REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 589 | Bogotá, D. C., jueves 30 de noviembre de 2006 | EDICION DE 20 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co; ANGELINO LIZCANO RIVERA, SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISIONES PRIMERAS HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NUMERO 03 DE 2006

(octubre 2)

Cuatrienio 2002-2006
Legislatura 2003-2004

Segundo Período

Sesiones Conjuntas

En Bogotá, D. C., el dos (2) de octubre del dos mil seis (2006), previa citación, se reunieron en el recinto del Senado, los honorables Senadores miembros de la Comisión Primera del Senado y los honorables Representantes miembros de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, con el fin de sesionar conjuntamente conforme al Mensaje de Urgencia enviado por el Ejecutivo y de las Resoluciones números 31 de 2006 Senado y 41 de 2006 Senado, 2249 de 2006 Cámara, 07 de 2006 Comisión Primera Senado, 07 de 2006 Comisión Primera Cámara.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

La Presidencia de la Sesión Conjunta ejercida por el honorable Senador Eduardo Enríquez Maya, indica a la Secretaría de la Comisión Primera del Senado, llamar a lista.

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cáceres Leal Javier Enrique

Enríquez Maya Eduardo

Gerléin Echeverría Roberto

Rojas Jiménez Héctor Helí

Velasco Chaves Luis Fernando.

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

Andrade Serrano Hernán

Arrieta Buelvas Samuel

Benedetti Villaneda Armando

Cuéllar Bastidas Parmenio

García Valencia Jesús Ignacio

Pérez Pineda Oscar Darío

Petro Urrego Gustavo

Pimiento Barrera Mauricio

Quintero Villada Rubén Darío

Ramírez Pinzón Ciro.

La Presidencia solicita a la Secretaría de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes proceder al llamado a lista y contestaron los honorables Representantes:

Arboleda Palacio Oscar

Carvajal Ceballos José Thyrone

Durán Barrera Jaime Enrique

Gómez Román Edgar Alfonso

Guerra de la Rosa Orlando Aníbal

Legro Segura River Franklin

Martínez Rosales Rosmary

Navas Talero Carlos Germán

Olano Becerra Germán Alonso

Paredes Aguirre Myriam Alicia

Pereira Caballero Pedrito Tomás

Puentes Díaz Gustavo Hernán

Silva Amín Zamir Eduardo

Soto Jaramillo Carlos Enrique

Tapasco Triviño Dixon Ferney

Uribe Rueda Nicolás.

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

Barreras Montealegre Roy Leonardo

Caballero Caballero Jorge Luis

Ceballos Arévalo Sandra

Córdoba Suárez Juan de Jesús

Giraldo Jorge Homero

Luna Sánchez David

Mantilla Serrano Jorge Humberto

Morón Cuello Alvaro

Mota Y Morad Karime

Motoa Solarte Carlos Fernando

Pacheco Camargo Tarquino

Piedrahíta Cárdenas Carlos Arturo

Pinillos Abozalgo Clara Isabel

Rangel Sosa Miguel Angel

Rivera Flórez Guillermo Abel

Sanabria Astudillo Heriberto

Sánchez Montes de Oca Odín

Varón Cotrino Germán

Vélez Mesa William.

Dejaron de asistir con excusa los honorables Senadores:

Cristo Bustos Juan Fernando

García Orjuela Carlos Armando

Parody D'Echeona Gina María

Vargas Lleras Germán.

Los textos de las excusas son los siguientes:

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2006

Doctor

GUILLERMO GIRALDO

Secretario

Comisión Primera

Senado de la República

Ciudad

Respetado señor Secretario:

Por medio de la presente, le solicito excusarme de las sesiones de la Comisión Primera que se lleve a cabo entre el 3 y 11 de octubre del presente año, de conformidad con la Resolución número 45 de 2006 expedida por la Mesa Directiva, que se adjunta, *por medio de la cual se autoriza a un miembro del Senado a desplazarse del país.*

Lo anterior en cumplimiento de la Resolución número 27 del 19 de septiembre de 2005 expedida por la Mesa Directiva de la Corporación.

Atentamente,

Germán Vargas Lleras,

honorable Senador de la República.

Anexa: Resolución de la Mesa Directiva del honorable Senado número 45 del 26 de septiembre de 2006

* * *

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2006

Doctor

EDUARDO ENRIQUEZ MAYA

Presidente Comisión Primera

Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor Maya:

Para manifestarle que he sido invitada de manera especial, para participar en el Curso de Desarrollo Profesional sobre Recuperación en Plusvalías como instrumento de promoción del desarrollo urbano en América Latina que se desarrollará del 2 al 6 de octubre de 2006 en Río de Janeiro, Brasil. Por tal razón no podré asistir a las sesiones programadas durante ese período.

