va uno en el mismo cuadro al año 2002, y aterrizamos con una cifra de US\$ 3.881 millones y que le representa un costo fiscal de aproximadamente US\$ 450 millones al país. Eso así pues en cifras redondas, no estaría dando señor Director cerca de \$1.4 billones.

Veo señor Director que ahí a pesar de los esfuerzos que ha hecho la DIAN en los últimos años para reducir notoriamente ese contrabando y esa subfacturación, la cifra sigue siendo muy elevada, y entonces uno se pregunta, si la DIAN como ente rector, como ente responsable de controlar todo este tema, y con usted nos hemos encontrado en varias oportunidades finalizando el año, cuando tenemos que hablar de la famosa reforma tributaria que se convirtió ya en una costumbre. Usted sabe que la propuesta del Gobierno Nacional en la última reforma tributaria estaba del orden de los \$2.8 billones y que se aprobó cerca de \$2 billones en la última reforma tributaria, entonces aquí, facilito, estamos aquí frente a una nueva reforma tributaria si hiciéramos el esfuerzo de recuperar, de evitar esa evasión tan grande.

He visto señor Director que ustedes como DIAN están haciendo un esfuerzo enorme en un tema que me preocupa muchísimo, Colombia tiene el comercio organizado, los medianos y los pequeños comerciantes

están siendo perseguidos de manera, yo diría que inmisericordia, no sé si de pronto mi apreciación sea equivocada, pero mi reflexión está orientada a esto señor Director, a que ese esfuerzo, esas energías que está gastando la DIAN para tratar de conseguir unos pesitos poquitos, cuando pasamos del régimen simplificado al régimen común, a cientos de comerciantes de este país lo que le genera en recursos al erario es una cifra mínima, pero lo que si está causando es una enorme mortandad de pequeños y medianos empresarios, que como consecuencia de esta persecución que yo la veo injusta, está definitivamente causándole un gran problema si tenemos en cuenta el desempleo que hoy está reinando en Colombia.

Señor Director, quiero traerle a colación el tema de Ibagué, el tema del departamento del Tolima, la ciudad musical de Colombia hoy está ocupando el primer puesto en desempleo, el señor Presidente Uribe se ha comprometido con los tolimeses y con los ibaguereños a diseñar un plan de acción para salir de ese atolladero, pero veo con mucha preocupación que todos los días se van sumando más y más comerciantes, se están cerrando los negocios en Ibagué porque la situación es sumamente compleja, claro, no es únicamente ese factor, ese es uno de los factores que contribuye a que se presente ese gran problema.

La otra respuesta que usted da señor Director en el cuestionario, es lo que tiene que ver con la posibilidad de eliminar o de reducir los trámites, ese es un tema importante en virtud a que el Decreto 1909 de 1992, su señoría señala que ese es el trámite que hoy se está realizando, consume aproximadamente 15 ó 18 días, y que si aplicamos un sistema nuevo que es lo que ustedes están hoy tratando de implementar, eso se estaría reduciendo notoriamente y podríamos estar hablando de horas, incluso de minutos. Mi pregunta señor Director es muy puntual, muy concreta, usted considera que con esos controles nosotros, con ese sistema, o sea, si nosotros reducimos esos mecanismos no estamos abriendo un boquete al tipo de control que se debe ejercer realmente en ese comportamiento en los otorgamientos de lo que tiene que ver con la parte de la reducción de la tramitología que aquí se planteaba por parte del doctor Jaime Espeleta.

Director mire, yo encuentro que el SIGA por ejemplo, ese es un mecanismo importante, me parece que eso puede dar unos buenos dividendos. Quería preguntarle señor Director, ¿qué pasó con el programa que se implementó en el Gobierno del doctor Pastrana Siglo XXI? Siglo XXI es un tema que a nosotros nos lo vendieron para aplicarlo en todo el país, y terminó siendo aplicado únicamente en Bogotá y en Medellín, y la verdad es que los costos, usted sabe que eso tuvo un costo, incluso hubo un empréstito internacional, algo así como US\$ 26 millones para implementar este programa de control.

No sé si hoy estemos nosotros cuando hablamos de Muisca, que es una propuesta que tiene la DIAN para el tema de control, si realmente estamos seguros de no volver a caer en el mismo terreno en que caímos con Siglo XXI, porque me preocupa muchísimo, un programa que estaba implementado para desarrollarse a nivel nacional, única y exclusivamente aterrizó en Bogotá y en Medellín, su señoría le ha dicho al país a través de los medios de comunicación que con Muisca se va a garantizar a cero pesos para el contribuyente, es lo que le he escuchado, no sé si de pronto he oído mal, pero entiendo que el planteamiento es que eso no le va a representar costos al contribuyente y que va ser definitivamente un excelente mecanismo de control. Quería dejarle ese otro interrogante.

Con respecto a la pregunta 3, usted hace alusión al Decreto 2685 de 1999. La verdad es que me parece señor Director que ahí hay un cosa bien importante. Usted señala, usted está transcribiendo algunos de los mecanismos que establece la norma, pero la pregunta mía es, si realmente estamos ejerciendo los controles efectivos, si se tiene la capacidad investigativa y operativa por parte de la DIAN para poder cumplir efectivamente con esta tarea. Entendemos que una vez se dio el escándalo de Colpuertos, lo de Foncolpuertos, y toda la situación que conocemos los colombianos con la antigua empresa portuaria, el Estado concesionó los puertos de Colombia, y eso me parece a mí que fue un paso de trascendental importancia para los colombianos, y entiendo que lo están

haciendo bien, que lo están realmente poniendo en un sitio sumamente sobresaliente, el reto que el Gobierno Nacional se jugó en ese momento pienso que le está dando claros y efectivos resultados.

Pero mi pregunta es, si la DIAN tiene los mecanismos que le permitan hacer el control sobre esas mercancías, si tiene la capacidad operativa, si tiene la capacidad técnica, si tenemos los elementos que nos permitan señor Director cumplir con esa tarea. Y preguntarle, en los puertos privados de Colombia ¿cuál es el volumen de mercancías que por concepto de contrabando se han logrado incautar? Esa es una pregunta que me parece importante señor Director, que la podamos absolver en la mañana de hoy.

Y por último para el señor Director de la DIAN, yo entiendo que ustedes tienen la inmensa obligación de dar ejemplo en lo que tiene que ver con el uso racional de los recursos, y ustedes nos han hablado de austeridad en el ejercicio de poderle demostrar al país que se pueden dar excelentes resultados con un uso racional del recurso humano. No sé señor Director si esté equivocado, sino interprete bien las cifras, debo decirle que estas cifras son suministradas por su despacho. Pero mire señor Director, para el período de agosto de 2002 a julio de 2003, se logró hacer una incorporación cerca de 90 funcionarios, pero mire señor Director, en el mismo período se sacaron las cifras de 622 funcionarios.

Por supuesto que aquí hay una cifra importantísima, el ahorro es significativo, estamos pasando de una cifra de cerca de \$13.000 millones que nos representaba el pago de esa nómina, a 7.400 millones, rico, excelente ejemplo, pero mire lo que sucede a renglón seguido: en el período del 2003 al 2004 estamos incrementando el costo de funcionamiento de la DIAN en \$14.772 millones, entonces mire el cuadro señor Director, mientras se sacaron de la DIAN funcionarios que le costaban \$13.245 millones al erario se vincularon funcionarios por el orden de los 22.208 millones, o sea, aquí lo que queda claro es que el cuento de la austeridad quedó en ascuas. Y entonces es bueno que le podamos explicar al país si realmente la DIAN ha hecho un esfuerzo grande, sobre todo si tenemos en cuenta que el señor Director cuando era funcionario de la Contraloría General de la República hizo un análisis muy juicioso de lo que era en ese momento la DIAN, tengo un documento de la Contraloría precisamente donde su señoría hace un análisis aterrizado de la problemática que tiene internamente la DIAN, y entonces surge como primera pregunta es, si esa politiquería que se señalaba allá en ese entonces, se erradicó definitivamente de la DIAN de hoy, porque a mí me preocupan mucho estas cifras. La verdad es que si entiendo que la DIAN tiene una gran obligación de poner controles para eso que señalé en mi primera pregunta. Quería terminar con eso señor Director, pero yo debo invitar al señor Ministro de Comunicaciones.

Señor Ministro, no me perdonaría el Tolima si no le preguntara a su señoría sobre un compromiso, sobre todo si tenemos en cuenta lo que para nosotros es tema recurrente, es tema obligatorio, cuando hablamos del tratado de libre comercio, todos los colombianos estamos preguntándonos si estamos los colombianos preparados desde el punto de vista de la infraestructura vial, desde el punto de vista de la infraestructura portuaria, eso para nosotros señor Ministro es muy importante, la parte de la infraestructura productiva, creo que ese no es un tema que le compete de manera directa a su señoría. Pero Ministro, nosotros hemos reclamado la recuperación de esa arteria fluvial, el río Magdalena está atravesando un número de municipios muy importantes del departamento del Tolima, y usted sabe que hay un compromiso de recuperar para que ese río se convierta en una alternativa al tema del transporte, y sobre todo cuando estamos *ad portas* de entrar en este proceso, o mejor, ya estamos en el proceso de negociación, que va ser un tema que para nosotros es de obligatorio compromiso en el departamento del Tolima.

Pero otra cosa señor Ministro, la señora Directora de Invías en el mes de diciembre nos dijo que lo que tenía que ver con la variante de El Salado-Mirolindo, iba a ser una solución a partir del mes de febrero, estamos en junio señor Ministro y no arrancamos con la obra. Yo he hablado con la señora Directora y ella me ha dicho una cosa que me

parece bien importante dejarla aquí, sobre todo para que los tolimenses lo tengan en claro: ella me dice que es el señor Gobernador del departamento del Tolima quien no quiere que ese proyecto salga adelante porque no le ha dado la suficiente importancia a ese proyecto, de modo pues que si debo señalar que ese señor Gobernador, con todo el respeto que tengo por la autoridad del departamento, reclamarle que en lugar de estar haciendo averiguaciones sobre el pasado del señor Gobernador anterior, el doctor Guillermo Alfonso Jaramillo, se dedique a gobernar, se dedique a hacer cosas por el departamento y no obstaculizar lo que el Gobierno Nacional y nosotros, la clase política...

Y una última cosa señor Ministro, la variante de Boquerón-Mirolindo, a esa variante acaban de hacerle una inversión sumamente grande por parte de Invías y ya otra vez, si usted hace el recorrido quiero que usted haga una inspección ocular para que se dé cuenta nuevamente las grandes cantidades de obra que hay que realizar allí. Solo señor Presidente, en aras de la brevedad, debo pedirle Ministro que por favor esos dos temas son de vital importancia para los tolimenses y que usted en su disertación ahora nos dé una respuesta. Señor Presidente muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Gustavo A. Lanziano:

Gracias señor Presidente, con el saludo al señor Ministro, al doctor Sanclemente, al doctor Aranguren, y darle el agradecimiento a la Comisión Segunda por recibirnos a fin de tratar de intervenir en el tema de Cormagdalena, pero dado que no había la disponibilidad de tiempo del señor Ministro, pues hacemos un solo debate de puertos y Cormagdalena.

Señor Ministro, el tema mío es muy puntual para usted, mi departamento de Boyacá tiene afortunadamente un puerto sobre el río Magdalena, Puerto Boyacá, y para que este puerto tenga un desarrollo serio y le permita a nuestro departamento salir al mar necesitamos que se cumpla la promesa que usted nos tiene a los boyacenses, que es la pavimentación de la carretera Chiquinquirá-Puerto Boyacá, sé que está avanzado en eso, sé que ha habido la mejor buena voluntad de parte suya. Lo mismo también señor Ministro, nosotros los..., allá donde tiene ancestros el doctor Aranguren, estábamos muy preocupados porque la doble calzada Sogamoso-Bogotá no avance, vemos que se firmó el 7 de agosto del año pasado por parte del señor Presidente de la República, en el altar de la patria de todos los colombianos, el Puente de Boyacá, se firmó para que la doble calzada fuese una realidad. Ministro, vemos con gran pesar que esta doble calzada que es la que facilitaría a que la provincia del Sugamuxi y el departamento de Boyacá se conecte de una manera fácil, ágil, con Bogotá, no está dando los resultados esperados, ni está cumpliendo el cronograma que se ha discutido por parte de todos los boyacenses con su señoría en varias sesiones bastantes largas y bastantes penosas.

Quiero decirle hoy señor Ministro, doctor Sanclemente, que Puerto Boyacá por su connotación sociopolítica merece una atención especial a Puerto Boyacá dado que este Gobierno está avanzando en su seguridad democrática, merece una especial atención, diría espacialísima, y no podemos a este puerto sobre el río Magdalena aislarlo de todo ese conjunto que está preparando el país para que el ALCA tenga la suficiente infraestructura y podamos competir hacia el exterior. Entonces el llamado mío es al señor Presidente, al señor Ministro, al doctor Sanclemente, para que tengamos esa parte de Boyacá muy en cuenta, que Boyacá se comunica con la Costa Atlántica, con el mar, es por Puerto Boyacá, por la vía Chiquinquirá-Puerto Boyacá. Gracias señor Presidente por el tiempo.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jorge Casabianca:

Gracias señor Presidente, de verdad que agradezco su generosidad por darme la oportunidad de participar aquí en su Comisión, la Comisión Segunda, yo soy de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, sin embargo como este es un tema nacional y habida cuenta que dentro del plan nacional de desarrollo también están incluidos algunos temas de trascendental importancia como es la navegabilidad del río Magdalena,

y ya se habló sobre ese punto con respecto a Puerto Acapulco, sobre la navegabilidad del transporte de carga.

Si quiero ahora preguntarle al señor Ministro y al Director de Cormagdalena sobre la infraestructura turística, que habla precisamente del plan nacional de desarrollo en el cual fui ponente y que fue aprobado, y no hemos visto hasta ahora algunas insinuaciones y cosas que muy seguramente se van a cristalizar. ¿Qué va a pasar con el compromiso que se hizo precisamente sobre el clúster turístico de los puertos de Flandes, Ambalema, Honda, Espinal, La Chamba y Purificación?

También hay un proyecto importante que ya se habló con el señor Presidente de la República, sobre un barco turístico que va a navegar sobre estos sitios que muy seguramente esto va a darle sentido importante tanto para la generación de empleo, como también para buscar el desarrollo de esta región tan importante del departamento del Tolima. Por eso si quisiera en boca misma del señor Ministro, del Director de Cormagdalena, para escuchar directamente se su propia voz sobre estos proyectos tan importantes, sobre todo la parte turística que en el plan nacional de desarrollo quedó impreso, porque sé que el señor Presidente de la República y ustedes van a trabajar directamente sobre eso para que haya generación de empleo en esta zona importante y la recuperación del río Magdalena.

Otra cosa que quisiera corroborar con respecto a lo hablado por el Representante Santos, es lo que tiene que ver con la vía a El Salado, La Glorieta, Mirolindo y El Jordán, de verdad señor Ministro que es un tema muy penoso para nosotros los tolimenses ver que a la entrada de Ibagué, donde escasamente a cinco kilómetros está destruida totalmente, es una vía que es una vía nacional, que en convenio con la Dirección Nacional de Invías se propuso un incremento al peaje de El Salado, \$500 que se le incrementó al peaje para ayudar a solucionar el costo del mejoramiento de esta vía, pero hasta el momento no se ha visto absolutamente nada, ya llevamos un año esperando señor Ministro y desafortunadamente no hemos visto nada.

Señor Ministro, yo si quisiera que en el tema de El Salado nos dijera de una vez para que los televidentes escucharan. Muchas gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Arenas:

Gracias Presidente, muy amable por su deferencia. El señor Ministro del Transporte, el Director de la DIAN, el Superintendente, creo que van a tener todo el tiempo para transmitirle en directo a los colombianos las respuestas a las inquietudes que han sido planteadas hoy aquí, me parece que ya no hay mucho afán de parte de la Comisión Primera porque en este momento están en una especie de receso. De tal manera doctor Juan que parece que la Comisión Segunda con su Presidencia va a tener una misión hasta las 2:00 ó 2:30 de la tarde.

En relación con lo que nos ha convocado hoy que es el tema de puertos por parte de la Comisión Segunda "marítima", por parte de la Comisión Quinta "fluviales", me parece muy pertinente que se hayan integrado los dos asuntos, obviamente para la Comisión Segunda el tema tiene una mayor relevancia quizás de cara a la infraestructura de puertos, necesaria ahora que empezamos a hablar del Tratado de Libre Comercio, pero no tiene para nada que envidiarle la propuesta de trabajo alrededor del Puerto de Acapulco sobre el río Magdalena, entre otras, mediante el sistema del transporte multimodal, pues quiere juntar la producción de esa parte del interior del país con la Costa Atlántica. Pero para agrandar un poco más el asunto, que lo maneja muy bien el Ministro de Transporte, quisiera referirme a una parte de lo que, incluso usted doctor Hurtado fue ponente de un proyecto, es sobre la Gran Hidrovía Suramericana, un proyecto que pasó por esa corporación y que tiene que ver con la posibilidad de generar una infraestructura técnica y de servicios, aprovechando los importantísimos caudales fluviales que existen entre Orinoquia, Amazonia, y de como estos cauces se pueden juntar con Brasil, Venezuela, y por ahí derecho con Brasil bajando hasta Uruguay y Argentina.

Cuando hablamos de la Gran Hidrovía Suramericana tenemos que referirnos necesariamente a la importancia de la recuperación de la navegabilidad del río Meta, que tiene que ver con juntar el interior del país con el Orinoco, con Venezuela, y con finalmente el Atlántico, pero junto a esto ha sido diseñado, incluso por lo que antiguamente se conoció como el Corpes de la Orinoquia, tuvo un plan estratégico para de manera multimodal contar con el aprovechamiento de los cauces fluviales, al mismo tiempo construir una infraestructura carretable que permita juntar varios de estos importantísimos ríos. De tal forma que uno escucha cómo la navegabilidad del río Meta tiene muchísima relación con la construcción de la Troncal del Llano, incluso una propuesta que parece que están desarrollando en Venezuela de un tren, que pasando por la costa del mar Atlántico terminará al frente de Arauca y que quizás le quedaría a futuro muy fácil al Gobierno de Colombia, al Estado colombiano, impulsar una propuesta similar para que nos conecte pasando por el Llano con el Ecuador.

Tengo que hablar del norte de la Amazonia en particular, debido a que es desde esa zona donde provengo, y quiero en primer lugar agradecer el esfuerzo que el Gobierno del Presidente Uribe ha hecho en materia de infraestructura en los últimos dos años, en infraestructura portuaria, en el caso del río Ariari, con los puertos sobre Puerto Lleras en el Meta, el Puerto de Puerto Concordia al finalizar el Meta, y el Puerto de San José del Guaviare que en este momento está siendo construido, en ambos hay una importante inversión de recursos por parte del Ministerio de Transporte, estamos hablando de un puerto como el de Puerto Lleras con más de \$1.000 millones; en San José del Guaviare con una inversión mucho mayor. En estos dos lugares se han presentado dificultades últimamente debido a lo natural que es la creciente del río Ariari y del Guaviare, pero los trabajos continúan por buen camino Ministro y seguramente este Gobierno es el que va a inaugurar esas obras antes de que finalice el próximo año, ojalá, entiendo, según el cronograma del Ministerio, antes de que culminara este año, pero depende mucho de los factores climáticos.

Adicionalmente nos toca hablar de cómo el río Guaviare con la construcción de la Transversal Meta-Guaviare termina juntándose con los orígenes o las cabeceras del gran río Vaupés, por donde según el proyecto de la Gran Hidrovía Suramericana nos conectamos perfectamente al Brasil. Pero es necesario señor Ministro tocar el tema de la infraestructura portuaria para ello, caso la necesaria construcción de un puerto en El Retorno sobre el río Caño Grande que además de ser un paso obligado hacia el río Vaupés comunica toda la región de colonización del río Inírida, para montar incluso con el departamento del Guainía y con Venezuela.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Es para una interpelación.

Es para el tema de la recuperación de los ríos. En el Plan Nacional de Desarrollo señor Ministro de Transporte y señor de la DIAN, presenté una proposición que fue aprobada y quedó en el Plan Nacional de Desarrollo, que es la recuperación del río Meta y la recuperación del río Guaviare, que ha hecho mención el colega Arenas. Le solicito a usted señor Ministro, que muchas veces hemos dialogado que el departamento del Guainía es uno de los departamentos que no tiene transporte terrestre, nosotros tenemos este río que es supremamente importante no solo para el departamento del Guainía, sino para el departamento del Guaviare, para el departamento del Vichada, y lógicamente nos conecta con la hermana República de Venezuela y con la hermana República de Brasil. En un convenio que se presentó el año pasado también logré incluir que esta vía tan importante, esta vía fluvial, fuera considerada Guaviare, Atabapo, río Orinoco. Entonces señor Ministro, es para invitarlo a que sigamos trabajando porque en realidad el futuro de Colombia no está muy lejos y se va a desplazar a estas zonas, el río Guaviare para nosotros es supremamente importante, usted sabe señor Ministro que tenemos un raudal, que se llama el Raudal de Mapiripán, a ver si empezamos a hacer

unas obras, no para destruir el raudal, pero hay la posibilidad de hacer una carretera muy corta de 8 ó 10 kilómetros que va a beneficiar a todo el departamento del Guaviare y a las zonas que les acabé de comentar.

Eso era lo que quería comentar señor Ministro y gracias honorable Representante Arenas.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Arenas:

Estaba hablando del tema del norte de la Amazonia y me parece pertinente continuar. Estaba hablando de la comunicación que tiene el río Caño Grande a la altura del municipio de El Retorno con el río Inírida lo que le permitiría a esa región no solamente desembotellar esa zona de colonización del país, sino además a un futuro gracias al avance de los programas de seguridad democrática en lo que indudablemente ha habido un éxito de parte del Gobierno Nacional, toda vez que hasta hace escasamente año y medio el Estado prácticamente se encontraba ausente en todos los sentidos de la palabra, no solamente en términos sociales, sino también en términos de fuerza pública, y hoy pues la fuerza pública está presente en toda esta zona a la que nos estamos refiriendo. Entonces a un futuro, una... como una inversión en el puerto sobre el río Caño Grande, permite señor Ministro que se adelanten programas de carácter ecoturísticos hacia esa zona del país, que ha sido catalogado como uno de los ríos más hermosos de Colombia.

Más abajo encontramos para avanzar por el norte de la Hidrovía Suramericana es la zona de Miraflores en los límites con el departamento del Vaupés, exactamente sobre el río Vaupés a la altura de ese municipio hay que construir un puerto fluvial para facilitar el transporte con Carurú y Mitú, y finalmente con la frontera brasilera. Y es necesario entonces señor Ministro, ojalá en este Gobierno programar lo que sea necesario para que en el marco de las inversiones portuarias que se hagan en el nivel fluvial estos dos puntos estén considerados.

Y finalmente, en lo que tiene que ver con un programa de infraestructura vial que el Gobierno Nacional ha tenido como responsabilidad desde el año 86, toda vez que los habitantes de la región de Guayabero en el año 86, 87, hicieron un gran éxodo campesino y me acuerdo mucho que ellos negociaron con el Gobierno de entonces la construcción de una infraestructura portuaria sobre el río Guayabero hasta la altura de La Macarena, iniciando a la altura del municipio de Puerto Concordia para avanzar hacia La Macarena, hoy esa región se conecta por una carretera con San Vicente del Caguán y probablemente es la salida al Ecuador a un futuro no muy lejano, y ellos negociaron desde el año 86 la construcción de esa infraestructura portuaria, desafortunadamente los problemas se van rezagando y terminan siendo responsabilidad de Gobiernos que no fueron los que firmaron ese tipo de compromisos. Pero es ideal que ese Gobierno en aras de devolverle a la población de esa zona del país la confianza en el Estado, programara también dos puertos a la altura de El Raudal y Cachicamo por el río Guayabero, lo que permite comunicar con Caquetá y Putumayo en un futuro muy lejano.

Quiero terminar diciendo que el tema de la gran Hidrovía Suramericana nosotros desde el punto de vista de lo ambiental y de quienes hemos habitado hace años el norte de la Amazonia, lo contemplamos como algo necesario, en esta región del país hace falta tanta infraestructura que para nosotros es clave cualquier inversión así sea pequeña en materia de infraestructura, y por eso cada vez que el Gobierno Nacional hace un esfuerzo así sea pequeño nosotros lo vemos con muy buenos ojos y lo aplaudimos enormemente. Pero también nos asaltan unas preocupaciones porque a la luz como se ha planteado lo ambiental en el Tratado de Libre Comercio nos preocupa que infraestructuras de este calado, la carretera llamada Marginal de la Selva, la Transversal Meta-Guaviare, la Hidrovía Suramericana, pues sirvan únicamente los propósitos de multinacionales que lo que quieren es contar con una infraestructura que además va ser conciliado por el Estado colombiano para en el libre mercado jugar extrayendo recursos naturales de esa zona del país. Entonces eso nos inquieta, nos preocupa, no es un tema que le corresponda al Ministerio de Transporte, para nada, porque a él solamente le corresponde la construcción de la infraestructura requerida por el aparato productivo nacional, pero si

nos inquieta que muchas firmas extranjeras, incluso estén viendo únicamente la extracción de biodiversidad para... farmacéuticos y para otro tipo de propósitos, y eso es necesario que lo hablemos muy pronto con el Ministerio de Ambiente y también con el equipo negociador del Gobierno colombiano en la mesa del Tratado de Libre Comercio que ahora mismo ha comenzado.

Y aunque no es el tema central, le hemos venido solicitando con la Cámara de Comercio de San José del Guaviare, con las fuerzas vivas del departamento a la Dirección de la DIAN, incluso eso le sirve para captar recursos, la instalación, la apertura de una oficina de la dirección en San José del Guaviare, una zona que está muy distante de Villavicencio y en donde podría esa oficina cumplir un mejor papel que el que hoy entiendo, cumplen algunas oficinas que ustedes tienen en zonas de frontera con el Brasil. Entonces si fuese posible que en el marco de esa reorganización que ustedes hacen en la dirección se estableciera la posibilidad de contar con una oficina de este tipo de necesidad, sería muy valioso para el Gobierno Nacional y también para formalizar todo lo que tiene que ver con el comercio, las empresas, y en general con el sistema de tributación que tiene diseñado el Gobierno colombiano. Muchas gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Armando Amaya:

Gracias Presidente, quiero puntualizar de manera muy breve las inquietudes que sobre el desarrollo de este sector de la geografía colombiana le haría falta para tener una respuestas muy precisas por parte del Ministro de Transporte sobre las falencias que tiene hoy el desarrollo del proyecto de Puerto Acapulco, indudablemente el desarrollo de los departamentos de Norte de Santander, Santander, Boyacá, Cundinamarca, Antioquia, Cesar, Bolívar, va a estar muy supeditado y lógicamente Magdalena, Atlántico, hacia el Mar Caribe va a estar muy supeditado a lo que el Estado desde el interior del país desarrolle alrededor del proyecto de Puerto Acapulco, pero no es solamente las falencias que tenemos.

¿Cuáles son? Una, indudablemente la definición de los diseños del puerto, las respuestas del Ministro de Transporte apuntan a que el diseño del puerto lo hará quien lo concesione y ahí tenemos un círculo vicioso porque también dice que no se concesiona hasta que no se determine por cuánto tiempo es la concesión, y bien vale la pena la construcción de la vía que conecta a Puerto Acapulco con Gamarra, se han retrocedido 300 metros con el propósito de dejar unas áreas que fuesen de patios de contenedores, o patios de almacenamiento a granel, o el patio de carbón, y sobre eso si requerimos una respuesta porque 300 metros antes del puerto no va haber ninguna vía pavimentada dado que la interventoría ejercida por Invías le pareció pertinente retrocederla con el propósito de mirar las modalidades del puerto, hoy muy distintas a las que existían en el momento en que se construyó el puerto, tal vez hace 50 años. Ese es un tema importante, ¿qué va a ocurrir con la vía? ¿Cuál es el diseño?

El otro punto importante que nos parece, para tener una respuesta muy precisa es, qué va a ocurrir con los... que el antiguo Idema tiene abandonado hace muchísimos años en el municipio de Gamarra, y que hoy el Estado, o con recursos del presupuesto general de la Nación no se volverá a construir en este país y que puede ser un sitio de almacenamiento, o bien de grano, porque es una de las razones por las cuales se reactiva el tema de Acapulco, es el estudio que se desarrolla equilibrando la exportación del carbón con la importación de insumos para la industria avícola especialmente de Santander.

Junto con eso la otra inquietud que nosotros tenemos es, si realmente las respuestas tanto del Ministerio de Transporte como de la Dirección Nacional de Invías, donde nos manifiestan que el tramo de la carretera Gamarra, el tema de la carretera Aguaclara en la Troncal de la Costa, circunvalar de Aguachica, Gamarra y Puerto Acapulco, realmente, tal como está establecido en el Decreto 2056 del 24 de julio el año pasado, va a ser asumida definitivamente por el Invías dado el estado desastroso actualmente, y eso que no hay un desarrollo de transporte de carga hoy

de manera grande, que no tendría la posibilidad de utilizar esta vía por el deterioro.

Cuatro, la vía actualmente hacia Puerto Acapulco toca un sector urbano muy importante de Gamarra como es el centro de la ciudad, eso habría que pensarlo en el tema de una variante de una circunvalar, si está contemplado, qué va a ocurrir con ello, y todo lo que se ha pensado con este nuevo eje de desarrollo del país, que como lo vimos al principio, contempla una alternativa de la salida de los carbones del Norte de Santander, especialmente de los carbones del Catatumbo, del sector de La Gabarra y dado el interés que multinacionales con este boom del carbón están interesados en qué va a ocurrir con la variante del municipio de... hoy la mayor parte del transporte pesado que de Venezuela ingresa al país está yéndose por la carretera Cúcuta, Ocaña, Aguachica, dado que entre distancia, topografía y no pago de peajes, porque no existen peajes, se están ahorrando alrededor de \$1.500.000 cada tractomula, entonces hay un gran flujo de tractomulas por una región que no estaba preparada ni capacitada para recibirlas, como es el caso del municipio de Abrego, todo el municipio colonial con casas españolas, y hoy el deterioro del alcantarillado, el deterioro del agua potable, el deterioro de las vías es tan grande con un componente adicional y es que sobre las calles principales de Abrego está no solamente la extensión de la universidad, sino que están también todos los colegios con el riesgo de la vida de los niños que ello significa.

La otra inquietud, ¿qué va a ocurrir con la perimetral oriental de Ocaña? Necesariamente con este flujo de grandes volúmenes que se están transportando hoy, tuvimos la oportunidad de hacer una medición y en 10 minutos el flujo es de 5 tractomulas que pasan en ese tiempo. Son como las inquietudes que necesitamos que el señor Ministro de manera muy puntual nos las conteste, dado que podemos tener las respuestas el día sábado con la comunidad de la región. El tema de la concesión, el tema de los diseños del puerto, el tema de la variante de Gamarra, el tema de la variante de Abrego, si efectivamente Invías va a asumir de acuerdo con el Decreto 2056 del 24 de julio, todo lo que son las vías que acceden a puertos fluviales nos parece bien importante, entendemos señor Ministro que fue una tarea bien importante que hizo usted, el programa de los 2.500 kilómetros de pavimento en Colombia, de los cuales en el Norte de Santander quedaron los tres ejes viales más importantes incluidos, entre esos la terminación de la carretera Cúcuta-Ocaña-Acapulco, como usted lo ha denominado actualmente. Es eso Presidente, que nos parece muy importante.

Y para terminar, las ventajas de Puerto Acapulco que le faltó complementar al doctor Alfredo Cuello. Puerto navegable los 360 días del año, lo que han denominado los técnicos es jalar o incorporar el Caribe 480 kilómetros al interior de Colombia, y lo que se ha mencionado acá, va a ser un puerto multimodal muy importante dado que confluye una red carretera bien importante, el ferrocarril, y eso nos permitiría a nosotros tener casi que en el corazón de Colombia un medio de transporte que frente a lo que se ha comentado acá, en lo que se viene con el TLC, puede ser un buen instrumento para poder competir con los mercados internacionales.

Quería hacer esa acotación y de nuevo darle mi gratitud Presidente por la hospitalidad en la Comisión Segunda.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Oscar de Jesús Suárez Mira:

Gracias Presidente. Simplemente quiero ya que tantas cosas se han dicho en el día de hoy sobre el tema portuario, que el señor Director de la DIAN me incluya en sus respuestas, alguna gestión que habían hecho algunos parlamentarios antioqueños con el tema de Urabá, de pronto en qué va esa situación y qué podemos esperar de las posibles regulaciones y reglamentaciones del Gobierno Nacional en torno a este tema, en una problemática que es muy similar a otros puertos del país, pero que él la conoce suficientemente, que es una zona deprimida, que en este momento tiene muchos problemas y que de pronto había una expectativa importante por su despacho. Muchas gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Germán Velásquez Suárez:

Gracias señor Presidente. De verdad que nos desgastamos absurdamente Presidente para que al final termináramos con la transmisión de Señal Colombia, se fueron a almorzar a Palacio, convocó para las 5:00 de la tarde la Comisión de Ética, y estamos aquí tranquilos con la Señal Colombia para que los colombianos, la gente de nuestras regiones sepan cuáles son los temas que se tratan en cada una de nuestras Comisiones.

Yo si quisiera manifestar lo siguiente: que ante el tratado de libre comercio que viene adelantando el Gobierno Nacional, es importante conocer la posición y en este caso del señor Ministro de Transporte, si estamos preparados en nuestros puertos colombianos para atender ese gran cúmulo de importaciones que nos van a llegar aquí a nuestro país, porque exportaciones escasamente nuestro país exporta petróleo, café, carbón y medianamente flores, es lo único que exportamos, nos van a comenzar a llegar cualquier cantidad de productos del exterior, y entonces queremos saber de primera mano señor Ministro si estamos preparados para recibir toda esa cantidad de productos que nos van a llegar aquí a nuestro país.

En el caso del departamento del Meta estamos pidiendo un puerto desde hace muchos años en el municipio de Puerto López para los productos que llegan desde el Atlántico por el Orinoco al departamento del Meta. Quisiéramos saber en qué estado está este proyecto señor Ministro, que es de vital importancia para la región y que es de vital importancia para los habitantes de este municipio que no tienen ningún tipo de industria, escasamente se vive del comercio, pero al llegar un puerto allí a esta región estaríamos dándole un desarrollo importante a este sector del departamento del Meta como es el municipio de Puerto López.

De igual forma quiero señor Director de la DIAN, que seamos más específicos en cuanto al cuestionario que le enviamos, porque el país tiene una cartera de cerca de \$6 billones, oído, \$6 billones que equivalen a tres reformas tributarias, y desafortunadamente no la hemos podido cobrar, y quisiéramos saber por evasión de impuestos, por contrabando, cuánto está dejando de percibir el Estado colombiano, porque es que los colombianos no aguantamos más reformas tributarias, no aguantamos más impuestos, no aguantamos más 4 por mil, no aguantamos más sobretasa a la gasolina, en fin, todos los impuestos que tenemos no los podemos estar aguantando más debido a esa gran cartera que se tiene allí.

Señor Director, nosotros pedíamos la información de los últimos cinco años pero nos llega solo hasta el 2002. ¿Qué pasa con el 2003? Cuándo se va a implementar este plan Muisca haber si por fin vamos a tener datos a una semana, o a dos semanas, como usted lo explicaba la semana pasada cuando le daba el informe al país sobre este plan Muisca. Entonces, los colombianos estamos ávidos de saber de la DIAN cuándo verdaderamente están evadiendo los colombianos, cuánto se ha dejado de recaudar y cuándo vamos a recuperar esos \$6 billones, son tres reformas tributarias y después de que pase el tema de la reelección, el tema del estatuto antiterrorista, vamos a comenzar a estudiar ese tema que tiene que ver con la reforma tributaria, los colombianos no aguantamos más reformas, entonces démosle una explicación clara al país, démosle una explicación clara a los colombianos para que saquemos adelante estos temas tan importantes que requiere el país. Presidente, muy amable.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

¿Quiere la Comisión declararse en sesión permanente?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Así lo quiere señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Gracias Presidente. Es para complementar la intervención que hice inicialmente. Señor Ministro de Transporte, para el departamento del

Guainía en aeropuertos para la paz le fueron asignados unos recursos muy importantes para el corregimiento de Barranco Minas (Guainía), 1.250 millones. ¿A qué va esta intervención? Se van a invertir esos recursos que son muy importantes para esa comunidad sentada a lo largo de este río, pero hay algo importante que de pronto no hemos analizado, el río se está comiendo toda la parte donde está ubicada esa población, allá nosotros tenemos más o menos unos 1.200 hombres de la fuerza pública, que es importante cuidarlos porque son los que están en este momento cuidando nuestras fronteras. Y lógicamente señor Ministro es invitarlo a que hagamos un proyecto para hacer un muelle porque si no esos \$1.250 millones que vamos a invertir en la repavimentación es muy posible que al cabo de 2 ó 3 inviernos se nos pierda esta inversión, y vale la pena porque Barranco Minas es un sitio muy importante para nosotros, para el departamento del Guainía, usted sabe Ministro que el departamento del Guainía no tiene si no un solo municipio, su capital que es Inírida, y usted conoce a San Felipe (Guainía), es un corregimiento que vale la pena para que nosotros hagamos un muelle allá, puesto que San Felipe está ubicado estratégicamente en dos fronteras, la frontera con Venezuela y la frontera con Brasil.

Siempre se lo he dicho señor Ministro de una manera muy respetuosa, nosotros tenemos que luchar por las fronteras, he podido salir a algunas partes de la frontera y veo cómo Venezuela hace unas inversiones importantes en sus fronteras, se lo he dicho en repetidas oportunidades, pero mire que Venezuela donde tiene la posibilidad de cuidar sus fronteras hacen unos proyectos tan importantes y hacen 10 ó 20 casas, un hospital, una escuela y hacen una pista, hacen presencia. Nosotros infortunadamente, esa frontera, lo que es Guainía y Vichada son fronteras que han estado descuidadas por parte del Gobierno, este Gobierno ha sido un Gobierno comprometido, y por eso hago esta intervención para que no descuidemos un solo momento nuestras fronteras, las fronteras no es solo Guajira. Mire, en La Guajira el año pasado estuvimos y las condiciones son supremamente complicadas también, pero nosotros si que estamos peor, usted sabe señor Ministro que el departamento del Guainía y los departamentos de la Media Colombia somos departamentos que geográficamente estamos bien ubicados, nosotros no necesitamos tanta inversión, necesitamos el buen compromiso de ustedes, el buen compromiso del gobierno, tenemos supremamente proyectos importantes, como lo he dicho, es explotar de pronto el medio ambiente y otras cosas que realmente le van a brindar al país un futuro muy próspero.

Se me fue el Director de la DIAN, quiero hacer esta intervención: ustedes conocen cómo estamos nosotros en contrabando, que de pronto el señor Director de la DIAN le diga al país y le diga al señor Presidente de la República cuántos casos de contrabando tienen ustedes registrados en la DIAN en el departamento del Guainía. Considero que ninguno, porque usted lo sabe señor Director de la DIAN que el Guainía no tiene la posibilidad de tener contrabando por nuestra ubicación geográfica. Esta intervención señor Director de la DIAN se la hago para que usted interceda frente al Gobierno, porque mire, en este momento nosotros estamos pasando una situación caótica, a finales de este mes de junio no vamos a tener la posibilidad de tener energía puesto que nosotros vivimos del combustible de Venezuela y ya hoy no tenemos la posibilidad de traerlo señor Director de la DIAN, lógicamente que usted no está comprometido en eso, pero es decirle que el Guainía también es Colombia.

Hoy nosotros tenemos combustible que oscila entre \$4.000 y \$12.000 el galón de ACPM, y lógicamente señor Ministro y señor Director de la DIAN estamos a media hora de la frontera con San Fernando de Atabapo y no puedo creer que nosotros estemos pagando gasolina en este momento a \$7.000, \$8.000 y \$9.000 el galón, cuando tenemos la frontera ahí, cuando nosotros no consumimos más de 30.000 ó 40.000 galones de combustible, hablándole de gasolina roja, promedio mensual. Hoy no tenemos la posibilidad de que nuestros pimpineros, porque es que no son sino pimpineros, esos si son pimpineros, no es como en La Guajira, traen 3 ó 4 pimpinas y tenemos hoy penalizado nuestro departamento por contrabando, cuando el Gobierno no ha podido suplir esa necesidad de nosotros los guainianos. Ecopetrol ha querido de pronto hacer un gesto,

hablarnos de electrocombustible, pero infortunadamente los costos de transporte para nuestro departamento son altos.

Quiero invitarlo señor Director de la DIAN a que algún día usted haga presencia en este departamento, que sé que va a ser muy importante, y ojalá usted me pudiera acompañar ahorita en el mes de junio que voy a estar en mi departamento haciendo presencia, y decirle que quiero invitarlo para que usted sea un interlocutor frente al Gobierno, para que el Guainía tenga hoy la posibilidad de seguir trayendo el combustible como hace unos tres años lo estábamos haciendo, que directamente la DIAN se estaba beneficiando porque se pagaban los impuestos y hoy estamos dejando de recaudar entre \$800 y \$1.200 millones anual, que eso le servía mucho al país y lógicamente al departamento del Guainía. Entonces señor Director de la DIAN es decirle que el Guainía es uno de los departamentos que necesita mucho del Gobierno, necesita mucho de la colaboración de todos. Gracias señor Presidente, gracias señor Ministro y gracias señor Director de la DIAN.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jaime Darío Espeleta Herrera:

Gracias señor Presidente. De pronto en medio de la intervención se me escaparon algunas preguntitas para el señor Ministro. Con respecto al puerto multipropósito de Dibulla, que hay una clara intención, incluso hay un proyecto al respecto. ¿Cuál es la posición del Gobierno Nacional, en este caso su cartera, para que sea una realidad el puerto multipropósito de Dibulla? Hoy tenemos incluso la elección del Alcalde Abel Pimienta, quien es Alcalde electo hoy de Dibulla, quien también tiene ese objetivo, esa intención de que Dibulla sea una posibilidad del puerto multipropósito, y obviamente con la concebida intención de que se descubra gas, y hace unos años se frustró una intención de los guajiros de la famosa siderúrgica, si se descubre gas puede retomarse la posibilidad de la siderúrgica en Dibulla y el puerto multipropósito pues cobraría más vigencia.

Por otra parte, al igual que San Andrés, ellos reciben unos cruceros de poco calado, entonces tenemos el objetivo de que Riohacha siendo la capital del departamento de La Guajira frente a tantas oportunidades que se nos han venido cerrando en el nivel de las posibilidades turísticas en La Guajira, se pudiera habilitar un muelle de mayor longitud para poder acceder y podríamos hacer el lobby de tal forma que Riohacha, el departamento de La Guajira invierta un recurso la Nación y algunos empresarios privados, de tal forma que Riohacha pueda como capital del departamento recibir algunos cruceros de poco calado también dentro de toda esta área del Caribe.