Mediante Resolución número 43 del 19 de septiembre de 2006 la Mesa Directiva del Senado de la República autorizó mi desplazamiento fuera del país para asistir a dicho curso.

Agradezco de antemano su colaboración.

Gina María Parody D'Echeona,

Senado de la República.

Anexo: Resolución Mesa Directiva numero 43 del 19 de septiembre de 2006.

Invitación.

* * *

Bogotá, D. C., octubre 2 de 2006

Doctor

EDUARDO ENRIQUEZ MAYA

Presidente

Comisión Primera

Senado de la República

Bogotá

Honorable Presidente:

Comedidamente le solicito registrar mi excusa para que se publique en el acta de la comisión del 2 de octubre. Por motivos de fuerza mayor no alcanzo a participar en la sesión convocada por usted para este lunes. Asuntos relacionados con mi cargo de Senador de la República y con la agenda legislativa ante el señor Ministro del Interior y la bancada de mi partido me obligan a cumplir con la agenda prevista.

Atentamente,

Carlos García Orjuela,

Senador de la República.

* * *

Bogotá, D. C., septiembre 27 de 2006

Doctor

GUILLERMO LEON GIRALDO

Secretario General

Comisión Primera

Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor:

Con la presente me permito informar a usted, que la semana comprendida del 3 al 11 de octubre, me ausentaré del país atendiendo una invitación del Senador Alcalde de Biarritz, Francia, Didier Borotra, para asistir a participar en el 7º Foro de Biarritz, según Resolución número 45 de la Mesa Directiva del Senado.

Por lo anterior solicito sea excusado por la inasistencia a las comisiones citadas para esta semana.

Cordialmente,

Juan Fernando Cristo Bustos,

Senador de la República.

Anexo copia resolución Mesa Directiva del honorable Senado número 45 del 26 de septiembre de 2006

* * *

La Secretaría de la Comisión Primera de Senado informa que se ha registrado quórum deliberatorio por esa célula legislativa.

La Secretaría de la Comisión Primera de la Cámara, informa que se ha registrado quórum deliberatorio por esa célula legislativa.

Siendo las 3:50 p. m. la Presidencia declara abierta la sesión e indica a la Secretaría dar lectura al Orden del Día:

ORDEN DEL DIA

Día: Lunes 2 de octubre de 2006

Hora: 3:00 p. m.

Lugar: Recinto del Senado

I

Llamado a lista y verificación del quórum

A. Comisión Primera del honorable Senado de la República

B. Comisión Primera de la honorable Cámara de Representantes

II

Consideración y votación del Orden del Día

III

Consideración y votación del Acta número 02 Sesiones Conjuntas

IV

Consideración y votación de proyectos para primer debate

1. **Proyecto de ley número 24 de 2006 Senado, 107 de 2006 Cámara,** *por medio de la cual se prorroga la vigencia de la Ley 418 de 1997 prorrogada y modificada por las Leyes 548 de 1999 y 782 de 2002 y se modifican algunas de sus disposiciones.*

Autor: doctor *Sabas Pretelt de la Vega*, Ministro del Interior y de Justicia.

Ponente Senado: honorable Senador *Hernán Andrade Serrano.*

Cámara: honorable Representante *Carlos Fernando Motoa.*

Publicación Proyecto Original: ***Gaceta del Congreso*** número 245 de 2006.

Ponencia Primer Debate: ***Gaceta del Congreso*** número 388 de 2006.

V

Negocios sustanciados por la Presidencia

VI

Lo que propongan los honorables Senadores y Representantes

El Presidente,

Eduardo Enríquez Maya.

El Vicepresidente,

Tarquino Pacheco Camargo.

Los Secretarios,

Guillermo León Giraldo Gil, Senado; *César Augusto Domínguez A.*, Cámara.

La Secretaría de la Comisión Primera de la Cámara informa que se ha registrado quórum decisorio en dicha célula legislativa.

La Presidencia cierra la discusión del Orden del Día y sometido a votación es aprobado por la Comisión Primera de la Cámara.

La Presidencia cierra la discusión del Acta número 02, correspondiente a la Sesión Conjunta del 28 de septiembre de 2006, y sometida a votación es aprobada por la Comisión Primera de la Cámara.

La Presidencia informa que cuando se registre quórum decisorio en el honorable Senado se someterá a votación el Orden del Día y el Acta número 02 en esta célula legislativa y solicita a la Secretaria continuar con el Orden del Día.

IV

Consideración y discusión de Proyectos para Primer Debate

Proyecto de ley número 24 de 2006 Senado, 107 de 2006 Cámara, *por medio de la cual se prorroga la vigencia de la Ley 418 de*

1997 prorrogada y modificada por las Leyes 548 de 1999 y 782 de 2002 y se modifican algunas de sus disposiciones.