Por último, en Portete la gran preocupación es la reubicación de la familia y el futuro, no podía desaprovechar la oportunidad de que están acá muchas empresas privadas con respecto a las sociedades portuarias para hacer el lobby público, de manera fronteriza, a que como hay una decisión de trasladar Portete o la habilitación de comercio exterior hacia Manaure pero teniendo en cuenta que a Portete le falta infraestructura y muchas cosas, pero tiene un acceso natural que lo envidiarían muchos puertos en el país y a nivel del Caribe, tengamos la posibilidad de abrir una convocatoria pública que a mediano plazo permita que Portete no con las condiciones que hoy tiene, que comparta ese criterio con la DIAN y con el Gobierno Nacional, sino con mejores posibilidades de desarrollo, con infraestructura básica, con saneamiento básico, con posibilidades de desarrollo personal al indígena, pueda Portete aprovechando esa potencialidad natural que tiene, desarrollarse un puerto privado allá que permita ser alterno frente a toda esta cantidad de mercancías que van a entrar y salir del país, y no solo se mueva hoy lo que se llama la estigmatización de que ha sido un puerto de contrabando.

Y por último como para relajar el tema de si se llevaban la Señal Colombia o no, hace unos días yo recuerdo que el Senador Moreno de Caro denunciaba en la plenaria del Senado de que en Leticia (Amazonas) venían decomisando por parte de la DIAN los peces que pescaban en el río Amazonas porque eran de origen brasilero, que no eran pescados en aguas colombianas. Le decía al Senador Moreno de Caro en ese entonces, que vamos a tener que entregarle una tabla a la DIAN que está decomisando

el pescado, que pongan a hablar al pescado, si habla portugués es brasilero, si habla castellano es colombiano, para que evitemos decomisar pescado de origen brasilero. Muchas gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Gonzalo Parra González:

Gracias Presidente, un saludo muy especial a todos los colegas, al señor Ministro, al señor Director de la DIAN. Si bien es cierto, el tema que hoy nos convoca merece toda la atención del país y particularmente de los honorables Representantes de los departamentos fronterizos, no menos cierto es que este es un tema de importancia nacional.

¿Qué haremos los tolimeses en el ombligo del país si no tenemos las vías necesarias para llegar a los puertos? Si creo que con el tema del TLC se revive más el tema de los puertos en Colombia, y no solamente el tema de los puertos en Colombia, sino la red vial que existe en nuestro país, de nada sacamos señor Ministro y hablando en términos muy coloquiales, que a uno lo manden de la finca a la fonda y no haya camino de herradura, nada sacamos quienes estamos en el centro del país y las vías en Colombia no nos permiten llegar fácilmente a los puertos. Cajamarca, mi pueblo, tiene hoy por hoy un puente que es el que comunica el centro con el occidente del país, y sencillamente cuando hay mantenimiento de ese puente hay pérdida de la economía nacional porque son 2 ó 3 días mientras aprietan unos tornillos, o mientras les hacen mantenimiento, sin menospreciar el trabajo que los ingenieros adelantan; Pereira señor Presidente, su zona, cuántas veces ha tenido que amanecer en la Línea por culpa de una vía que si bien es cierto ha tenido mantenimiento del Gobierno Nacional, también ha sido descuidada, porque el problema de esa vía es de prevención, no es curativa.

Aquí en Colombia tenemos el problema, crearon la posibilidad para prevenir y mentiras que la utilizan es para la represalia, los médicos están para prevenir y no para curar, y sin embargo va uno al médico cuando ya necesitan de curación o cuando ya es tarde. Las vías son lo mismo, aquí esperan a que las vías se deterioren y se conviertan en caminos de herradura para hacerle grandes inversiones, cuando uno ve que con poco dinero se podía evitar esos grandes costos de mantenimiento vial.

El túnel, ese es un tema que voy a invitar muy seguramente a todos mis colegas para que en una próxima oportunidad hablemos hasta dónde el costo-beneficio del túnel representa ganancia, o si por el contrario, antes de seguir invirtiendo en una vía que topográficamente ha dado muchos dolores de cabeza, porque la vía Ibagué-Armenia la construyeron hace mucho rato; como decía mi abuelo, cuando las culebras andaban de punta todavía comíamos sin sal y sin panela.

Y todavía sigue presentando dificultades, cada que hay un invierno ahí tenemos problemas en la vía, por qué no estudiar y el Ministerio con personas acuciosas como usted, la posibilidad de mirar unas vías alternas a la Panamericana que cuestan menos y que integrarían más a otras regiones del país a la economía del país, la razón de ser del túnel, y eso lo vamos a discutir porque el tema específico no es ese, les pido disculpas a los honorables colegas pero voy a salirme rápido del tema para entrar al tema de puertos. Si nosotros miramos otras alternativas de pronto es menos costosa, porque el túnel lo único cierto es que es una vía supremamente costosa, que no nos garantiza estabilidad de obra porque ni conocemos como son los suelos, y que tampoco nos va a decir que en esta generación lo vamos a pagar, por lo menos 2 ó 3 generaciones van a quedar hipotecadas con la obra del túnel, pero tenemos que mirar por dónde hacemos la obra que al final esa obra le traiga beneficios a la zona occidental del país.

De tal manera que en el tema de los puertos es cierto, los honorables Representantes citantes han sido claros en señalar que los puertos no han sido más que el sitio por donde han entrado y han salido muchas riquezas, muchísimas, les voy a dar un ejemplo sencillo, San Antero en el departamento de Córdoba, allá donde celebran el festival nacional de los burros, es un pueblo que todavía a estas alturas no tiene agua potable, allá los burros son bienes de uso público, hay unos burros en las calles y cada que una familia necesita agua coge el burro, va al tanque y llena los timbos

de agua, es importante entonces que esa gente tenga presencia del Gobierno Nacional. Con todo respeto, muy seguramente va el Gobierno Nacional a hablar de infraestructura, no solamente debemos pensar que en los puertos hay que hacer inversión de moles de cemento, hay que hacer inversión social, educación, vivienda, salud, los puertos deben ser la sala de recibo de Colombia y no el cuarto de San Alejo de los colombianos.

De tal manera que si quiero como tolimense raizal, también trasegados por caminos de herradura como el señor Ministro en sus épocas de infancia, habiendo logrado llegar a esos estrados que la democracia me ha permitido en Colombia, tratar de hacer algo por este país sin olvidar mi pasado. Sé señor Ministro que usted muy seguramente va a escribir con letras grandes, no doradas, sino con obras importantes su paso por el Ministerio, porque sabe y conoce la idiosincrasia de los pueblos. El Tolima se solidariza con todos los representantes citantes y con todos aquellos que viven de manera directa la problemática de los puertos, pero también el Tolima le pide al señor Ministro con todo el respeto, que se estudie la posibilidad de que volvamos a hablar de Ibagué, puerto seco de Colombia, más ahora, cuando Bogotá necesita que sus ciudades cercanas sean o les permita generar una mayor fluidez a la economía bogotana, gran parte de la solución de este país está en la descentralización de los recursos, todo no puede ser Bogotá, todo no puede ser Medellín, hay que mirar otras capitales como la nuestra que es Ibagué y que desafortunadamente ostenta el primer lugar no en obras, ni en desarrollo, sino en desempleo, el 27% de desempleo.

Agradecerle señor Presidente, reiterarle a los demás colegas que aquí hay un Representante dispuesto a colaborar y a trabajar no solamente por el Tolima, sino por todos los rincones de Colombia. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

A mí me da pena con el Representante Parra, pero quería hacerle una consulta al Ministro. Es que aquí están los miembros gerentes de las Sociedades Portuarias Regionales de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, miembros de la junta directiva, personas que se han desplazado desde estos lugares, y le quería pedir con la venia del señor Ministro un receso para que los escuchemos, es muy importante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Representante, con mucho gusto los vamos a escuchar, pero quiero pedirle a usted que primero escuchemos al señor Ministro, al Director de la DIAN, al Superintendente y los señores Gerentes de las Sociedades Portuarias con todo el cariño el tiempo que tengan aquí necesidad de intervenir, pero primero por favor honorable Representante es para que el debate no se nos desordene.

Quería decirle a mi ilustre colega Parra que el punto 101 que fue incluido en el Manifiesto Democrático, que es mi carta de navegación, va ser el Túnel de la Línea. Hace 50 años los Gobiernos de Colombia debieron haber definido con carácter y decisión el Túnel de la Línea que es la obra más importante en infraestructura vial que Colombia está necesitando, y en buena hora este Gobierno que no lo incluyó el Presidente Uribe dentro del Manifiesto pero que sí lo manifestó en la campaña, el Ministro lo ha expresado en distintos foros que hemos tenido en las regiones del Eje Cafetero, en el Quindío, en Armenia, Pereira, Manizales y en Ibagué, que el Túnel de la Línea es una obra de este Gobierno, ya se presentaron las dos propuestas, seguramente ahora si va a caminar el Túnel de la Línea que es la obra más sentida, anhelada por todos los colombianos. Quería dejar esa acotación honorable Representante Parra.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Muchas gracias señor Presidente, y quiero expresarle mi gratitud personal a la Comisión Segunda y a la Comisión Quinta por el esfuerzo que hicieron de sesionar conjuntamente ante la dificultad que había de la citación simultánea a las 9:00 de la mañana de las dos sesiones, eso habla

muy bien de ustedes, los engrandece, la solidaridad, y me permite a mí en nombre del Gobierno y a los otros compañeros atender este debate de control político. Aparte del grupo de la DIAN está asistiendo al evento de este debate el señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Fernando Sanclemente; está presente el señor Director de Cormagdalena, Horacio Arroyave Soto; y otros miembros tanto de la Superintendencia Cormagdalena, como del Ministerio.

Señor Presidente, el volumen de los temas tratados aquí requiere para la seriedad de las respuestas y del abordaje de los temas un tiempo prolongado, pero como quiera que es necesario ser concisos y breves, voy a hacerlo sin sacrificar el rigor por el respeto inmenso y el afecto profundo que tengo por el Congreso de Colombia y por la teleaudiencia, y empiezo si me permiten con una cosa muy breve: oyéndolos siento una satisfacción grande y una frustración también grande, la satisfacción es de reflexionar que hay cosas que están avanzando, que estamos sirviéndole al país con el amor que lo hacemos todos los funcionarios de todos los órdenes; y una frustración grande de ver cuántas necesidades, aspiraciones hay en todos los colombianos y confrontarla con la realidad fiscal del país. Entonces, siempre el servicio público tiene ese sabor dulce y ese sabor amargo, pero van concretándose cosas y consolidándose procesos, y voy a organizar el tema de las respuestas y las explicaciones adicionales a los documentos que nosotros enviamos.

Quiero resaltar una cosa, no sabría la respuesta pero ustedes la tendrán, los funcionarios hacemos un esfuerzo muy notable en las respuestas, incluso los colombianos debieran saber que una cosa es el debate verbal con el esfuerzo que hacen, la presentación de vídeo *beam*, modernizando las exposiciones y los temas, juiciosamente preparados; y otra más profunda y más densa son los cuestionarios, las sustentaciones de las preguntas y las respuestas, nosotros siempre procuramos que en estos documentos que enviamos de respuestas al Congreso de la República queden documentos de trabajo y de estudio que bien podrían ser revisados por las universidades como enseñanza de lo que hay en el país, de lo que falta y demás. Aquí en el documento que enviamos sobre puertos en el Ministerio, el documento que envía la Superintendencia, hay información excepcional, ahí podrán encontrar ustedes más de 100 puertos fluviales con el nombre, la ubicación geográfica, las características, el río; ahí encontrarán qué ha pasado con los puertos marítimos, ahí encontrarán sucintamente por el espacio, el término y el tiempo que tenemos para responder lo sustancial de la navegación fluvial en Colombia y las características de los ríos; y hay otros temas aquí que han aparecido, como temas ferroviarios, temas de túneles, temas de carreteras, temas complementarios, que quisiéramos abordarlos aun cuando no hay pregunta sobre ello, pero abordarlos. Voy a empezar por las respuestas complementarias.

Empiezo con el Tolima, donde el doctor Santos y el doctor Gonzalo, establecieron algunas inquietudes que quiero responderles para pasar al grueso de lo fluvial y marítimo. Quiero advertir que yo soy gobiernista en este período, tal vez por primera vez, y soy gobiernista en todos los estrados, nacional, departamental y municipal, por mi función debo ser respetuosísimo y colaborador de cada uno de los mandatarios de cualquier índole de los departamentos y de los municipios, y de las áreas importantes y de las áreas más apartadas y más humildes. Por lo tanto el señor Gobernador del Tolima, el anterior a quien quiero y admiro, y el actual, merecen todo mi respeto y jamás me escucharán una palabra, ni nadie me arrancará una palabra para criticar ninguna actitud ni ninguna labor de ellos, por lo tanto me abstengo de pronunciar absolutamente nada sobre qué puede haber opinado él en relación con obras del Tolima, sé que es un luchador por su tierra, y al Tolima desde pequeño me enseñaron a quererlo, el gobernador representa todo ese pueblo maravilloso y por lo tanto para mí es un gobernador maravilloso, no sé que interpretaciones haya en otros funcionarios pero la mía es que va a sacar al Tolima adelante y todos tenemos que ayudarlo.

Sobre el proceso de rehabilitación en la zona del Boquerón, Mirolindo, el contrato es de 3.488 millones, se rehabilitó un kilómetro, es información reciente, quise actualizarla, se encontró un tema de una falla geotécnica

que mortificó y en este momento se están reestudiando metodologías y procedimientos por otras fallas geotécnicas que se han encontrado en esa zona que es de dificultades; al frente de esto hay profesionales idóneos, el contrato es de 3.488 millones, a todas luces no es suficiente, va ser necesario incorporar mayores recursos, pero ese proyecto es compromiso gubernamental de todos los sectores y vamos a honrar esos compromisos con el Tolima allí, como tenemos que honrar en todos los que hemos hecho a lo largo del país pero muy especialmente en el Tolima. En la variante de Mirolindo hay un contrato de 1.800 millones en dirección a Bogotá, está terminándose el contrato en el área de Pozos Blancos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín:

Presidente para una pequeña interpelación.

A ver Ministro, la asignación que hay de Invías es del orden de \$1.500, \$1.800 millones para El Salado-Mirolindo, y es ahí donde señalo que ha faltado voluntad del señor Gobernador del Tolima, es la información que tengo de la señora Directora de Invías, para poder cumplir con la ejecución del contrato, es que no está ejecutándose, y entonces su señoría nos está diciendo que está finiquitándose el contrato. Quiero entender que está finiquitándose la firma del contrato.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Sí, me mandaron esa información y la aclararé, se la enviaré por escrito señor Representante Santos.

Sobre el Túnel de la Línea saben bien que se presentaron 2 propuestas, que en 3 semanas se adjudica, que quedó desagregado, va a ser útil para ese corredor. Comparto la apreciación del doctor Gonzalo de que necesitan otros corredores de paso por la Cordillera Central, se están estudiando y en el futuro deben haber otros 3 pasos en la parte de la Cordillera Central, debe ser el paso de Manizales-Mariquita, el paso que le faltan solo 10 kilómetros por Las Herosas, Roncesvalles-Barragán, y el paso por el Huila-Cauca entre la Plata, Valencia, Toro y Popayán, el último se está trabajando en pavimentación y hay unos procesos para el plan 2.500 que nos van a permitir avanzar mucho más.

En TLC tenemos que avanzar en infraestructura, la inquietud que ustedes tienen la sentimos nosotros, pero queremos tener toda la prudencia sobre esa materia para definir mediante Conpes cuáles son las obras inaplazables que no se desatrasen en tema de infraestructura para competitividad en TLC, en eso tenemos una alianza y un grupo de trabajo ya configurado entre Planeación Nacional y el Ministerio de Transporte con grupos específicos profesionales, el grupo lo dirigimos el doctor Santiago Montenegro y yo, antes de la próxima legislatura tendremos preparada la información para que inmediatamente empiece la legislatura le podamos dar información sobre esa materia, a satisfacción de Colombia y en relación a las capacidades colombianas, ahí esos corredores deben considerarse para el TLC.

Sobre los ríos, empiezo por el sur: el corredor Belém do Pará (Pacífico).

Hace uso de la palabra el honorable Representante Gonzalo Parra González:

Le hacía una pregunta al señor Ministro respecto al puente: Cajamarca antes de que se construyera el puente había una vía que llamamos comúnmente la Vuelta al Cinco, son 5 kilómetros, por eso se llama la Vuelta al Cinco, esa vía está totalmente inservible, ahí está el carretable. Sería muy importante, no solamente por el bien del municipio, sino por el bien del país, que rehabilitáramos esa vía, son 5 kilómetros nada más, y que ello nos va a permitir que cuando el puente esté en mantenimiento pues no tengamos obstrucción del paso entre el centro y el occidente del país. Ministro, con todo el cariño y sería para mí un honor invitarlo a esa zona para que camináramos ese pequeño terreno, y usted se da cuenta lo pequeña que podría ser la inversión y lo grande que representa y el beneficio que representa hacer esa obra. Gracias.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Muy bien, tengo aclaración sobre el tema: el otro, el de Mirolindo-El Salado está en estructuración por \$1.700 millones en convenio con la gobernación, el otro está en liquidación por \$1.800, o sea que tenía razón tanto usted como yo.

El Eje Belém do Pará-Pacífico comprende río Amazonas, río Putumayo, la transversal Mocoa-Pasto y el mantenimiento de Pasto-Tumaco, así como el tratamiento del Puerto de Tumaco. Entonces el informe y ahora me referiré también en detalle a lo de Tumaco, también está en proceso de inversiones y mejoramiento el Puerto de Tumaco. Sobre eso pienso que a medida que avance el IRSA ese proyecto tomará cada vez más importancia, pero para ello se necesita recuperar el control de la seguridad democrática sobre el río Putumayo, y se necesita indispensablemente la variante Pasto-Mocoa. Esa variante Pasto-Mocoa es una variante de US\$ 150 millones, se está trabando entre Planeación y el Ministerio para mirar si van haber recursos y en qué época ese trabajo. Eso responde su inquietud, esa es una ilusión americana, sudamericana, está contemplada en el corredor IRSA, como vital.

Sobre el río Meta, está preferenciado, estamos incluso en conversaciones con Venezuela, de 1845 hay una ley de comercio entre Colombia y Venezuela que debe establecerse como instrumento actual, está redactado el borrador y a estudio de las cancillerías de ambos países para actualizar y poner en marcha esa ley de 1845 que permite reactivar la comunicación y el libre tránsito río Meta-río Orinoco. En el plan para cuando esto desemboque esperamos que en la aplazada reunión interparlamentaria que estaba prevista en Yopal, que fue aplazada un mes, este tema se aboque; en el caso colombiano pues todos sabemos que hay 24 pasos difíciles en el río Meta que dificulta la navegación en ciertas épocas del año, eso se tiene que resolver. En cuanto a obras de inversión para esa naturaleza están evaluadas en \$36.000 millones, debimos ir presupuestando alguna parte de lo del río Meta para la vigencia de 2005, nos convoca que en el presupuesto defendamos esas partidas.

Ahí están previsto el Cerro de 11 brazos, 4 contracciones de cauce y 15 remociones de afloramientos, para que el río Meta entonces tenga mayor posibilidad de navegación. Priorizados puertos, están priorizados el de Cabuyaro y La Banqueta, pero en el futuro me parece que además de estos dos va a ser indispensable el de las Bocas del Pocuné, aquí no quedó respondido; pero las Bocas del Pocuné van a ser indispensables en el futuro del desarrollo de todo lo que es Casanare, Arauca y Vichada, las Bocas del Pauto. En las Bocas del Pauto creo que muy pronto va a haber conexión con la troncal de vía pavimentada, está a 100 kilómetros, y una vez que las Bocas del Pauto tengan acceso desde la troncal se desarrolla esa región y allí va a ser necesario un puerto. Entonces complementaríamos en el futuro el de La Banqueta, Cabuyaro, y probablemente Bocas del Pauto.

Sobre el corredor fluvial Atrato-San Juan hay un proyecto que es fácil y un proyecto que es complejo, un proyecto que comprometa el río San Juan y el río Atrato estableciendo la condición de carretera y transferencia de carga del Atrato hacia el San Juan en un carretable esencialmente entre Quibdó e Istmina, ese es el proyecto fácil, prácticamente va concluyéndose y está para contratar; en el 2006 el carretable estará totalmente pavimentado entre Quibdó, Las Ánimas e Istmina. Pero hay un proyecto difícil, es un proyecto en el que me ha dado instrucciones el señor Presidente y por eso con todo gusto lo saco a la luz pública pero lo tenemos entre manos hace más de 10 años, y es la conexión interoceánica Atlántico-Pacífico, eso lo tenemos que poner ya con el TLC en marcha y varias opciones: la una es en el puente terrestre interoceánico que es la decisión de la Cámara de Representantes de 1988, administración Barco, y el otro es un sueño viejo mío, que es el viejo canal del Cura en la integración del San Juan con el río Quito, a ese me le voy a medir por orden del Presidente.

Entonces quedará en los proyectos de TLC, eso recuperará entonces tanto el San Juan como el río Atrato e integrará la mayor parte del Pacífico

Meridional, unirá al Valle del Cauca y unirá al Chocó, unirá al Pacífico y unirá al Atlántico, ese corredor tomará a medida que avance la recuperación de la seguridad democrática una importancia majestuosa, complementaria a la decisión gubernamental respaldada por el Congreso, ampliamente de todas las bancadas de la conclusión de la Panamericana. En la Panamericana va a haber muchos debates hermosos pero técnicos, ¿por qué corredor se hace? Hay unos con muy buenos argumentos en términos de distancia y de conexión con las vías de Panamá, que es la vía el Tigre-Yavisa... hacia el centro de Panamá, y otras opciones que incluyen un corredor paralelo al Atrato y un corredor paralelo a la Costa Caribe, ya habrá ocasión de que todos nos metamos en las Comisiones de Cámara y Senado a opinar sobre este tema, a respaldarlo, incluso a impugnarlo, pero a sacarlo adelante. Entonces lo de Atrato-San Juan, Atrato-río Quito-San Juan, mejor, y Panamericana, tiene que ser discusión en el próximo semestre para que empecemos a avanzar en la materia. No se menciona aquí un tema que es complementario con Venezuela, creo que es después de lo del río Meta, en el futuro podremos empezar a trabajar el tema del río Zulia.

Y me meto en el Magdalena, aunque con las apreciaciones que ha tenido el doctor Germán y el doctor Armando, poco podríamos complementar nosotros, el trabajo de ellos es muy serio, el documental y el trabajo incluso escrito y gráfico que tienen sería conveniente que lo viera no la Comisión Segunda y la Comisión Quinta, sino que lo viera la plenaria de la Cámara porque es la vitalidad del comercio internacional de Colombia, el río Magdalena pues por supuesto integra las áreas portuarias marítimas y semimarátimes de Barranquilla actuales y futuras, y las áreas actuales y en expansión de Cartagena y su área de influencia, es decir, los canales de Boca de Ceniza-Calamar, y el Canal del Dique, como unos 850 kilómetros de potencialidades navegables, en donde tengo lastimosamente que hacer la observación que el río en el plan de navegación viene únicamente en las posibilidades racionales hasta Puerto Salgar y La Dorada, aguas arriba; de los raudales de Honda la navegación eventualmente podría ser de muy bajo calado si evolucionan favorablemente las posibilidades de bajo precio de los chunters o de los transportes de bajo calado, casi de aire, y será muy útil en áreas turísticas y transporte de pasajeros.

De hecho, el alto Magdalena debe aprovecharse así, y en transporte de carga varios segmentos: segmento Puerto Salgar-La Dorada hasta Berrío tres pies, debemos garantizar esos tres pies, Berrío, Galán, Barranca, cuatro pies, y de ahí hacia abajo pero garantizado sobre todo de Acapulco, mínimo seis pies, eso es perfectamente suficiente dentro de las condiciones de recursos nacionales para invertirlo a un río y dentro de las potencialidades tecnológicas y de carga estimadas para el río, el río no debemos seguir pensando en acomodarlo para los barcos porque resulta prohibitivo, sino buscar la tecnología de la navegación fluvial a las condiciones adecuadas del río Magdalena, hay evolución en eso, tengo información de seis inversiones en materia de remolcadores y plataformas barcasas de bajo calado que permitirían trabajos en la mayor parte del año, incluso hasta Puerto Salgar; de hecho pasó desapercibido en Colombia pero no para los que queremos el río, ni para los que vivimos pendiente de él, que ya volvió a ser navegable hasta Puerto Salgar; en diciembre llegó un remolcador con 850 toneladas de carga a Puerto Salgar, después de 25 años de no verse ese espectáculo, tuvo todas las dificultades del mundo, pero quienes tenemos las empresas que tenemos al frente de la navegación fluvial en Colombia son empresas pioneras, con experiencia, de multitud de años, con recursos, con decisión de hacer los trabajos y a los que no los derrotan obstáculos del río ni de ninguna otra naturaleza, eso es lo mejor que tiene el río, 6 ó 7 empresas fluviales decididas a jugarle al río y a los otros ríos, y en aprendizaje de muchos temas e incorporación de tecnología y en inversiones cuantiosas, con ellas vamos a salir adelante, están comprometidas, ellos llegaron con 250 toneladas de fertilizantes hasta Puerto Salgar, eso es emocionante.

El río Magdalena ha crecido en un 37% de carga entre el 2002 y el 2003, un granito de arena hemos puesto todos nosotros para que ese se consolide, el río se está consolidando, el compromiso gubernamental es

incrementar 2 millones de toneladas en el río, 500.000 por año, esperamos a finales del año entrante haber cumplido la meta que se había trazado el Gobierno en la recuperación del río, en la que hemos hecho un esfuerzo grande, tanto en Cormagdalena como en el Ministerio de Transporte y de Medio Ambiente, pero es todo el Gobierno y todo el Congreso, y son todas las comunidades que cubren las cuencas del río Grande de la Magdalena, en continuidad políticas que venían de Gobiernos anteriores y que habían ayudado a esto, varios temas sobre el río son indispensables, esencial es garantizar un canal navegable en condiciones de calado que les he dicho; indispensable, indispensable es la recuperación fluvial de los puertos, indispensable es la señalización satelital, espero que el esfuerzo que está haciendo Cormagdalena este mismo año deje definido el tema de navegación satelital de tal manera que se pueda navegar de día y de noche y la mayor parte del año; esfuerzos incluso no de tecnología, sino de aplicación de tecnología simple como el que se está haciendo, de no dragar las barras, sino sacarlas mediante el simple efecto de una retroexcavadora de brazo largo montada sobre un planchón ha ayudado infinitamente a bajo precio a garantizar ciertas áreas de navegación, pero de esto lo más importante es mantener los dos canales, el Canal del Dique y el Canal de Acceso de Barranquilla en condiciones satisfactorias, y cuánto esfuerzos se vienen haciendo, no voy a mencionarlos aquí porque se preguntó la decisión y la marcha a la que ustedes ayudaron de las obras hidráulicas del Canal de Acceso de Barranquilla, está próxima a llegar la propuesta económica y técnica de empresas holandesas para el contrato de las obras hidráulicas del Canal de Acceso de Barranquilla, que garanticen mínimo 30 pies y progresivamente vamos llegando por allá a 33, 34 ó 35 pies con lo que se beneficiará mucho el comercio nacional.

Del Canal del Dique tenemos por definir en la Junta de Cormagdalena liderados por su Director Ejecutivo y por los Gobernadores que hacen asiento en esa junta, y por el Gobierno Nacional con cuatro Ministros asentados allí, el tema de mitigación del impacto ambiental por arrastre de materiales hacia la Bahía de Cartagena y las áreas complementarias, eso quedará definido al menos en la parte de estudio si lo hacen los franceses o los holandeses entre junio y julio, para que durante este Gobierno iniciemos las obras de mitigación, las obras hidráulicas del Canal del Dique, las que sean apropiadas, el instrumento nos lo entregaron ustedes, nos aprobaron la reforma de la Ley 1ª, cuánto se discutió en la Cámara y en el Senado, en las Comisiones respectivas, tenemos el instrumento, ustedes lo facilitaron.

Entonces eso explica la respuesta negativa que le doy al doctor Espeleta, mi paisano, sobre la repartición de contraprestaciones 80-20, el 80% nuestro no va a ir al tesoro por esa ley que aprobaron ustedes, va es al área portuaria, allá queda, entonces que no pida el 50% que van a tener es el 100%, el 80 por conducto nuestro y el 20% directo, eso le responde entonces al doctor Espeleta la inquietud de que por qué no 50%-50%, no, 100%-0%, queda para esas áreas, con ese instrumento es que vamos a hacer expansiones portuarias donde necesite, vías de acceso donde necesite, canales de acceso donde necesite, vamos a aplicarla toda en las áreas que las producen.

Sobre los puertos fluviales, en los documentos que les envié tanto a la Comisión Quinta como a la Comisión Segunda, hay relaciones, pero me voy a referir esencialmente a las relaciones anotadas de puertos sobre el río Magdalena, estamos trabajando en el Puerto de Galán, la inversión es de \$6.043 millones, va en marcha, ese puerto reemplaza al abnegado casi de Barrancabermeja actual que va a quedar como puerto estrictamente de movimiento de pasajeros, la interventoría vale 312 millones, esto quiere decir que es inversión de 6.400 millones, primera etapa; en Bodegas Central, en Brazo Mompós se está haciendo una inversión menor en relación con inversiones portuarias pero importante allí de recuperación por \$240 millones, con interventoría de 28 millones.

En Acapulco, a Acapulco hay que darle pocas inversiones, hay que hacerle inversiones en unos hilos y hay que acelerar la definición de la sociedad portuaria y la entrega de concesiones de esta sociedad portuaria

mixta, en donde hay interés privado inmenso, tiene que ser rápido porque en el plan de trabajo en diciembre de este año tiene que estar saliendo por Acapulco 600.000 toneladas de clinker, movidas en tren desde Puerto Nare hasta Acapulco, y por río desde Acapulco hasta Barranquilla, allí estamos invirtiendo \$3.600 millones para la vía de acceso y estamos buscando los acuerdos con Fenoco para que igualmente hagan las vías de acceso ferroviarias, para que recuperen el acceso ferroviario, y definiendo la sociedad portuaria para que hagan las inversiones, allí considero que menores porque el puerto por excelencia y natural que tuvo el río Magdalena antiguamente era Acapulco, entonces es recuperarlo, Acapulco entonces va en marcha.

Puerto Wilches, están invirtiendo 1.141 en obras y 115 en interventorías, va en el 25%, en este momento se están fabricando en taller tanques, básculas y calderas, va en marcha, y además se hizo una inversión de más que \$15.000 millones en la vía de acceso y concertamos con Santander, Puerto Wilches y Palmicultores, la conclusión de los 30 kilómetros que quedan faltando, Puerto Wilches va a ser una alternativa, no aparece porque no preguntaron si no por la margen derecha, la inversión hecha en Puerto Berrío que fue de \$6.000 millones, está listo y quedó muy bueno; aquí aparecen otras inversiones en marcha, de \$1.900 millones para ferries, en acuerdos de Invías con el Fondo Rotatorio de la Armada para la construcción de esos ferries, de todas maneras nos quedaron mal en la Armada porque nos tuvieron que aplazar el contrato.

Hace uso de la palabra el honorable Representante José Antonio Mora Rozo:

Señor Ministro, es para preguntarle si el servicio de navegación sobre el río Magdalena llega hasta el puerto que tenemos, antiguo claro, cuando era la flota naviera, ¿a Honda, Tolima? Esto se lo pregunto porque me han encomendado una cantidad de gente del Tolima, que preguntara en el debate si en realidad llegaban los barcos hasta Honda, allá tenemos un puerto, y muy bueno que hay que pararlo naturalmente. Pero yo que conocí la flota naviera, bendito Dios, que es una belleza, si no que desgraciadamente en este país lo bueno se acaba.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Como hemos hecho hoy un ejercicio sumamente importante, sumamente importante y concertado, y hemos tenido cuatro horas de transmisión acá, yo ahora si les voy a rogar que me excusen, pero el Ministro me acaba de llamar a ver si es posible de que se vaya la Señal Colombia. Con todo respeto le ruego a la Comisión que me comprenda, pero también tengo que ser consciente de la realidad y de la situación.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Pedro Nelson Pardo Rodríguez:

Presidente no quiero formar aquí una polémica porque soy amigo del Gobierno y por eso se lo digo nuevamente, pero quiero aprovechar estos dos minutos porque estoy desde el comienzo del debate, pero no puedo desaprovechar esta gran oportunidad que tenemos de Señal Colombia para dos cosas importantes: Colombianos, yo soy el autor del proyecto de mototaxis que pretende legalizar este servicio en el nivel nacional, sin embargo, el señor Ministro de Transporte ha hecho unas sugerencias muy importantes, a qué va esta observación a todos los colombianos que prestan este servicio y a todos los usuarios que lo están utilizando. En todas las regiones del país hay Senadores y Representantes a la Cámara, les solicito a todos ustedes que empiecen a hacer convocatorias porque esta es una realidad social y es un problema que nosotros vamos a solucionar.

La semana entrante en la Comisión Sexta le vamos a dar el debate a este importante proyecto, invito a todos los sanandresanos, a los guainianos, a los antioqueños, a los vallunos, a que sigan haciendo estos debates en cada una de sus regiones. Hoy quiero decirle señor Ministro que usted es un amigo de esta Comisión, del Valle ya nos han enviado más o menos 15.000 firmas de un solo municipio apoyando este importante proyecto, sigamos enviando y sigamos luchando porque este proyecto no tiene que ser proyecto, va a ser ley de la República y aquí encuentran un amigo

comprometido, soy Representante de la Media Colombia y por eso hoy más que nadie conozco las necesidades, no solo de la Media Colombia, sino de todos los departamentos fronterizos, invitarlos nuevamente a que ustedes le pidan el voto a su Representante a la Cámara y a sus Senadores de la República. ¿Por qué les hago esta invitación? Porque en la Comisión Sexta hay parlamentarios que son de estas regiones donde se está prestando el servicio y se están oponiendo a este proyecto, es importante colombianos de que ustedes hagan valer sus derechos, invitarlos a que lo hagamos de una manera pacífica, esto va a ser ley de la República y en adelante seguiré luchando. Gracias Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Me parece que las decisiones de Señal Colombia no las toma el Ministro del Interior, sino la plenaria de la Cámara, me parece gravísimo que venga un funcionario del Ministerio del Interior y se lleve la Señal Colombia y no venga el Presidente de la Cámara de Representantes o de otra Comisión a llevarse Señal Colombia.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Honorable Representante le agradezco mucho su constancia, pero con el doctor Torres segundo Vicepresidente a la Cámara, vino acá y me dijo que nos dejaba la Señal Colombia hasta la 1:30, que nos pedía el favor.

Hace uso de la palabra el Señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Estaba dándole el repaso a las inversiones portuarias, 6.000 estaba diciendo en Puerto Berrío, está listo. Las inversiones en las obras hidráulicas en Barranquilla se esperan que sean US\$ 18 millones, producto de la modificación de la Ley 1ª; las inversiones en las obras hidráulicas del Canal del Dique están por estimar, pero son cercanas a US\$ 45 millones. Como ven, entonces hay un plan en marcha de la recuperación del río Magdalena, y ese río Magdalena desemboca en el fortalecimiento para referirme ya en los puertos marítimos, alimenta muy esencialmente al Puerto de Barranquilla y alimenta parcialmente a Cartagena. Sobre puertos voy a hacer una referencia inicial: El cambio de manejo público a manejo privado de los puertos, pues aquí lo han tratado los citantes sumamente bien, han hecho todas las relaciones, salvo algunas que quería mejorar que son las estadísticas que presentaron, voy a procurar darles unas estadísticas recientes de 2003, en términos sobre todo de movilización de carga y demás. La decisión que tomó el Gobierno de ese entonces y el Congreso de ese entonces, de generar la administración privada de los puertos públicos, transformó el comercio exterior de Colombia.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Guillermo Antonio Santos Marín:

Ministro, antes de que entre en ese tema yo quería saber. A mí me preocupa mucho lo del Tolima, es que nosotros tenemos como propuesta incluida en el plan de desarrollo unas obras muy importantes en cuatro puertos, como son: Honda, lo que tiene que ver con Ambalema, que es otro tema bien importante, Flandes, Suárez y Saldaña. Entonces veo que el señor Ministro no se refirió a ese tema.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Voy a referirme a eso.

Retomo porque al final iba a responder eso enlazando con las intervenciones que van a hacer el Superintendente y el Director de Cormagdalena, pero les adelanto brevemente.

Al doctor Gonzalo y al doctor Casabianca les respondí que está comprendido transporte de carga hasta Puerto Salgar, La Dorada, y aguas arriba, en el Magdalena alto íbamos a tener sistema de adecuación, de naves de bajo calado, con limitación de barcasas de carga, entonces serán de mucho más bajo volumen de carga, ahora se pueden armar... hasta de 15.000 toneladas, con sistemas tradicionales de remolcador y barcasas; en el futuro tendrán que ser, si es carga tendrá que ser con barcasas de

calado de un pie y medio más o menos, y vamos a fortalecer lo que es transporte turístico fluvial y de pasajeros. El señor Director de Cormagdalena les va a dar una buena noticia, que está encargado ya el primer barquito turístico que va hacer la navegación por el Magdalena alto para lo cual estamos buscando la interacción con las cajas de compensación para que se encarguen de ese tema.

Sobre las inversiones en esos puertos o en los muelles, mejor, turísticos y fluviales de los municipios del Tolima, hay unas partidas para alguno de esos que van a configurar una inversión de casi \$18.000 millones a lo largo de todo el río, de lo cual hay un compromiso de Cormagdalena cercano a \$4.500 millones en el Magdalena alto, que vamos a respetar.

Ya no para los colombianos pero si para resaltarle a ustedes los que se quedan y a algunos medios de comunicación que todavía están, quisiera resaltar la tabla contenida en el documento que les enviamos, en donde se muestra cuando estaba Colpuertos y en la actualidad qué ha variado en términos de costos, de tiempos, de seguridad, de duración cargue y descargue, les voy a dar unos datos: Un camión en Colpuertos se demoraba 10 horas en promedio, ahora media hora; un buque en puerto se demoraba 72 horas, ahora 10; el costo de cargue y descargue por Teus era de US\$ 325, antiguamente ahora 90; el costo portuario por tonelada antiguamente era 20 dólares, ahora todavía está carito, está a US\$ 9, pero es menos de la mitad de lo antiguo; por Teus 881, antiguamente 213, 4 veces menos por tecnología apropiada; los fletes marítimos que es lo de la competitividad, a Europa por ejemplo, por Teus 3.550 antiguamente, hoy 1.650, menos de la mitad, eso es competitividad, eso define el comercio; capacidad de carga y descarga, contenedores por hora antiguamente 7, hoy 84; almacenamiento en Teus antiguamente 2.371, hoy somos capaces de almacenar 14.000 Teus, nada más en Cartagena se puede acumular casi 7.500; buques atendidos, antiguamente 819, hoy 1.244; se atendieron entre Teus, Feus y toneladas en el régimen anterior 1.240 por año, hoy 1.883, eso es un 35% más; personas que ingresan a puertos, antes necesitaban 6.000, hoy 1.000; pérdidas, hoy no se reportan, ¿recuerdan los saqueos? Eso no se presenta hoy.

Eso es globalmente una mirada panorámica que ha significado que empresarios restituyeran el comercio exterior a través del manejo de nuestras 5 sociedades portuarias, van evolucionando los puertos. Miren, el año pasado por puertos salieron 86.5 millones de toneladas, de toda índole; en carbón, nada más crecimos 7 millones de toneladas, especialmente en Portete 23 millones de toneladas, y en la Ciénaga de Santa Marta 20 millones de toneladas; los otros 43 millones son combustibles, que en seguida les doy los datos, y mercancía general.

¿Cuánto son capaces los puertos de transportar? El crecimiento fue del 12%, el mayor crecimiento fue el de Santa Marta que creció en un 24%, y antes de darles las cargas, atención a esto: vean los calados, Portete 19 metros de calado, un poco más de 60 pies, eso significa que entran barcos grandes, lo normal es que entren barcos de 170.000 toneladas a Portete, a Puerto Bolívar, y se va a expandir, 23 millones de toneladas, acuérdense que el carbón está rodeando los 40 dólares tonelada, que el mundo lo va a necesitar mucho; el puerto de mayor profundidad, ilimitado, Santa Marta no tiene límite de calado, a 20 ó 30 metros del borde del muelle se encuentran 30, 40, 60, hasta 70 metros, no tiene límite, allá puede entrar el barco más grande del mundo si lo quisiera, no es para menos, que recuerden que los españoles casi la primera ciudad que fundaron en Colombia de las que están hoy vigentes fue Santa Marta (1526), y no la hicieron en cualquier parte, la hicieron en el área de mejores condiciones portuarias, y desde esa época no se ha tenido que dragar metro cúbico; Cartagena quedará de 15 metros con el dragado que estamos haciendo en el canal de acceso, es decir, casi 50 pies, ¿qué significa eso? El Capitán Salas en la exposición que hará ahora les dará la feliz noticia que van a poder entrar barcos portacontenedores hasta de 5.500 Teus, me informo que están invitados ustedes para que en diciembre vayan a presenciar el ingreso del primer barco de 5.500 contenedores, que va a arribar en Cartagena. ¿Qué significa eso? En relación con los barcos de ahora de

2.000 contenedores, quiere decir que el flete se reduce a la mitad de ese transporte marítimo.

Y entonces ¿qué implica? Que saliendo por allí el transporte marítimo nuestro va a ser más competitivo, y que ese puerto como lo preguntan ustedes se va a volver pivote, de hecho ya es un puerto pivote, está transfiriendo contenedores de una cifra del orden de 300.000, y va a llegar a 1.000.000 de contenedores rápidamente en 2 ó 3 años, se va a volver un puerto nodrizo, hasta hace poco tenía 186 destinos, Cartagena hacia el mundo, me informaba él hace poco que va ya a 270 destinos del mundo. Entonces, de todo el Caribe van a llegar los barcos pequeños a descargar sus contenedores en Cartagena y a aprovechar ese calado para transbordo a barcos grandes para economizar fletes y ser competitivos. ¿Saben cuánto vale el dragado de ese canal de acceso? Estamos invirtiendo \$1.800 millones solamente en eso, ya llevamos el 45%, recuerdan viejos contratos, indecibles en este recinto y los costos. Miren, la inversión que se hace por cualquier funcionario tiene que ser absolutamente pulcra, tiene que ser efectiva, eficiente, pocas inversiones generan competitividad, esta creo que es la inversión de mayor competitividad de todo lo que estamos haciendo y de todo lo que históricamente se hecho en Colombia, el dotar a Cartagena de 14, 15 metros de calado eso significa un mundo en la competitividad.

Barranquilla, en el actual la sociedad portuaria estamos garantizando 28 pies, vamos a garantizar 30, y tenemos que subir a 33. En el puerto de aguas profundas de Barranquilla no me refiero a él porque tendrá su espacio y su tiempo de establecer la discusión pública sobre ese puerto al que hay que hacerle variaciones en el concepto que hoy se está estableciendo.

Buenaventura, tiene calado que fluctúa entre 10 y 12 metros, el dragado que hicimos del canal de acceso garantizó 12 metros y están entrando barcos, los más grandes de la historia de Buenaventura.

Santa Marta y Ciénaga, el fondeo es el método del cargue del carbón, el calado, y el fondeo en la Bahía de Santa Marta permite barcos máximos, el barco más grande que se ha mandado aquí entiendo que es de 180.000 toneladas con carbón por fondeo. Y cargue indirecto a través de barcazas, se está trabajando en la posibilidad de que haya cargue directo porque allá se están moviendo 20 millones de toneladas, 16 de ellas por ferrocarril, récord el año pasado, y este año va para 20 millones de toneladas el Ferrocarril de Fenoco, nuestro, estamos moviendo por ferrocarril 43 millones de toneladas, somos el cuarto país de América en transporte de carga ferroviaria, lo tenemos que duplicar, tenemos que ser la segunda línea, del Cesar a Ciénaga y Santa Marta para que por allá salgan unos 50 millones de toneladas; del Cesar vamos a empezar en el 2007 tal vez unos 40 millones de toneladas. Entonces esos son los calados. San Antero también lo hace por fondeo, entonces carga mar adentro y se hace mediante tubería y boya.

Les voy a decir las cargas de los puertos del año pasado: Buenaventura 9.628.000, eso es emocionante, este año pasamos de 10.000.000; Tumaco, 162.000, hemos crecido; Barranquilla, incluyendo los puertos público y privado, 5.184.000, eso parece increíble; Santa Marta, aquí están incluidos Ciénaga, los puertos carboneros y la sociedad portuaria, oigan esta cifra, entran 21.613.000 toneladas, oyeron la cifra, a mí me emociona; Cartagena, vamos en 13.8 millones de toneladas; San Andrés 21.500, ahí vamos, tenemos es que multiplicar por 10 eso; Turbo, allá no hay puerto, hay un embarcadero, millón y medio de toneladas; Coveñas, San Antero, las dos cosas, petróleo, 12 millones 24.000 toneladas, 12 millones de toneladas de petróleo es la platica de Colombia, 43 millones de toneladas de carbón es la platica de Colombia, esos son nuestros recursos, nuestra balanza comercial; Puerto Bolívar en las otras mercancías más carbón, la Bahía de Portete tiene el récord, es la que más mueve, 22.35 millones de toneladas. Todo eso son 86.2 millones de toneladas que estamos moviendo por los puertos.

¿Por qué eso? Porque se están manejando bien los públicos y los privados, correctamente, porque se han hecho inversiones, usted ya lo señaló en su exposición, las inversiones que se han hecho están cortas,

porque hubo valor al tomar la decisión de cambiar de administración a los puertos, porque hubo valor de los inversionistas en invertir un capital de riesgo en ese momento, que ha rendido infinitamente para el país. Y bueno, ¿esos puertos qué? Los puertos nuestros hoy son capaces de mover 128 millones de toneladas. ¿Cuándo llegaremos a 128 millones de toneladas? Ustedes saben más de política que yo, supongo que al ritmo de crecimiento de unos 10 millones de toneladas por año, estaremos acercándonos al límite en 4 años. Oigan el dato, si no intervenimos en la expansión portuaria en 4 años podemos estar, no colapsados, porque uno mover 128 millones de toneladas no es estar colapsado propiamente, pero si limitados en el crecimiento, pero las inversiones portuarias no se hacen en un año, dos años, es un período de largo trámite. Y esos señores que ahí sentados salvo uno, no estarían dispuestos a hacer inversiones portuarias porque tienen que recuperar la inversión, y entonces si el tiempo que les falta de concesión es corto, no tendrían tiempo de recuperar la inversión, entonces limitarían las inversiones, las inversiones que necesitamos hacer, tendrían: inversiones de mejoramiento en los puertos y algunas expansiones permitirían avanzar hacia 165 millones de toneladas sin mayor problema, y entonces ya el problema sería de 11 años nada más, entonces tenemos que hacer esas inversiones, se están haciendo algunas. Ustedes supieron que la sociedad portuaria de Cartagena, puerto nuestro, trajeron nuevas grúas... habían dos y trajeron otras dos, están instaladas.

¿Cuántos puertos de toda índole y permisos portuarios hay en Colombia? 46, son: 17 concesiones y 29 de los que son permisos, 46. Eso es una cantidad muy importante a tal punto que a si me preguntaran: ¿en qué está bien en infraestructura Colombia? Yo diría, en infraestructura de transporte, porque la otra no me voy a meter, me da pena, estamos muy bien en puertos y en aeropuertos, en lo otro tenemos debilidades pero subsanables con inversiones importantes pero subsanables, tenemos muchas solicitudes de permisos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Armando Amaya:

Gracias Presidente. Es que no quisiera Ministro que continuara sin complementar el tema de los puertos fluviales con las inquietudes del corredor vial que lo hace viable, especialmente el tema de Acapulco, el tema de Aguachica, Gamarra, y el tema indudablemente del paso de la Circunvalar de Gamarra, o sea, para que dejemos ese tema listo, ya quedó claro lo de la concesión, pero eso nos complementaría porque en las respuestas tanto suyas como de Invías, establece que viene un documento Conpes para meterlo a la red primaria, y que hoy por el decreto que he mencionado repetidamente, el 2656, le corresponde a Invías el mantenimiento de ese corredor vial.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Por orden, voy a dejar para lo último la respuesta de lo suyo porque tengo debilidad para la respuesta.

Continuando en el tema, tenemos en este momento 22 solicitudes de concesiones y permisos portuarios, en análisis en el documento es la fecha de la solicitud, el tipo de proyecto y los avances que tiene. Quisiéramos más velocidad en esta materia, hay competencias de Cormagdalena, competencias de Inco, competencias nuestras, vamos a ver cómo aceleramos para que esto vaya teniendo expansión.

¿Qué tenemos que hacer para expandir rápidamente a garantizar 170 millones de toneladas de capacidad en el país? Eso nos pone a la vanguardia en América Latina, nuestros puertos van a servir de elemento de apoyo en el comercio mundial para América del Sur y parte de las Antillas, porque no es cosa de TLC, el mundo tiene un proceso que ustedes lo observan históricamente y es irreversible, no es ni siquiera cosa de tratados, el mundo se está globalizando, es irreversible ese proceso, y en la globalización con o sin tratados el comercio mundial se mueve es por el mar, y para el acceso al mar o desde él se necesitan los puertos. Antes de pasar a referirme concisamente a la expansión portuaria, quiero decirles, que no solo en esto estamos bien, ustedes saben que

nosotros hemos venido a decirles, estamos muy mal en esto: vías terciarias, secundarias, deficientes en primarias, en lo que estamos bien por qué no vamos a decir que estamos bien y enorgullecemos.

Los primeros puertos de América Latina que se van a certificar en la OMI serán los colombianos, están prácticamente listos. Un puerto que no esté certificado en la OMI no tendrá acceso a puertos de Norteamérica, ni a Estados Unidos, ni al Canadá, es decir, que está vetado; si un barco tiene origen en un puerto no certificado no puede arribar a un puerto norteamericano, a partir de determinada fecha, inicialmente era este año, va a ser el año entrante, nosotros estamos listos. ¿Por qué estamos listos? Por dos asuntos que también eran tema del debate: uno, por el tema que se ha implementado de seguridad en los puertos, en alianza de las empresas que manejan los puertos, en alianza con los operadores portuarios, en alianza con los elementos de seguridad, en alianza con organismos internacionales, en alianza con las aduanas nacionales.

¿Qué pasó? Nosotros hemos tenido una crisis, somos vistos como un país de riesgo; cuando ustedes viajan y llegan a un aeropuerto y así sean parlamentarios, y le ven el pasaporte los ponen en la cola de revisión. Así es la mercancía nuestra, pero nuestra mercancía en puertos por la condición de conflictos y por la condición de mercancías peligrosas de entrada o de salida, nos vigilan más las de salida, necesitaron acompañamientos de organismos internacionales a los nacionales ya mencionados y condiciones extremas de seguridad, de tal manera que nuestros puertos son acompañados incluso por organismos como la DEA, y certificados nuestros puertos por ellos.

En los últimos años, entiendo que en los últimos 9 años no ha habido detectado desde puertos nuestros ningún embarque de mercancía volúmenes, incluso, con narcóticos, por el esfuerzo que se ha hecho. ¿Eso para qué ha servido? Ha servido para que estemos listos para la certificación internacional. Un paisano mío, ex Ministro de Minas decía que las bajaditas son para coger impulso, y otros dicen que las crisis son para crecer. Eso que es un elemento de crisis se convierte en un elemento coyuntural de crecimiento, nuestros puertos están listos, por eso, por la buena administración, por la conjugación y conjunción de entidades complementarias, los vuelvo a citar para que no se les olvide, quienes son: las sociedades portuarias, las empresas portuarias, los operadores portuarios, la Dimar y Armada, Aduanas, Policía, Ejército en algunos casos, organismos internacionales como la DEA, Superintendencia Portuaria; y segundo elemento ¿por qué? Porque aquí no somos celosos con las competencias, donde más eficacia del Estado tenga la competencia ahí la fijamos, que Cormagdalena es más eficiente en las competencias del río Magdalena, que la Dimar es más competente en áreas portuarias, el Ministerio se desprende, se la entrega a la Dimar, nosotros no peleamos. Dijimos, ¿cuál era la competente para el tema de seguridad? Dijimos, es la Dimar, encárguese de ello, y produjimos el decreto, un decreto modelo.

Pues bien, en la Comunidad Andina, en las reuniones que hemos hecho al respecto nos inquietan y nos piden asesoría a la Dimar, al Ministerio, a la Superintendencia, para asesorarlos en esa materia y los aconsejamos fraternalmente de que recorran el camino de nosotros; iban recorriendo un camino equívoco en el Perú, dando doble competencia, yo le dije al Ministro, si sigue por ese camino les llega el tiempo de la certificación y no la van a lograr; el Ecuador lo entendió y anda gemeleado con nosotros en la materia y van a tener después de nosotros, el segundo certificado va a ser Ecuador, van recorriendo el mismo camino. Eso va a ser infinitamente importante para la competitividad nuestra y sobre todo para el crecimiento de nuestros puertos, son esfuerzos de acumulación, son acumulaciones de esfuerzos.

Nosotros ¿qué hemos hecho? Continuar esas políticas, respaldarlas, hablando con toda claridad, nosotros no le escondemos nada a los de las sociedades portuarias, cuando hay necesidad de apretar, apretamos, cuando hay necesidad de acariciar, acariciamos, y cuando hay necesidad de raspar, laceramos, lo que haya necesidad, porque es que somos personas del mismo buque y tenemos que salir adelante con criterios y

diferencias, pero el objetivo final es el mismo, y somos acompañantes de eso, somos socios de ese proceso tan exitoso.

Expansión portuaria, en la expansión portuaria está en discusión, nos entregaron un documento más o menos bueno, contratado por Planeación Nacional. A mí me gusta decir claramente las cosas, porque no es bueno, pero tampoco es perverso, tiene cosas rescatables que nosotros incorporamos y ópticas que no compartimos, entonces como esos estudios no son cátedra, ni son magíster, sino que son asesorías para uno tomar lo que le conviene y definir las políticas, nosotros tomamos lo que nos parece razonable y conveniente, y estamos definiendo la política de expansión a través de documento Conpes en discusión pública, ya, para que ustedes lo discutan, ellos lo están discutiendo. Tiene algunos pormenores: uno, el que más preocupa, por ejemplo, vamos a adicionar los términos de las concesiones, es la decisión más difícil, entonces la decisión es si, las vamos a adicionar. ¿Por qué hoy y no 6 meses de que se venza la concesión? Porque las inversiones se requieren es desde ahora, y ellos no van a hacer inversiones sino tienen largo aliento en la concesión; la sociedad portuaria de Cartagena si no tuviera garantía que está hasta el 2033 no estaba trayendo grúas, porque no tendría tiempo de recuperar la inversión. Pero con unas condiciones, se las digo y son primicia para ellos y para ustedes: condiciones de la expansión del tiempo, de la ampliación del tiempo de concesión.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

Señor Ministro, va ser prórroga, ¿o va ser modificación de los términos?

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

No le sé responder pero va ser más tiempo. Muy bien, van a tener las siguientes condiciones, todas muy importantes: la primera, es una garantía de las inversiones a valor real, aquí todos saben qué quiero decir, cuando digo que es garantía de esa inversión a valor real; segundo, modificación de la fórmula y simplificación de la fórmula de compensación, razonable, sin escurrirlos, sino una cosa razonable, el negocio es bueno para ellos, que sea bueno para el país. ¿Qué es bueno para el país? En este orden de ideas: primero, que se beneficie el comercio internacional, para eso son los puertos; segundo, que se generen dinámicas del sector productivo, un puerto no se entiende sin que alrededor hayan dinámicas del sector productivo, entonces hay que estimularlas; tercero, que genere condiciones en el área por sector productivo dinamizado de mejoramiento de los niveles de empleo; cuarto, lo de la contraprestación razonable, pero le ponemos una quinta; esos puertos son de nosotros, del último colombiano campesino que no conoce el mar, o del primer portuario, son de nosotros, y los están administrando unas empresas muy competentes y sabias, y con capacidad económica, que se enriquezcan, nosotros necesitamos muchos ricos en Colombia y pocos pobres, pero que partecita de eso que produce se lo devuelva a la Nación para hacer inversionistas en las áreas portuarias, fórmulas muy simples; y una condición adicional, nosotros no vamos a poner el término de la ampliación del tiempo de concesión, porque eso sería lo más difícil, en los consejos comunales amigos de los concesionarios y agradecidos con el empleo que dan y todo, se han escuchado voces desde calificadas hasta de motín, que les incrementemos entonces el tiempo de concesión, y han pedido algunos en esos consejos comunales desde 10 años hasta 100.

Escuché en Santa Marta a dos ciudadanos amigos del señor Presidente de la Sociedad Portuaria, que pidieron adición del tiempo por 100 años, si ustedes lo quieren por 10 años lo tendrán por 10 años, si lo quieren por 100 años lo tendrán por 100 años, no va ser decisión de nosotros, va ser decisión de ellos, no de la TIR, la TIR va ser interna de ellos, va ser una decisión de cuánto creemos que vale por año, la prima. Porque amigos míos además de la tasa compensatoria como en todo negocio ya montado se tiene que pagar prima por un negocio que ya está montado, usted se va para Unicentro y le dice al dueño del local, alquíleme el local, y le alquilan el local por una mensualidad, pero el tipo que tenía una venta de zapatos

ya rentable, y usted le dice, bueno, se va de ahí que yo alquilé el local, yo voy a poner no una venta de zapatos, sino una farmacia; y le dice, me voy, pero págume la prima. Entonces van a pagar prima, es una prima razonable, vamos a dar tiempo para pagarla. ¿Por qué? Porque si usted va a montar un puerto, diga, Barranquilla, el Gobierno no les va a montar puerto en ninguna parte, eso es de iniciativa privada y es rentable; entonces si usted lo va a hacer en Barranquilla tiene que sacar 200 millones de dólares para hacer el puerto, aquí no tiene que sacar los 200, ni los 100.

Ahí está, lo quiere por 100 años más, páguenos prima de 100 años, tanto por cada año, y si es por 100 años les damos unos placitos, pues más que si es por 10, por 10 podría ser de contado, por 30 en 3 años, por 100 en 8 ó 10 años. Por ejemplo, que no se asusten que va ser equilibrada y equitativa, yo solo aspiro a una sola cosa en mi vida, a ser justo, es lo más difícil posible, porque entre más justo sea uno más se parece a Dios.

Y la sexta es inversión social, como nosotros también somos dueños de eso nosotros tenemos que hacer exigencias de inversión social, particularmente en unas áreas que son muy deprimidas, que solo tiene eso y que se han venido haciendo; en Buenaventura tenemos muestras ejemplares de inversión, pero necesidades infinitamente mayores que las inversiones sociales que se puedan hacer, la mejor inversión social es dar empleo, la mejor inversión social es dinamizar el sector productivo, pero ahí hay inversiones también complementarias que es el coliseo, que es la cancha, la escuelita, los libros, las becas, eso también, pero el que quiera nuevas áreas portuarias y expansión portuaria tiene que demostrar que esas cosas se van a hacer, que sí se va a dinamizar el sector productivo, aquí están los paisanos de Aguadulce, ellos nos vienen diciendo y tenemos acuerdo, y está de acuerdo la región, que hagamos la vía a Aguadulce, tenemos la plata, hoy con el instrumento de la modificación de la ley, pero a ellos les vamos a poner unas condiciones: muéstranos qué eso va a generar sector productivo, cuántas fabricas se van a poner allá y muéstranos la decisión de las fábricas, no es la carretera y poner ahí un muelle para carbón, qué fabricas, y entonces qué empleo va a haber en Buenaventura; segundo, muéstranos cuál es la expansión de ese puerto, porque todo no se puede hacer ahí mismo, eso se va a proyectar.

Yo veo todo el conjunto de Buenaventura incluyendo Málaga, en 10 años con 30 millones de toneladas de movimiento de carga, 30, dirán ustedes, ese hombre está loco, no estoy loco, con 30 perfectamente, entonces tienen que mostrar cómo es la expansión, hasta cuándo van a crecer, porque a nosotros nos vale esa vía 50 ó 60.000 millones, y si eso no va ser útil para todo esto nosotros no vamos a ser socios; tercero, quiero ver como dicen los gringos, el color del billete que tienen para invertirlo a eso, nosotros les mostramos el color de nosotros y ustedes nos muestran el de ustedes, es decir, que nosotros invertimos con ustedes y vamos de socios.

Eso si es impactar una sociedad, una comunidad que ve un puerto pujante, expandiéndose y que simplemente ve pasar las mercancías que se producen en el interior o que van para el interior, y cunde la miseria, no debe suceder, entonces necesitamos que Buenaventura, aprovechando todo ese potencial, nada menos que el Pacífico, entonces que a través de la sociedad actual y de la futura Aguadulce, y ustedes tienen ahí, no me voy a extender más, ni a mortificarlos, para darle ocasión que hablen, sobre todo a mi compañero de la DIAN que tiene tantas cosas que decirles. Ahí están, cuántos se están pidiendo, hay más de 10 áreas portuarias solicitadas en Buenaventura, nosotros empezamos a creer en Buenaventura y los suramericanos, y entonces tenemos que arreglar esa carretera. Anoche hablaba con Santiago Montenegro, esa carretera no se puede aplazar más, definamos si es tercer carril, lo que sea, pero ese es el corredor de la competitividad y hay que resolverlo a la mayor brevedad, tenemos que tener decisiones este año.

Los otros puertos, tendrán estas condiciones. Muy admirado en el sector portuario es el Capitán Salas, y tuve una reunión muy frontal sobre el tema del pleito que tiene la Nación con la sociedad, a nosotros no nos interesa pelear, con ustedes no, tengo otros pleitos y lo peor que uno

puede hacer es tener muchas guerras simultáneas, las pierde todas, entonces es mejor, con usted no queremos pleito, yo les hago una propuesta privadamente y la hago públicamente, el pleito se acaba con nosotros, en el momento en que ustedes digan, si queremos resolver... hasta el 2033, o hasta el 2050, simplemente con las mismas condiciones de los otros, definimos el tal tema de la prima, la pagan, se resuelve ese problema y eso es bondadoso para todos.

En incertidumbre, un puerto que esté invirtiendo, un puerto tan importante como Cartagena, no va a tener tranquilidad de inversión, y nosotros tampoco vamos a tener tranquilidad de inversión porque la opinión pública y el control político nos dice, usted ¿qué está haciendo para ganarle el pleito a esa gente? No quiero ganar el pleito en nombre de la Nación, la Superintendencia no quiere ganar el pleito, los abogados que tenemos son muy buenos, lo que queremos es que no haya pleito. A mí no me han entendido los empresarios grandes del mundo de la ingeniería, lo que pasa es que no puedo ser distinto, soy así, así pienso, y si pensara así y proceder así siempre y en todo no permite ser Ministro no me importa no ser Ministro, pero por ser Ministro no voy a cambiar, y defendiendo mis posiciones, tengo mi criterio y mi carácter, y si hay que pelear por las cosas que son de responsabilidad de uno peleo hasta con el diablo, resolvamos eso amistosamente, terminemos ese pleito, y les estamos ganando a los que están peleando con nosotros, cómo estarán de ofendidos, le ganamos a los aseguradores 1.600 millones hace poquito, la semana pasada \$16.000 millones en los concesionarios, y les vamos a seguir ganando los pleitos; que se enverracan, que se enverraquen, pero si a uno lo nombra de Ministro, todavía no sé qué es ser Ministro, porque no me voy a acostumbrar a eso.

Pero uno tiene una responsabilidad, entre más alto el nivel mayor es la responsabilidad y el compromiso, entonces en esa misma forma vamos a tratar los conflictos, quien quiera resolverlos, los resolvemos.

Ayer doctor Juan terminamos el tema de autopistas del café con posiciones firmes, con los Gobernadores, con los Alcaldes, allá están socializando el tema, el 15 de junio firmamos el documento de conciliación de ese tema y lo llevamos al tribunal que hay dirimiendo ese pleito y empezamos a trabajar allá, es lo que necesitamos, pero todo eso mientras sea Ministro, un día, un año, el que sea, todo eso con dignidad, con carácter, con firmeza, como soy, como es este Gobierno, como a mí me enseñaron, por eso estoy aquí; quien más honrado que Álvaro Uribe, Álvaro Uribe jamás ha preguntado ni cuando fue Secretario de Obras, quién va en la licitación así o asa, nunca de Secretario de Obras Públicas cuando se podía, cuando no estaba el 2170 que nosotros hicimos que podía hacer contratos directos, nunca me mandó a alguien que le hubiera ayudado en política, vea, ayúdele, dele un contratito, nunca, es un hombre intachable.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Efrén Antonio Hernández Díaz:

A mí me parece tan importante lo que está planteando el Ministerio a la Sociedad Portuaria de Cartagena, porque no tiene sentido que el argumento fundamental de la demanda sea unos vicios de forma. Aquí no se está discutiendo cuestiones de daño patrimonial hacia la Nación, sino un tema que tiene que ver si había autorización, o no tenía autorización, si siguió un procedimiento, o no siguió un procedimiento, y me parece muy acertado lo que acaba de decir el señor Ministro de Transporte, incluso quisiera que nos acompañaran con una proposición los colegas, de respaldo a esa iniciativa que acaba de dar el señor Ministro, porque el país no se puede enredar en cuestiones accesorias frente a lo fundamental. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao:

Muy bien. Quedan pendientes dos temas, el tema de la Orinoquia en el oriente, que planteó el doctor Arenas y Germán Velásquez; el tema de las vías complementarias a Acapulco, ya estamos haciendo la primera vía, las otras variantes no sé responderle hasta que no hayan apropiaciones presupuestales.

Doctor Juan Hurtado, Presidente de la Comisión Segunda y señores miembros de las Comisiones Segundas y Quintas: qué bueno este debate, porque es tan bueno uno hablar de cosas en las que el país va avanzando bien y tiene buen camino para poder uno también quejarse en donde va mal. Ha sido de mucha importancia, no soy una persona experta en puertos, aquí hay sabios de temas portuarios, en el Gobierno también, en las barras, con paciencia han estado los miembros de la Sociedad Portuaria, muy útil que nosotros escucháramos sus conceptos. Y les agradezco mucho la atención y la paciencia conmigo.

Hace uso de la palabra el señor Director General de la DIAN, doctor Mario Aranguren:

Muchas gracias señor Presidente. Voy a ser muy preciso en las respuestas, voy a comenzar de atrás hacia adelante.

El Representante Espeleta hablaba de un tema en el Amazonas que ya fue solucionado con el tema del pescado de Brasil, eso ya está solucionado.

Quiero agradecerle la invitación que me hace el Representante Pedro Nelson Pardo, Representante por el departamento del Guainía. Sobre el tema de la gasolina allí con mucho gusto lo voy a acompañar y vamos a mirar ese tema en lo que es competencia de la DIAN.

El Representante Velásquez nos decía sobre el tema de la cartera morosa, estamos haciendo en la DIAN, hay un prepliego de licitación en la página web para entregar parte de la cartera morosa que tiene la DIAN mediante una licitación pública, transparente, y entregársela a algunas empresas para que nos ayuden en este tema de la cobranza. Desafortunadamente eso lo pagaría solamente frente al recaudo y un porcentaje tiene que salir del presupuesto nacional para hacer esos pagos, en la reforma tributaria nosotros habíamos llevado un artículo para que a los morosos se les cobrara costas como se hace en el sector privado, proposición que fue negada en la Cámara de Representantes durante el debate de la Reforma Tributaria.

De manera que nos toca seguir sacando plata de los contribuyentes cumplidos para pagar a quien nos cobra, sean funcionarios nuestros y adicionalmente a algunas empresas privadas para que nos ayuden en el tema de la cobranza con los contribuyentes incumplidos.

El Representante Oscar Suárez nos pregunta si tenemos alguna opción de hacer algo desde el punto de vista aduanero, parecido a lo que se hace en Maicao en la zona de régimen especial de allí, para Urabá. La respuesta es no, no tenemos en nuestros planes eso Representante, las situaciones son bien diferentes, es una zona especial eminentemente con una propensión agrícola y muy diferente al tema que debemos manejar con el tema de La Guajira.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Oscar de Jesús Suárez Mira:

Doctor Aranguren, habían dos cosas muy concretas en el tema de Urabá, entendiendo que es disímil de la problemática de Maicao, que era la importación de arroz crudo y arroz con capacho, y el tema de electrodomésticos, no más, eso era una de las peticiones que se había hecho de manera concreta. La DIAN dijo que iba a estudiar esa posibilidad.

Hace uso de la palabra el señor Director General de la DIAN, doctor Mario Aranguren:

En el tema del arroz el Ministerio de Agricultura dice que no, que eso evidentemente sería muy peligroso para toda la política que tienen en ese sector fundamentalmente con permitir importaciones de arroz, y creo que ese tema se tiene que hablar con el Ministro de Agricultura. En el tema de electrodomésticos nosotros hicimos un estudio y no podemos ceder ante la pretensión de hacer importaciones bajo un régimen especial en esa zona de Urabá.

Voy a hacer unas precisiones respecto a la intervención del Representante citante, el Representante Efrén Hernández Díaz. Cuando nosotros recibimos la DIAN, un proceso, aquí están las sociedades portuarias y ellos no me dejan mentir, cuando nosotros recibimos la DIAN un proceso de importación demoraba en promedio 15 días, hoy demora 18 horas, y tenemos procesos que duran dos horas, tenemos

importaciones que duran dos horas, el promedio lo bajamos de 15 días a 18 horas; una exportación en Colombia duraba 19 días, hoy en día dura en promedio 14 horas, y tenemos exportaciones que duran en algunos puertos solamente tres horas.

Eso, nosotros hemos mejorado, hemos agilizado y vamos mancomunadamente con los puertos, con todos los operadores portuarios y con todos los usuarios aduaneros, y hoy en día ese promedio en el proceso de exportación e importación nos ubica a países de la región exactamente a los niveles de Chile y de Perú, tenemos que seguir mejorando y creemos nosotros que haciendo unas adecuaciones, unas inversiones en infraestructura, resolviendo algunos temas que estamos resolviendo e implantando, ya cuando implantemos el Muisca eso lo podemos llevar a minutos.

Quiero aprovechar la oportunidad también para responderle respecto a ese punto a las observaciones que hiciera en su momento el Representante Guillermo Antonio Santos. El tema del control no es incompatible con el tema de celeridad y agilización del comercio exterior, uno puede ser eficiente y ágil en el manejo del comercio exterior y adicionalmente tener controles, lo que pasa es que la DIAN históricamente no ha tenido controles y los controles se han hecho fundamentalmente con la subjetividad y el parecer de cada uno de los funcionarios que tenemos en los diferentes puertos, de entrada y de salida. Entonces a criterio del funcionario hay revisión documental de la mercancía que ingresa o que sale del país, o a criterio mismo del funcionario hay revisión física de esa mercancía.

Entonces el comercio exterior no lo podemos dejar a la discreción de un poco de funcionarios, eso se necesita meterle inteligencia, necesitamos copiar y hacer lo que se hace en países que nos llevan ventajas en estos temas, me refiero fundamentalmente al tema que tenemos con España y con la Unión Europea, y esos son los modelos que estamos trayendo a Colombia y los estamos construyendo aquí.

Entonces le quiero decir Representante que el control y la agilización del comercio exterior no son dos temas incompatibles, que son absolutamente compatibles cuando uno le mete inteligencia a estos temas. Y en realidad estamos molestando, trabajando el comercio exterior a los importadores y exportadores que usualmente hacen importaciones y exportaciones legales en nuestro país y que no se está molestando a los que hacen contrabando técnico o abierto en este país. Entonces la idea es ejercer los controles a aquellos que nos están haciendo contrabando técnico y contrabando abierto, y dejar de molestar los que hacen el comercio exterior en aras de la legalidad. ¿Cómo hemos logrado esto? Esos avances de pasar de 19 días a unas horas en importación y exportación. Cuando llegamos y el Representante Guillermo Antonio nos pregunta por el Programa Siglo XXI, eso es SIGA, semánticamente en la administración anterior se le había cambiado el nombre de Siglo XXI a SIGA, llegamos nosotros y estaba instalado en el Aeropuerto de Bogotá y en el Aeropuerto de Medellín, y algo de exportaciones se estaba desarrollando para meterlo en un puerto marítimo en la ciudad de Cartagena, hoy en día en casi todos los puertos de entrada y salida del país nosotros desarrollamos e implementamos, le dimos un desarrollo e imprimimos celeridad al tema de SIGA porque no íbamos a esperar que tuviéramos la plataforma del Muisca, que todavía se nos demora en algunos aspectos de comercio exterior.

Entonces en aras de eso corrimos con el SIGA y lo implantamos, ya tenemos para importación y exportación en los principales puertos del país, solamente falta módulo de importación en Medellín y en Bogotá, pero en los demás puertos marítimos están instalados tanto el módulo de importación, como el módulo de exportación, y eso ha hecho que evidentemente se elimine papel y que todos los trámites se hagan a través del sistema, que nos ahorra costos y nos hace mucho más eficientes y evidentemente agiliza el tema de comercio exterior. Y con el Muisca cuando lo implantemos lo que se va a hacer es básicamente tener en cuenta, meterle mucha inteligencia al tema de control, que sea perfectamente compatible con la agilización del comercio exterior, de

manera que un proceso de exportación o importación lo podamos hacer en minutos y no desechemos el tema del control, que lo hagamos de una manera más inteligente y menos manual, como se ha venido haciendo tradicionalmente en Colombia.

Voy a referirme al tema de Manaure. El Representante Wilmer González y el Representante Espeleta han hablado del tema, yo quiero comentarles que la decisión de habilitar el puerto para operaciones de comercio exterior en Manaure es definitiva. No voy a entrar, la presentación la hizo el Representante Espeleta y nos mostró aquí a todo el mundo, no voy ahondar en ese tema de la inconveniencia que tiene Portete como puerto habilitado para el comercio exterior, que no cumple ningún requisito, allí no tenemos el control, no tenemos la seguridad y no podemos hacer la operación como autoridad aduanera y tenemos que garantizar esto con equidad y transparencia, allí no tenemos ni equidad, ni legalidad, ni transparencia, y por ende la decisión es pasar toda la operación y habilitar el Puerto de Manaure. El Puerto de Manaure, nosotros dimos un plazo para que se adecuara, el Ministerio de Transporte hasta el día 30 de abril habilitó el puerto para operaciones comerciales, por esa razón nosotros hemos tenido que aplazar la resolución de deshabilitación de Portete y habilitación de Manaure para operaciones de comercio exterior, y la hemos nuevamente aplazado en una reunión que estuvo usted y estuvo el señor Gobernador de La Guajira, debido a que el Instituto de Concesiones, y todavía no se ha resuelto el tema de la concesión, aquí hay gente experta en manejo de puertos que les pueden ayudar muchísimo, pero la hemos aplazado hasta el 30.

Usted me propone que hagamos un plazo más prudencial, vamos a estudiar ese tema y seguramente le vamos a conceder un plazo más prudencial para la habilitación del Puerto de Manaure, pero la decisión de habilitar Portete para operaciones de comercio exterior es irreversible.

Me pregunta usted qué paso con la modificación del Decreto 633, y el Representante Espeleta nos hace un comentario al respecto con la modificación que surgió posteriormente a la reunión que tuvimos. Se hizo una reunión, usted asistió, asistieron algunas autoridades de La Guajira, algunos Alcaldes, Senadores, y con presencia de la ANDI se dijo los pro y los contra del Decreto 633, allí usted vio que nuestra actitud en la DIAN ha sido solamente de moderadores de este tema, se concertó en ese momento que en el Decreto 633 con lo que refiere al tema de viajeros se pasara de dos electrodomésticos a cuatro, y de seis mercancías diferentes a electrodomésticos a doce, y todo lo que se concertó en esa reunión se hizo, se hizo el proyecto de decreto.

Al siguiente día de la reunión nosotros lo enmendamos el conducto regular del Ministerio de Hacienda, y tengo entendido que hasta ayer hubo reunión del Comité de Asuntos Aduaneros y Arancelarios y se tocaba el tema del decreto porque es un tema aduanero y fue aprobado en el Comité de Asuntos Aduaneros y Arancelarios en el día de ayer, de manera que está próxima ya la firma del señor Presidente y del Ministro de Hacienda.

El Representante Espeleta nos decía con respecto a ese mismo tema, de que repensáramos el tema de los electrodomésticos, lo hemos pensado y no vamos a ceder en el tema de los cuatro electrodomésticos por viajero, de manera que ese ya es un tema decidido desde el punto de vista de nosotros.

El Representante Guillermo Santos nos muestra las cifras que hemos dado nosotros en las respuestas a este cuestionario, US\$ 450 millones de contrabando es mucho dinero, 30% de evasión en Colombia es mucho dinero, muchísimo dinero. La Reforma Tributaria que nos aprobó el Congreso de la República, una modificación para el tema del régimen común en el... y básicamente las estadísticas que tenemos nosotros, las estadísticas que nos da la misma Fenalco, las estadísticas que nos da el Departamento Nacional de Planeación y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, muestra que el sector informal de la economía tiene más ingresos que el sector formal de la economía y ahí evidentemente hay un gran porcentaje de evasión del IVA. Entonces, si bien lo reconozco como Director de la DIAN, que en algunos casos hay

excesos de los funcionarios de la DIAN, que pueden incluso llegar a poner en peligro financiero a alguna empresa, lo tenemos hoy en supermercados, hipermercados, etc.; con el tema de los inventarios, la no deducción de los inventarios que pierden y que roban en los supermercados.

Por un concepto y una interpretación de la DIAN, evidentemente reconozco que hay algunos excesos y unas actuaciones indebidas, de pronto no de mala fe, quiero aclarar eso, pero indebidas hacia el sector privado por parte de los funcionarios de la DIAN, pero no es una persecución las labores de control, las labores de control no es una persecución contra determinadas personas, grupos, etc., y en el caso que usted menciona, los medianos y los pequeños contribuyentes. Es parte del control que tenemos que hacer y el cumplimiento de la Ley Tributaria y Aduanera que tiene que cumplir todo el mundo en Colombia, aunque acepto que hayan algunos excesos en algunos casos puntuales, cosa que le agradecería mucho Representante que nos informara de cuáles son estos casos y tomamos las medidas de rigor.

Me pregunta el Representante Guillermo Antonio si realmente ejercemos el control establecido en las normas, si tenemos la capacidad operativa, si tenemos todos los mecanismos, etc., en realidad el tema del contrabando y el tema de la evasión son temas muy complejos que hay que tratarlos de una manera mucho más técnica. Usted hablaba de un estudio que hicimos una vez en la Contraloría General de la República cuando estuve allí, y sí, realmente la DIAN tiene unos problemas estructurales que estamos atacando: Uno de los problemas estructurales que tiene la DIAN es el tema de información, en la DIAN tenemos 85 sistemas con los cuales administramos la DIAN y es muy difícil saber quién pagó y quién no pagó. El Presidente de la República pregunta cuánta leche fue importada a Colombia en el mes anterior, y le tenemos que decir que no tenemos la información, sino la información de seis meses atrás; la recaudación tributaria de nosotros se demora 20 días en consolidarla para saber exactamente qué fue lo que recaudamos en el mes de abril, y así sucesivamente, tiene 20 días de demora; las operaciones y las actuaciones que están haciendo los funcionarios de la DIAN en cada una de las administraciones nos toca es averiguarlo a través del administrador de la región, y envía un fax, etc., con unas dos semanas posteriores al hecho.

De manera que no estamos encima del tema, y es un tema estructural que tiene la DIAN, un tema de información. Entonces por esa razón ese tema estructural de la DIAN, hicimos una reingeniería de todos los procesos que tienen que ver con el ámbito tributario, aduanero y cambiario, esa reingeniería ya la hicimos, y tenemos 100 personas trabajando en el Proyecto Muisca, la primera fase del Muisca entra en agosto, en producción, y es servicio, prácticamente es servicio, y después cada dos meses vamos implantando nuevas opciones del Muisca a través de la web, etc., y esto del comercio exterior nos va a agilizar muchísimo y nos va a asegurar el control técnico, y para poder combinar y decir: Este usuario aduanero que está haciendo esta importación ha tenido problemas en el IVA, ha tenido problemas en renta, le hemos hecho auditorías en el pasado, etc., nada nos garantiza que la importación que esté haciendo esté bien, o no venga con su facturación, problemas de valoración, etc., y lo paramos.

Pero aquel que es bueno y que se ha portado fiscalmente bien en todos los impuestos, etc., y está haciendo una operación de comercio exterior, va a pasar rápido. Entonces ese tema lo estamos resolviendo, y desafortunadamente el Representante Velásquez nos decía: ¿cuándo van a empezar con estos temas? España se demoró 24 años en hacer esto, lo estamos haciendo en 24 meses. ¿Con qué? Pues con la experticia de España para no incurrir en los errores que incurrió España, España es hoy en día una de las mejores administraciones tributarias aduaneras del mundo, reconocida por la Unión Europea, y el modelo español de administración se generalizó en toda la Unión Europea. Entonces junto con España y el servicio de rentas internas y la aduana norteamericana, son las entidades más apetecidas hoy en términos de eficiencia, agilización y de servicio que fundamentalmente es el tema aduanero y aun el tema tributario, sin desprenderse del tema del control.

Adicionalmente pues tenemos unos temas que son absolutamente estructurales y que hemos empezado a redefinir. En la DIAN se han hecho ya cuatro reestructuraciones desde que fue creada la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, esas reestructuraciones han cambiado en la organización, la estructura organizativa, han cambiado funciones, han cambiado procesos, etc., pero en últimas no han dado los beneficios que esperaba el país. Uno cuando hace un estudio sobre la evasión en Colombia, en el año 85 la evasión en Colombia era el 30%, en el 90 el 30%, y en el año 2002 es el 30%. Entonces, el tema que hemos descubierto nosotros es que detrás de la organización no había un tema estructural y técnico que manejara la administración y que ayudara a soportar todo el peso que tiene la administración tributaria y aduanera, por eso nosotros definimos primero el modelo tecnológico que es el Muisca, la reingeniería de proceso del modelo tecnológico y ahora vamos a emprender la reestructuración.

Pero palabras más, palabras menos Representante, el tema de la reestructuración tiene que ver con la cualidad y la remuneración de los trabajadores y los funcionarios de la DIAN; uno, debe tener funcionarios muy bien remunerados de carrera, fundamentalmente el éxito de las administraciones tributarias aparte del elemento tecnológico, de las administraciones de aduanas y de impuestos que nos llevan ventaja en el mundo entero ha sido que tienen una flexibilidad en el manejo presupuestal y adicionalmente son funcionarios competentes y muy bien remunerados, los mejores remunerados de todo el sector público de cada país. Porque es la administración, es el control y la garantía de que los impuestos se recauden y que en el tema de aduanas y en la operación aduanera no se permee con cualquier tema de subfacturación o de contrabando técnico, y esa es una garantía, pero no es infalible, pero es una garantía importantísima para que eso sea así, desafortunadamente la carrera y la administración tributaria al igual que en muchas entidades del sector público, fue para en el año 1997, hoy actualmente tenemos funcionarios dentro de la DIAN en cargos auxiliares, hoy en día son graduados en sus universidades, gente con posgrados y ganándose un sueldo de auxiliar, porque no existe carrera administrativa que le permita ascender dentro de la entidad.

Ese es uno de los problemas graves que tiene la entidad, y a la par de eso hay un tema de corrupción en unos funcionarios de la DIAN que hemos empezado a solventar. Usted lo mencionaba cuando, y me hacía una pregunta Representante respecto al uso racional de los recursos y al tema de la politización. Hoy en día en la DIAN, salvo las excepciones de los puertos de Santa Marta, Cartagena, Riohacha, Maicao, los administradores, los directores de esas aduanas y de esas administraciones tributarias, en esas tengo oficiales de la Armada Nacional por un tema de defensa nacional y de soberanía nacional, y son oficiales profesionales de la Armada Nacional y están al frente de esos puertos; en los demás casos, salvo esas excepciones, los funcionarios que ocupan el cargo de administradores de aduanas y de impuestos, es gente de carrera de la DIAN, y he sacado a todos los administradores que estaban ahí cuando nosotros tomamos la DIAN, salvo uno o dos casos de gente que estaba ahí que no siendo de carrera es competente, he sacado a esos administradores, replantee el tema de los jefes de división con gente de carrera de la DIAN y adicionalmente saqué más de 700 funcionarios de los cuales habían 600 contratos con tintes políticos y nombramientos a dedo, y algunos funcionarios de carrera de la DIAN en investigaciones disciplinarias en conjunto con el CTI, afirmaciones de corrupción, procedimientos inadecuados contra contribuyentes, etc., y corrupción, de carrera de la DIAN, y hemos sacado y erradicado esos temas.

Pero la DIAN necesita personal, no puede decir que la DIAN pueda reducir a la mitad la cantidad de personas y de funcionarios que tiene para atender las obligaciones aduaneras, tributarias y cambiarias, en realidad necesito este número de funcionarios que recibí cuando entré a la DIAN y aun con el apoyo tecnológico no me puede desprender de ese número de funcionarios. Entonces ¿qué hicimos? Para entrar como supernumerario en la DIAN se necesita solamente un requisito, que lo nombraran, contratamos a una firma e hicimos un concurso, y hubo toda la veeduría

y toda la transparencia en ese tema, y una firma privada hizo todo el tema del concurso, y seleccionó y me seleccionó más o menos a unos 800 jóvenes, menores de 26 años, aptos para entrar a la DIAN, hizo un test de ética y básicamente para garantizar qué probabilidad de corrupción y qué valores tiene la persona, etc., que son temas que tenemos que resolver dentro de la DIAN cuando impulsemos el tema de la carrera y de la remuneración de nuestros empleados en la DIAN. Para entrar a la DIAN tiene que ser una cosa absolutamente rigurosa, con visita a su núcleo familiar, de dónde viene, de dónde proviene, porque va a manejar información de las aduanas y de los contribuyentes, los importadores y exportadores de este país.

Entonces hicimos eso y logramos vincular más o menos a unos 580 funcionarios, el efecto neto de todo este tema es que hay un ahorro, este año el ahorro que tengo de personal es de \$2.500 millones, y el año pasado nos ahorramos mucha más plata porque terminamos el año sin 600 funcionarios, este año incorporamos a 500 y algo de funcionarios en ese proceso de concurso y ahí los tenemos, jóvenes profesionales menores de 26 años que son los que más talla nos están dando actualmente en la estructura de la DIAN y los tengo todos vinculados a temas de comercio exterior, fundamentalmente operación aduanera en los puertos de entrada del país.

Le doy un dato Representante, el año pasado suprimimos unos cargos, el presupuesto de la DIAN el año pasado era de \$324.000 millones, este año tenemos que responder por una recaudación de \$35 billones, tenemos un presupuesto de \$310.000 millones, es decir, \$14.000 millones menos que el año anterior, y el presupuesto de la DIAN, el 95% del presupuesto son gastos de personal, lo otro es para pagar los servicios públicos, los impuestos locales en los edificios y las propiedades que tiene la DIAN y para de contar, ese es todo el tema de la DIAN. Pero incluso tenemos \$14.000 millones menos este año que lo que teníamos el año anterior de presupuesto, y generamos un ahorro importante con el tema de supresión de jefes por ejemplo en las diferentes regionales. Había una regional que controlaba todo el Caribe colombiano, suprimimos esa regional, porque esa regional no era operativa, entonces Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Riohacha y Maicao, era controlado por una persona, un cargo que teníamos en Barranquilla, que era el Director Regional de la DIAN para la Costa Norte, suprimimos ese cargo y además eso tenía una infraestructura y tenía unos funcionarios como jefes de división y una cantidad de funcionarios.

Entonces lo que hicimos fue, suprimir esos cargos y aun el del director regional, y pasamos a esos funcionarios a engrosar las filas de fiscalización, operación aduanera, fiscalización aduanera, etc., que sea más operativo, al suprimir esos cargos nos estamos ahorrando \$18.000 millones; con los pensionados, 300 funcionarios pensionados en la DIAN, 2.167 millones el ahorro y a diciembre de este año voy a tener 700 pensionados por fuera de la DIAN, y esos funcionarios pues me hacen falta, le hacen falta a la entidad, es gente con un vasto conocimiento pero además tenemos que de alguna manera reemplazar dos pensionados por una persona nueva, o algo así, porque no podemos bajarnos por la responsabilidad que tenemos y porque la mayoría de acciones que estamos haciendo hoy en día, hasta que tengamos implantado la totalidad del Muisca casi que son manuales, exceptuando los temas que hacemos con el SIGA y etc.

El tema del Representante Pedro Arenas con el tema de San José del Guaviare, esa es una propuesta que se ha hecho, que se ha evaluado, y creemos que le vamos a dar viabilidad para poner una administración delegada en esa zona del país. Eso era todo señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Fernando Sanclemente Alzate, Superintendente de Puertos:

Gracias Presidente. Buenas tardes señor Ministro de Transporte, el Director de la DIAN, el doctor Arroyave, Director de Cormagdalena, los honorables parlamentarios de las Comisiones Segunda y Quinta, me complace enormemente tener a los gerentes de las sociedades portuarias, quiero manifestarles mi admiración y mi reconocimiento porque la gestión que ustedes han venido desempeñando en las sociedades portuarias

es motivo de orgullo nacional, y finalmente agradecer la invitación generosa de los Representantes Hernández y Espeleta a este importantísimo debate.

Realmente la presentación que hizo tanto el uno como el otro, más el concurso del señor Ministro de Transporte, pues básicamente los temas que fueron objeto de indagación por parte de la Superintendencia, me voy a limitar a hacer algunas precisiones. Arrancando por hacer un enorme reconocimiento al modelo de concesión portuaria, es el único modelo de concesiones en el país totalmente exitoso, los beneficios para la economía nacional son sobresalientes y realmente hay un gran reconocimiento al mismo modelo, el modelo hoy es producto de exportación y de reconocimiento en otros países. Como bien lo indicaba el señor Ministro, pues hoy a los inversionistas colombianos que creyeron en el modelo realmente se han venido haciendo otros puertos del Caribe, valga la pena destacar lo que ha hecho la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, que se ganó la concesión del Puerto de Caldera en Costa Rica; el grupo portuario que maneja el muelle 13 acaba de ganarse la concesión de Puerto Esmeralda en el Ecuador, donde tiene una participación del 50%; actualmente están participando en licitaciones en Guatemala tanto Cartagena, como Buenaventura.

Esto únicamente para destacar que realmente el modelo ha sido sumamente exitoso, le ha generado lo que ha recibido la Nación, con datos al año 2002 hemos recibido del orden de US\$ 83 millones por concepto de contraprestación de las sociedades portuarias; el Tesoro Nacional ha recibido por concepto de impuesto a la renta al año 2000 más de US\$ 50 millones; las economías que se le han generado a los exportadores con reducción de tarifas del orden del 52%, siendo mucho más competitivos nuestros productos en el contexto internacional; la modernización de nuestros puertos, hoy por hoy, tenemos el orgullo de que tenemos los puertos más eficientes, no solo del Caribe, sino inclusive de Latinoamérica, inclusive el Cono Sur, y no lo decimos nosotros, sino estudios tan importantes y recientes como la CAF y la Universidad Politécnica de Valencia, donde se destaca de manera significativa Cartagena y Buenaventura.

En ese orden de ideas y como bien lo indicaba el señor Ministro, en materia portuaria tenemos enormes bondades, no nos podemos ni mucho menos quedar con lo que fue el fantasma de Colpuertos de las dos vergüenzas nacionales en mi sentir, que ha tenido la historia reciente del país es el tema de Colpuertos y el tema de los Ferrocarriles Nacionales, que con un gran esfuerzo varias generaciones de colombianos y contra la adversidad de la propia geografía teníamos unos ferrocarriles importantes y hoy por hoy estamos en proceso de rehabilitar esos corredores viales. En ese orden de ideas, pues realmente el modelo es susceptible de mejorar sin lugar a dudas y no nos podemos quedar con el espejo retrovisor de lo que fue Colpuertos hoy los grandes desafíos son todos los procesos de integración, el tratado de libre comercio. Pero para tranquilidad del país, tenemos unas instalaciones portuarias que están en condiciones de atender esos desafíos, así lo indicaba en su presentación el señor Ministro, que tenemos una capacidad instalada del orden de 130 millones de toneladas, mientras se movilizó el año anterior del orden de unas 86 millones de toneladas. En ese orden de ideas, pues debo dar un parte de tranquilidad frente a las fortalezas en materia portuaria.

Igualmente he venido manifestando frente a las eventualidades de solicitudes de prórroga, creo que estos privados, con una gran visión empresarial y asumiendo integralmente los riesgos, porque a diferencia de lo que ocurre en los otros modelos de concesión, si eran exitosos y por fortuna lo son, y están generando unas utilidades muy significativas y como decía el señor Ministro, ojalá que sigan ganando plata para los intereses nacionales, a diferencia de lo que pasa en otros modelos de concesión, el Estado garantizaba, si bien es cierto, en el tema vial unos tráficos promedio diarios, en el tema aeroportuario igualmente. No, aquí el riesgo era ciento por ciento del Estado, y frente a un escenario tan desolador como el que se vislumbraba en el año 90 frente a lo que era la realidad de Colpuertos pues era muy difícil poder motivar inversionistas

que le apostaran al modelo, por fortuna el modelo es exitoso, insisto, susceptible de mejorar.

En materia de prórroga se ha venido sosteniendo en diferentes foros, que soy amigo de que se concedan las prórrogas siempre y cuando se analicen integralmente las condiciones contractuales. Estos son contratos de concesión de largo aliento, contratos a 20 años, a 30 años en materia de hidrocarburos, entonces necesariamente para mantener esta posición de vanguardia que tienen nuestros puertos, es imperioso como lo han venido haciendo las sociedades portuarias, hacer unas inversiones mayúsculas y son inversiones que hay que hacer día a día, y para poder mantener la competitividad de nuestros terminales pues se demanda de un horizonte amplio y generoso, pero sin lugar a dudas, se vislumbra una solicitud de prórroga, hay que analizar integralmente las condiciones de esos contratos de concesión, comparto la inquietud de los parlamentarios que en materia de contraprestaciones hay que hacer un análisis profundo en ese sentido partiendo de la equidad, porque las sociedades portuarias y sus inversionistas como la Nación, pues por supuesto son socios en esos modelos y pues debe haber equidad en las mismas, pero no solo hay que contemplar el tema de la contraprestación porque a veces se pierde un poco la óptica y se puede por desinformación, o por ausencia de una visión un poco más profunda, que el elemento vital de estos contratos es la contraprestación, en mi sentir, hay inclusive datos que nos indican que el modelo de privatización le ha generado a la economía nacional del orden de US\$ 21.000 millones.

El gobierno del Presidente Pastrana con gran esfuerzo logró motivar el famoso Plan Colombia que ha venido impulsando el señor Presidente Álvaro Uribe, y la Nación ha recibido del orden pesos más, pesos menos, US\$ 2.700 millones, hago esta símil para que ustedes puedan evidenciar lo que ha sido el modelo de privatización portuaria, no hay modelo en el país que le pueda arrojar a la Nación unos dividendos de esta naturaleza. Cualquier duda, cualquiera aclaración sobre el particular, estoy atento a resolverla. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

¿Quieren una sesión informal?

Hace uso de la palabra el Secretario General, doctor Orlando Guerra de la Rosa:

Así lo quieren, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Fernando Sanclemente Alzate, Superintendente de Puertos:

Excúsenme y hago una pequeña cuña: ahora que estábamos viendo la presentación del señor Ministro, pues quiero también destacar lo que ha hecho la Sociedad Portuaria en Santa Marta, en materia del cargue directo de carbón, que como ustedes saben, se ha venido generando un gran malestar en la zona de Ciénaga, la Sociedad Portuaria ha hecho inversiones recientes del orden de más de US\$ 8 millones para implementar el cargue directo, gracias a las bondades de la profundidad que tiene en sus zonas de maniobra y hoy por hoy ya está movilizándolo y cargando buques del orden de 75.000 toneladas de carbón.

Hace uso de la palabra el señor Capitán Alfonso Salas, Presidente de la Sociedad Portuaria de Cartagena:

Primero que todo mil gracias, esta es una linda oportunidad, nosotros traíamos un pequeño vídeo para presentarles, pero consideramos de que muchas de las cosas que íbamos a decir ahí han sido cubiertas por los anteriores comentarios que se han hecho sobre los puertos.

Me quisiera concentrar en un punto, que en forma sincera y muy franco lo ha tratado el señor Ministro de Transporte, esta es una linda oportunidad de explicarles por qué razones: porque se han discutido con mucha altura elementos de beneficio general, cuando uno pregunta qué es lo que le convocan en estas reuniones o en estas preocupaciones lo primero es, dónde está el interés nacional, si, cuál es el propósito que nos convoca, cuáles son las relaciones y algunas preocupaciones justas en mayores de las ocasiones, cuál es la responsabilidad que tenemos en

algunos en temas de participar en las definiciones, en contarles y explicarles cómo ha sido el desarrollo de los eventos, cómo fue que nació la participación de unos sectores en desarrollo portuario, qué resultados se han conseguido, como ustedes analizarían, pudiéramos aceptar que ha habido un balance positivo, pudiera ser cierto.

Pero hacemos un momento de reflexión de lo que el país necesita, son muchas más las cosas que tenemos que acometer con la realidad del presente y en lo que el país se quiere embarcar, en la búsqueda del beneficio general y del interés público, ese es el punto que debe ser elemento de compromiso, nosotros arribamos a los puertos con unas percepciones de obligaciones hacia un futuro. Si nos preguntan, ¿qué nos conformó al grupo que integró la Sociedad Portuaria? Fue, primero, hubo un desarrollo portuario en beneficio general, como hemos recorrido 10 ó 12 años y las cosas se han escrito por otros, no necesariamente por las sociedades, hay elementos a los cuales se puede recurrir para en forma generosa interpretar lo bueno que se hizo, los errores que cometimos, insisto, las acciones prontas en lo que el país necesita.

Es un punto de discusión y quiero sentarme en eso, de que cuando se buscó la solución de los puertos en el 93 es un panorama diferente al de 2004, fundamentalmente no llegamos a un centro comercial en que existía pujanza y bienestar y el local está en buenas condiciones, no ofrecimos un desastre y ahí están los archivos, las actas, las fotos, las pérdidas del Estado. La parte más sensible era que los puertos se han convertido en el estrangulamiento de la economía nacional. Las personas que apostaron en contra del sentir del razonamiento que embargaba el análisis del momento, era de incertidumbre y se puso por ver en el propósito de acompañar al Gobierno en la solución de esos puertos, entonces, la estructura de la sociedad, el contenido del esfuerzo no puede ser diferente del actuar de definiciones ciertas que en el 2004 como hechos podemos explicar, mostrar, o corregir.

Cuando tuvimos la primera inquietud de por qué se analizaba el negocio para la tranquilidad de todos, el negocio portuario es supremamente sencillo, hay negocios que ustedes tienen que tomarse cursos muy largos, interpretaciones muy complejas, hacer un sinnúmero de reuniones, no, el negocio de los puertos es sencillo, el negocio de los puertos tiene cuatro variables: volúmenes de carga, tarifas, inversiones y tiempo, y esos cuatro elementos entran a unos modelos económicos que sirven para negociar local, internacionalmente y cuando se acude a los bancos, que son los que finalmente apoyan el aporte financiero o los recursos económicos, para las obras que estamos ejecutando.

De manera que es una economía totalmente financiera. Y me genera mucha tranquilidad, lástima que el señor Ministro se me haya ido porque le tengo un gran respeto, sé la fortaleza que lo anima y su capacidad intelectual para entender el problema, él tiene una capacidad académica muy fundamentada, un mecanismo académico matemático ejemplar. Entonces, cuando entra en nuestros modelos el Ministro va a encontrar varias cosas importantes, y le cierro con la última: que cuando negociemos nuevamente tendrá que darnos más espacios para crecer en el beneficio del país, cuando él mire cuáles fueron las condiciones que se abrieron para hacer las inversiones la pregunta es, dónde está el beneficio, y el resumen es el siguiente: de cada \$100 que hemos recibido, \$44 se lo hemos entregado al Estado.

Entonces cuando se presentó la inquietud de cómo se hacía la ecuación básica, en el Gobierno del doctor Gaviria intervinieron las personas que merecen respeto y dedicación en esos momentos, en que el país se debatía entre las desgracias de los puertos y una alternativa que acompañara su desarrollo nacional, entonces todo el mundo convocó una solución y esa solución se manejó dentro de un modelo económico, aquí en los puertos no hay nada que en el 2004 no sepamos cómo negociamos en el 2002, de cada evento hay un acta, hay un análisis, hay un documento y hay un responsable, entonces, cuando negociamos con el Gobierno en Planeación Nacional, en el Ministerio de Transporte, tienen que reposar los documentos que sirvieron de base para la iniciación del cambio portuario.

Años más tarde el señor Contralor de la República manifiesta que se hizo una lesión enorme al Estado al entregarle los puertos al sector

privado, fue el doctor Turbay, hubo tema como tres o cuatro meses en el nivel nacional. Nosotros le pedimos al doctor David Turbay que analizara la situación, y así fue, el doctor Turbay generalmente estuvo con un grupo de la Contraloría, estuvo él personalmente cerca de 5 días, y encontró que estaba equivocado, estaba mal informado; entonces me preguntó, en qué lo podemos ayudar, y soltó como cinco o seis ideas, encontramos que ninguna de esas ideas no los permitía la ejecución de la ley; entonces me dijo, ¿qué podemos hacer? Le dije, hágame un favor, tráigame al Presidente de la República, y así fue, el día de la toma de Las Delicias, ese día el Presidente Samper estuvo en el puerto con sus Ministros; y le preguntamos, señor Presidente, nosotros somos gente prestadora de un servicio público, el país requiere unas inversiones que sobrepasan el modelo económico con el que se firmó el contrato inicial; el Presidente formó dos grupos de análisis: Un grupo de alcance económico, y un grupo de alcance legal.

El grupo de alcance económico lo manejó el señor Ministro de Comercio Exterior con un grupo de facilitación de comercio exterior, que lo acompañó Andi, Acopi, Fenalco; y por el otro lado en la parte jurídica, hubo un grupo en el cual participó hasta el Presidente del Consejo de Estado para buscar un camino, y el camino concluye como concluyó ahora el señor Ministro, necesitamos más tiempo para pagar las inversiones, el único atributo, la única variable que el Estado podía dar como margen de juego era tiempo, tiempo, y entramos a un modelo de... financiera a ver qué tiempo nos daban, en eso discutimos más de dos años, con cuatro Ministros de Transporte, con gente de Planeación Nacional, de manera que el documento fue supremamente estudiado con el conocimiento, por lo que era nuevo teníamos que estar sujetos al cuestionamiento de la implementación de la implementación que se desarrollara, es decir, tenemos que trabajar triplemente cuidadosos, primero porque era nuevo; segundo, por la responsabilidades de futuro; tercero, porque íbamos a ser severamente cuestionados, fuimos cuestionados por los periódicos cuando se hizo la ampliación, fuimos severamente investigados por la Fiscalía, Contraloría y Procuraduría, y todo fue encontrado correctamente, por razones y en este momento se produjo una demanda, nosotros no tenemos querrela con el Estado, una pelea es entre dos, nosotros nunca hemos demandado a la Nación, la Nación acudió a algo que puede ser respetable, que fuéramos a un tribunal... administrativo.

Y claro, vamos, eso es justo, si algo estaba por verificar, estamos en la completa obligación de sustentar los detalles que nos llevaron a asumir esas responsabilidades en la defensa del interés nacional y no de quienes somos accionistas del puerto, y estoy seguro que estamos listos a sentarnos con el señor Ministro, a definir los procesos, y encontrará que él en el ambiente de las necesidades del puerto nos dará más facilidades para cumplir las tareas de las que contempla ese contrato, este no es un contrato de contraprestaciones, este es un contrato de elementos que no miran únicamente las variables, sino que tenemos que mirar las variables en conjunto, y el problema es un problema de competitividad y de supervivencia nacional, o tenemos puertos o no vale la pena de hacer TLC, ALCA, Mercosur, porque todo lo que estamos negociando en esos acuerdos es el 3%, en los procesos logísticos de puertos hay elementos mucho más variables, hay grandes barreras económicas en el manejo de los inventarios. Entonces, ahí está el bienestar nacional, ahí está el compromiso de quienes asumimos las responsabilidades en el 93 y tenemos la obligación en el 2004 de sentarnos con el señor Ministro a dar las explicaciones que lo deje a él ciento por ciento satisfecho, eso se lo dije. Entonces, esa responsabilidad no puede ser ajena al sentimiento de servicio al país que embarga al señor Ministro, que lo obliga como funcionario del Estado y a nosotros como operadores del contrato a buscar la misma razón de equilibrio, la misma razón de beneficio general en la prestación de un servicio público en beneficio de los colombianos.

Hace uso de la palabra el señor Arroyave, Director de Cormagdalena:

Señor Presidente, quiero tocar lo referente a Cormagdalena en el tema de puertos. Desde hace aproximadamente 3 meses, por delegación del Ministerio de Transporte tenemos las autorizaciones y la autoridad para

conceder las concesiones portuarias a lo largo del río Magdalena, en eso como lo dijo el señor Ministro, venimos esforzándonos, obtuvimos dos funcionarios en comisión del Ministerio de Transporte y venimos acelerando la definición de una serie de trámites que en muchas oportunidades llevaban casi tres o cuatro años suspendidos. Quiero destacar que es nuestro interés, en vez de trancar este tipo de definiciones hacer lo más rápidamente posible, pero con el conocimiento suficiente desde el punto de vista jurídico y colaborar a los particulares para que esta tramitología salga de una vez por todas, pero que ante todo sepan algún tipo de definición. Ya el señor Ministro tocó el tema referente a puertos, no lo voy a repetir, simplemente voy a responder algunas inquietudes con respecto a inversiones en el alto Magdalena de parte de Cormagdalena, voy a destacar que en ejecución o recientemente terminados, la inversión que ha hecho Cormagdalena en el Alto Magdalena que se ha concretado en unos programas con el Fondo para el Fomento Francés para la Protección del Macizo Colombiano Puracé y Cueva de Guácharos, se han invertido de parte del Gobierno francés 1.006.000 euros, y de parte de Cormagdalena 311 millones. Este es un proyecto que se le está dando continuidad y que busca la sostenibilidad ambiental y la protección de estas zonas donde nace el río Magdalena.

También está en ejecución los estudios del distrito de riego de Natagaima, a un costo de \$1.800 millones, esto está en ejecución desde enero de este año y lo está ejecutando la Universidad del Tolima. También estoy en proceso de firmar un convenio con el municipio de Honda para entregarle un buque, el buque explorador, para que sea llevado a esta localidad y sirva tanto en la parte turística, como en la parte del museo del río, el cual nosotros estamos interesados en apoyar. Entonces, en ejecución con Cormagdalena viene invirtiendo, o está en proceso de inversión de casi 7.311 millones, destacándose la parte ambiental en lo que les mencioné del Macizo Colombiano; en proyecto, tenemos ya para presentar próximamente, yo pienso que antes de un mes, a Planeación Nacional para que nos dé las autorizaciones respectivas, el puerto de Caracol en el municipio de Neiva, para un costo de casi \$1.000 millones, este es un proyecto que será financiado conjuntamente con el departamento de Huila y con el municipio de Neiva, y es el tipo de obras que Cormagdalena está buscando apoyar, obras de impacto regional, y que tenga colaboración y aporte de los entes territoriales, llámense municipios o departamentos.

En el Espinal, Tolima, se tiene el puerto de La Caimanera con un costo de \$1.392 millones, del cual Cormagdalena aportará el 50%, el otro 50% deberá ser aportado por el municipio y por el departamento, como mencionó también como apoyo a la actividad de navegación turística que puede desarrollarse desde Honda hacia Neiva, está el proyecto de un buque turístico que podríamos movilizar toda esta gran cantidad de turistas que se mueven hacia Girardot, hacia Flandes, esto tiene un costo aproximadamente de \$1.500 millones, tenemos dentro de nuestro presupuesto para presentar a Planeación 750 millones, y estamos solicitando a la Gobernación de Cundinamarca y a la Gobernación del Huila que entre los dos aporten el otro 50%. En cuanto a obras hemos querido más bien terminar una serie de pequeñas obras, sobre todo de plantas de tratamiento que hay alrededor del río y que lamentablemente una vez terminadas no están en funcionamiento; en el municipio de Ambalema vamos a invertir \$80 millones, conjuntamente con el municipio para poner en marcha la planta de tratamiento de este municipio, en el municipio de Tarqui, también se hará una inversión de \$120 millones para terminar también la planta de tratamiento, se hará también una inversión en la planta de tratamiento de Gigante a un costo de \$869 millones, de los cuales aportaremos el 50%, continuaremos con el programa de protección del Macizo Colombiano, Puracé y Cueva Los Guácharos, y para este año aportaremos \$420 millones.

Finalmente, para concretar la pregunta del apoyo a la navegación turística, estamos en proceso de contratar la construcción de 10 muelles flotantes que serían destinados a colocarlos a lo largo del río entre Neiva y Honda, para que sirvan como apoyo a la navegación turística en estas partes, son una serie de muelles que son relativamente económicos, que

nos permite llegar muy rápidamente como el apoyo para que estas embarcaciones que se van a poner por allí tengan la forma de subirse y bajarse en las orillas, y pensamos también de alguna manera entregárselo a los municipios, vía concesión o vía comodato, de manera que ellos se encarguen del mantenimiento, de la operación de los mismos, y en el caso de que algún municipio no lo haga, o no lo haga oportunamente pues simplemente cogemos nuestro muelle y lo llevamos para otro municipio o para otro lugar que bien pueda ser utilizado. Básicamente señor Presidente es eso. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Director del Puerto de Buenaventura, doctor Víctor J. González:

Muchas gracias Presidente de la Comisión Segunda de la Cámara, honorables Representantes, doctor Efrén Hernández por la invitación que nos formuló. Yo simplemente quiero manifestarles tres puntos básicos: Uno, en el caso de Buenaventura y tal como lo informaba el doctor Sanclemente, lo mismo que el señor Ministro de Transporte, de los cerca de \$580.000 millones, que de 1994 a 2003, le hemos revertido al Estado, un 32% ha sido contraprestaciones, es cerca de \$185.000 millones, además de ello, inversión por 180.000 millones, inversión esta que totalmente le queda al Estado, no se lleva la Sociedad Portuaria un metro cuadrado de cemento; hemos efectuado inversión social por \$30.000 millones, que tal como lo mencionaba un Representante a la Cámara, es de una gran preocupación del sector político y créanos que la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria y de igual manera, hasta el punto que en este momento en uno de sus grandes avances es el de haber logrado en la semana inmediatamente anterior, un taller de trabajo conjuntamente con el señor Gobernador del departamento del Valle, el señor Alcalde Municipal de Buenaventura, la Fundación de las Sociedad Portuaria y la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria, para que entre todos hablemos de la Buenaventura viable, buscando casualmente esos propósitos de unas mayores oportunidades de generación de empleo, una Buenaventura que vaya a la par al mismo ritmo de trabajo y de crecimiento que lleva la Sociedad Portuaria de Buenaventura.

De esta manera creo que si tenemos enfocado la inversión social, y como tal no somos ajenos al hecho de poder recibir toda orientación o recomendación que contribuya a que las condiciones de Buenaventura mejoren ostensiblemente.

Hay un aspecto que el doctor Sanclemente conoce muy bien, y que con todo respeto me parece que vale la pena profundizar, y es de que definitivamente la Bahía de Buenaventura al Puerto de Buenaventura llegando en el presente año a 10 millones de toneladas y crecimiento como lo que está vislumbrando, requiere la mayor prontitud posible en el mejoramiento de la infraestructura vial, es consciente el señor Ministro que la infraestructura vial a Buenaventura no es la más adecuada, de que han tenido problemas con el desarrollo de la vía alterna, pero creemos necesario la comunidad portuaria en Buenaventura que hay que ponerle atención, efectivamente los cuellos de botella que se están generando es producto de no tener un buen desarrollo. Pero a eso hay que agregarle también de que ya las embarcaciones que están llegando al Puerto de Buenaventura superan la capacidad de profundidad que tiene el canal de acceso en 10 metros, estamos recibiendo embarcaciones de 11 metros, que en algunos momentos tienen que tener esperas en el terminal marítimo o en la zona de fondeo para poder tener aproximación, o para poder ingresar al canal.

Creo que de igual manera, como hay una política de mejoramiento ostensible a las condiciones de infraestructura en la Costa Atlántica, Buenaventura también se lo merece y como tal acompañamos el desarrollo que sea necesario por parte del Gobierno para poder lograr unas condiciones de infraestructura que acompañen el desarrollo portuario.

No cabe la más mínima duda de que estamos dispuestos a sentarnos como Sociedad Portuaria en un proceso de negociación, estudiando debidamente cada una de las diferentes alternativas o factores que el Gobierno Nacional en su... saber entender considera necesario, y me parece que el beneficio mayor de todo este proceso de negociación va ser

para el país, para el comercio exterior, y pueden estar ustedes convencidos señores Representantes a la Cámara de que las Sociedades Portuarias no son inferiores a ese reto y lo hemos podido demostrar en estos primeros 10 años, de haberle entregado, no solamente resultados económicos, sino resultados de competitividad, de eficiencia, de productividad al país, y además de ello algo bien importante, de un reconocimiento internacional que se hace al modelo de privatización portuaria.

Recientemente tuve oportunidad de participar en un seminario en Estados Unidos y todos los catráticos reconocen el modelo colombiano como un modelo exitoso, hasta el punto que creo que recientemente vamos a tener visita de funcionarios del Ministerio de Transporte de Sudáfrica con deseos de conocer qué es lo que se ha hecho al otro lado del Atlántico, porque se considera que es un modelo que como todo modelo es necesario revisarlo y ajustarlo, pero que comparativamente con lo que ha sucedido en el resto del mundo, es un modelo de mostrar.

Esos aspectos quería mencionar y nuevamente agradecerles la invitación.

Hace uso de la palabra el señor Director de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, doctor Mauricio Suárez:

Muchas gracias Presidente, un agradecimiento a la Comisión Segunda por la invitación a participar en este debate, al tiempo que queremos resaltar la importancia del mismo en cuanto a que pocas veces nos sentamos a pensar realmente en los temas que ayudan al desarrollo nacional y específicamente en los temas de infraestructura, y específicamente más aún en el tema de infraestructura portuaria.

El modelo de concesión portuario colombiano, todos hemos estado escuchando en la tarde de hoy y en la mañana, ha sido catalogado como un modelo exitoso en Latinoamérica, específicamente en foros de la Asociación de Autoridades Portuarias de América, en donde inclusive el doctor Sanclemente tuvo oportunidad de hacer una ponencia, la cual fue reconocida por cerca de 40 puertos latinoamericanos allí presentes, en los cuales pedían más y más información para ver cómo podían imitar este modelo, igualmente ha sido reconocido en los diferentes foros de la organización de estados americanos y por estudios inclusive que han buscado profundizar en el tema aquí del país, estudios desarrollados por la Universidad Externado de Colombia, se realizó recientemente a finales del año pasado un foro portuario nacional e internacional para evaluar el modelo de concesión, y precisamente al señor Presidente le acabamos de hacer entrega de un documento el cual resume todas las ponencias que hacían evaluación a ese modelo y que pues quedamos con el compromiso de hacerle llegar a los señores miembros de esta Comisión copia del mismo.

El impacto del modelo y la rentabilidad del mismo debe ser medido en el beneficio que ha traído y que traerá en función de competitividad al mercado de comercio exterior colombiano la concesión portuaria. Hemos estado escuchando aquí igualmente diferentes disertaciones, donde se muestran aspectos fundamentales como la eficiencia de materia aduanera, por ejemplo al pasar escuchábamos al Director de la DIAN hace un momento, de pasar de 15 días a 18 horas, pero fundamentalmente los temas de los costos, de la cadena logística que involucran tanto las importaciones como las exportaciones, tuvieron unas reducciones del 75%, esto no se da si no es con inversión en tecnología. Las inversiones en los temas portuarios, igualmente hemos escuchado si el modelo portuario colombiano ha invertido cifras muy por encima a los, o cerca a los US\$ 200 millones en la totalidad de las inversiones, estas son cifras gruesas que definitivamente el Estado en su momento entendió que no estaba en condiciones de poderlas revisar de manera directa y que por el contrario, el modelo lo único que estaba produciendo que era un modelo antipuerto, estaba produciendo era pérdidas.

Igualmente la productividad, y permítanme hacer un comercial un poco a lo que estamos desarrollando en Santa Marta, porque mucho se ha hablado de contenedores pero tenemos otros productos que se manejan en el país, como es la carga general, la carga a granel, pasamos de 850 toneladas día a tener hoy rendimientos 6.000, 6.500 toneladas día; en el

caso de los contenedores veíamos casos como se pasan de 7 a 84 contenedores por hora; en el caso del carbón pasamos con una inversión en tecnología de \$25.000 millones, pasamos de cargar 8.000 toneladas día a 25.000 toneladas día. Pero aquí me voy a detener un poco porque es importante y mucho se ha hablado sobre el tema de la operación de carbón en el puerto de Santa Marta, pero poco realmente han tenido la oportunidad de conocer y esto me abre espacio para invitarlos a que por favor nos visiten en el puerto de Santa Marta, ese es un puerto más que tiene la Nación, pero es el único puerto a aguas profundas que tiene Colombia y tal vez el único que tiene unas posibilidades inmediatas de desarrollo importante en materia de transporte multimodal involucrando el ferrocarril.

En el tema de carbón la inversión se hizo más que para buscar eficiencia y profundidad, se hizo sobre todo para contrarrestar un impacto ambiental que se venía desarrollando, este impacto ambiental tiene que ver con la contaminación visual que se produce por efecto de las operaciones con carga a barcas, específicamente en el caso de la Sociedad Portuaria de Santa Marta estas barcas eran cargadas sobre la Bahía de Santa Marta, todo visitante tenía que ver a escasos 100 metros buques con capacidades de hasta 70, 80, 90.000 toneladas, cargando con grúas y con barcaza al frente de la bahía más hermosa de América como algún locutor a nivel nacional lo ha definido. Pues, eso hoy ya no existe, no existe porque gracias a las bondades que precisamente quisimos aprovechar del Puerto de Santa Marta, hoy estamos cargando de manera directa y quiero decirles que se cargan 2 millones de toneladas al año, pasando próximamente a 3 millones de toneladas al año en ese puerto, y prácticamente no se siente.

Las inversiones en materia de infraestructura en términos generales en los puertos se han dado, pero fundamentalmente quiero destacar dos aspectos muy importantes para la Nación: inversiones, primero en nuestra gente, hemos pasado de personal portuario que venía de una serie de avisos a personal portuario completamente profesional, hoy los funcionarios de las Sociedades Portuarias y hay que ver casos como los de Buenaventura, Santa Marta, Cartagena, funcionarios que en su vida hubieran soñado conocer otros puertos, hoy van y se capacitan en China, en Holanda, en Alemania, en Estados Unidos, donde realmente se estén dando las mejores prácticas y nuestra gente hoy se ha ido profesionalizando a un nivel que de una u otra manera son igualmente modelo como profesionales portuarios latinoamericanos. Pero también hemos hecho inversiones en seguridad, y en este aspecto hay que hacer realmente un detenimiento porque somos un país que ha sufrido el flagelo de muchos frentes, pero sobre todo en el frente de seguridad, y aquí para poder precisamente brindar que los productos colombianos pudieran llegar al exterior hemos tenido que hacer esfuerzos ingentes para lograrlo, y afortunadamente hemos recibido de la cooperación, no solamente nacional, la cual fue exaltada en su momento también, mencionábamos la Policía de Antinarcóticos, la DIAN, los Entes de Control, Dimar y demás, pero sobre todo también la presencia internacional que nos ha estado acompañando y que hoy, precisamente nos ha certificado a través de programas como el NAS, como los convenios con la Comunidad Económica Europea.

Todo esto está muy bien, pero realmente para que todo esto pueda seguir en Colombia y poder afrontar los retos que se nos vienen en función de los tratados de libre comercio, el país necesita pensar en infraestructura, nuestros puertos y nuestra infraestructura no son suficientes para lo que se nos viene, pero no solamente la portuaria, porque la portuaria de una u otra manera está decidida a hacer las inversiones, y de hecho inclusive, el Gerente de la Sociedad Portuaria de Buenaventura muy bien decía que estamos prestos y listos para presentar precisamente la inversiones que haremos para asumir ese reto que Colombia nos impone, pero es que el tema no es solamente intraportuario, el tema hay que pensarlo dentro de un proceso de una agenda interna y que tiene que ver con el proceso extraportuario, porque los puertos los tendremos, los colombianos vamos a tener los puertos que requiere nuestro país y nuestra economía, pero necesitamos tener infraestructura vial, necesitamos tener infraestructura fluvial, necesitamos tener infraestructura aérea,

pero permítanme hacer aquí un último punto, infraestructura férrea, mucho se ha dicho de la infraestructura férrea pero tenemos una concesión de 900 kilómetros que hoy únicamente funcionan 200 kilómetros, y tenemos un centro económico del país que está desarrollado lejos de los puertos, a 900.000 kilómetros de distancia y tenemos una línea férrea que no hemos podido explotar. Creo que el país necesita que definitivamente se den unos pasos importantes en el tema férreo.

Se tocaban los temas de pagos de contraprestación, en el caso específicamente del puerto de Santa Marta es tal vez de los que dentro del modelo precisamente, inclusive que el Estado ha estado estudiando, el modelo de contraprestación es supremamente oneroso para el Puerto de Santa Marta, pero bien que mal hemos venido cumpliendo y estamos dispuestos a seguir aportando. Pero es que definitivamente el modelo de operación portuario no lo debemos ver en función de los US\$ 3 ó US\$ 4 millones que esto le pueda producir en función de un pago de una contraprestación al país, creo que lo tenemos que medir en función es de precisamente de las variables que muy bien lo mencionaba el señor Ministro, en función de una productividad, en función de los beneficios a que los diferentes clusters que hoy se están desarrollando para poder tener un comercio exterior completamente desarrollado, y ojalá llegáramos a tener un modelo de concesión en el cual estuviéramos hablando más allá que pago de contraprestaciones, estuviéramos hablando de contraprestaciones en función de la inversión, inversión en infraestructura, inversión social.

Señor Presidente no quiero extenderme, solamente, nuevamente abrirles las puertas, el corazón de los samarios, el corazón de ese puerto que también no es solamente de nosotros los que los estamos administrando, sino de todos los colombianos y que por favor nos den la oportunidad de mostrarles que allá también estamos haciendo patria con la administración del puerto de aguas profundas por la excelencia que tiene Colombia.

Hace uso de la palabra el señor Pedro José Gutiérrez, accionista del Puerto de Buenaventura:

Como dicen, lo último, pero no necesariamente lo inapropiado. Quería manifestarles dos cosas: la Sociedad Portuaria de Buenaventura se ha caracterizado por algo muy importante, fuera de su interés social, en el hecho de que está constituida por algo más de 1.300 socios, muchos de ellos ciudadanos de Buenaventura, y allí pues con toda la capacidad y los derechos que tienen los asociados a una sociedad anónima de asistir a las asambleas, hacerse representar y presentar sus ponencias e inquietudes ante la Asamblea General de Accionistas, que se ejecuta dos veces al año y que de por sí es un evento muy concurrido y muy importante en Buenaventura.

Un tema que no quisiera dejar por alto, es algo que va a suceder en Buenaventura en los próximos días, y es que para el 24 de junio tenemos prevista, no la instalación, pero si la bendición de un sistema de seguridad que ha adquirido el puerto de Buenaventura, y que podría calificar tal vez como uno de los más avanzados y técnicamente diseñados en todo el esquema portuario que pueda haber tanto en Latinoamérica, como en los mismos Estados Unidos. Sería para nosotros y pues obviamente un gran honor, que los miembros de esta Comisión, el señor Superintendente y otras autoridades relacionadas con el ramo y con el tema portuario, nos acompañaran, en esta ocasión la invitación la hago como miembro de la junta directiva, pero no dejo la fecha abierta como Cartagena porque Cartagena es muy visitada como mucha frecuencia, sino definimos una fecha para que por favor nos acompañen en ese acto que entre otras cosas tiene el gran sentido de quitarle en algo la estigmatización que existe sobre nuestros puertos y específicamente sobre los puertos de la Costa Pacífica.

Me siento muy complacido y muy honrado de poderles decir acá que Buenaventura, la Junta Directiva de la Sociedad Portuaria y las autoridades, hemos hecho un esfuerzo inmenso desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de coordinación con todas las autoridades nacionales e internacionales, para poder decir hoy que Buenaventura es

un puerto seguro, es un puerto que no le van a dar la certificación por simpatías, ni por nada parecido, se lo van a dar porque se lo merece y nos gustaría muchísimo que ustedes nos acompañaran a ese acto que para nosotros es de gran importancia, el reconocimiento que ustedes hagan de eso le devuelve en mucho la imagen que ha perdido el país y que han perdido sus puertos en razón de las circunstancias que todos conocemos y que nos han hecho tantísimo daño. Muchas gracias señor Presidente.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Hurtado Cano, Presidente de la Comisión Segunda:

Le agradezco mucho señor Pedro José, y quiero rematar este debate diciendo lo siguiente: Creo que si alguna Comisión en el Congreso se ha caracterizado por hacer un responsable trabajo de control político es la Comisión Segunda de la Cámara, y obviamente lamento los impasses que aquí se dan por el tema de Señal Colombia, que ese es el asunto más sensible de una sesión en muchas oportunidades, y en eso perdimos media hora.

Tengo que decir aquí con claridad meridiana que como legisladores de la República, como colombianos tenemos que hacer un reconocimiento muy sincero a todos los colombianos que se han vinculado con las sociedades portuarias nuevas y modernas que hoy tiene el país en Buenaventura, en Tumaco, en Santa Marta, en Barranquilla y en Cartagena, porque pasamos de una época nefasta, terrible, espantable, como fue la de puertos de Colombia, donde la corrupción campea por doquier, y que todavía vivimos los estertores de ese desastre corrupto del país con lo que fue después Confolpuertos, que eso también es otra cosa espantable que da grima. Hoy podemos registrar hechos muy claros y reales y aquí lo pueden corroborar, de lo que es el real cambio, la modernización de los puertos de Colombia, si bien es claro que vamos a tener hacia el futuro unos puertos muy adecuados como los que necesita el país para el mundo de la globalización, también es cierto que tenemos que complementar ese frente con una gran infraestructura vial, férrea y aérea.

El tema fluvial del país es otro tema que aquí hemos venido tocando de una manera sumamente clara, creo que si algún deber tienen los miembros de esta Comisión es conocer los rincones de la patria, que hemos tenido en oportunidades anteriores de visitar los ríos de la patria.

Me siento muy satisfecho y espero que si bien ahora no vamos a tener tiempo en esta culminación de sesiones ordinarias del Congreso, en el segundo semestre con quien asuma la Presidencia de esta Comisión, que estoy seguro va ser un ilustre vocero de la coalición mayoritaria, nos vamos a ir a Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco, a darnos cuenta en forma presencial de lo que ustedes clara y meridianamente han dicho el día de hoy.

Estos debates lo llenan a uno como colombiano, de ver cómo el país si se puede recuperar con la voluntad de todos, con el concurso de la gente buena de Colombia que es la mayoría de los colombianos, celebro que mi ilustre colega el doctor Efrén Hernández hubiera convocado este debate porque es un Congresista juicioso, así a veces discrepe con él muy brevemente sobre algunos aspectos, es un hombre absolutamente responsable, estudioso y puntual, creo que aquí hay con quien trabajar y tenemos la forma de sacar el país adelante entre todos, por eso es que vamos a seguir respaldando, apoyando y defendiendo, un Gobierno que lo debimos de haber tenido hace 50 años, un Gobierno que le pone seriedad, responsabilidad, eso es lo que tenemos que hacer aquí nosotros.

Les agradezco inmensamente como Presidente de esta Comisión, lamentablemente tenemos ya la ausencia de la mayoría de los miembros de la Comisión, porque estas son cosas normales de todos los Congresos del mundo, donde se hacen importantes sesiones y debates y terminamos muy pocos, y si aquí hicimos un debate es para que todo el mundo se quede hasta el final del debate escuchando por cortesía también a los citados. De todas maneras que les agradezco mucho, que Dios los guarde, muchas gracias y se levanta la sesión.

Se levanta la sesión a las 4:40 p.m.

El Presidente,

Juan Hurtado Cano.

El Vicepresidente,

Luis Alberto Monsalvo G.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.