Secretario:

Al respecto me permito informarle señor Presidente, que en la sesión pasada se aprobaron el artículo 2°, el artículo 4°, el artículo 5° y el artículo 7°. El artículo 6° se aprobó y se reabrió la discusión por parte y se presentó una proposición aditiva que fue aprobada por la honorable Cámara de Representantes quedando pendiente la aprobación del honorable Senado por falta de quórum decisorio. En consecuencia continuaría en discusión la proposición señor Presidente

En la Cámara de Representantes.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Vamos a conceder el uso de la palabra al señor Ministro del Interior y de Justicia, con la finalidad de que se permita resolver algunas inquietudes en relación al artículo 1° del Proyecto de ley número 24, al artículo 1° si hay algunas inquietudes porque vamos a entrar a discutir señor Ministro el artículo 1°. Para una moción de orden honorable Senador Héctor Helí Rojas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Héctor Helí Rojas Jiménez:

Señor Presidente. Es que yo ando muy confundido, no por lo que tenga que decir, sino porque no preciso que aprobamos en la sesión pasada, porque hubo una discusión sobre las concesiones, sobre los seguros del transporte, sobre el alumbrado público, sobre tantas cosas que hablamos allí que sería bueno que el señor Secretario nos informe del proyecto que está aprobado y que no lo está.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Honorable Senador, por segunda vez señor Secretario, sírvase leer despacio, qué se aprobó en la sesión pasada, qué falta por aprobar. Gracias señor Secretario.

Secretario:

Con mucho gusto señor Presidente. Honorables Senadores, honorables Representantes, en la sesión pasada se aprobó el artículo 2°, el artículo 4°, el artículo 5° y el artículo 7°, en el texto del Pliego de Modificaciones. El artículo 3° se solicitó que se retirara la proposición para que se aprobara ese artículo tal y cual como está en la ley anterior, en la Ley 418 y prorrogada por la Ley 782. El 3° habla sobre, dice: El artículo 32 de la Ley 782 de 2002 quedará así: Todos los equipos de comunicación que utilizan espectros electromagnéticos son de uso personal e intransferible excepto los equipos receptores de radiodifusión sonora y televisión.

El artículo 6° se aprobó, se reabrió la discusión del artículo 6°, se aprobó una proposición por la Comisión Primera de Cámara del siguiente texto:

Proposición 12:

El artículo 37 de la Ley 782 de 2002 quedará así en su inciso 1°. Todas las personas naturales o jurídicas que suscriban contratos de obra pública, o de concesión para la construcción, mantenimiento y operación de vías de comunicación terrestre o fluvial, puertos aéreos, marítimos o fluviales, alumbrado público, recaudo de impuestos municipales o departamentales con entidades de derecho público o celebren contratos de adición, el valor de los existentes deberá pagar a favor de la Nación, departamento o municipios según el nivel al cual pertenezca, la entidad pública contratante, una contribución equivalente al 5% del valor total del correspondiente contrato o de la respectiva adición.

Esta contribución incluye las concesiones vigentes de las cuales se causarán a partir de la fecha hasta el fin de la vigencia, el gobierno reglamentará la materia, esta proposición fue aprobada por la Comisión Primera de la Cámara, en la Comisión Primera de Senado se sometió a votación, pero no había quórum decisorio, por lo tanto no se tomó ninguna decisión señor Presidente.

Recobra el uso de la palabra el honorable Senador Héctor Helí Rojas Jiménez:

Señor Presidente. Es que no es claro el informe de Secretaría, porque en últimas eso no se aprobó sencillamente.

Secretario:

No ha terminado de aprobarse porque el Senado no se ha pronunciado señor Senador.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Héctor Helí Rojas Jiménez:

Perfecto.

Siendo las 4:00 p. m., el honorable Senador Roberto Gerléin Echeverría se retira del recinto por estar impedido y deja constancia de su retiro en la Secretaría.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Dixon Ferney Tapasco Triviño:

Presidente. Muchas gracias. Precisamente en esta votación, fue donde básicamente la Secretaria, de parte de Senado, argumentó que no había quórum decisorio para la aprobación, entonces en ese momento cuando no hay quórum cierto, digamos que no se podría someter a votación por parte de Cámara, creemos que lo que es prudente, legal, es que reabra la discusión y vuelvo a poner a consideración de ambas cámaras esa proposición para su aprobación Presidente.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

Señores Senadores, señores Representantes, vamos a organizar el debate y vamos a empezar reabriendo la discusión de la proposición que ya fue aprobada en la Cámara de Representantes y que tiene que ver con el artículo 6° del proyecto.

Entonces para tal efecto concedo el uso de la palabra al señor Ministro del Interior, doctor Carlos Holguín, para el artículo 6° del proyecto.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Carlos Holguín Sardi, Ministro del Interior y de Justicia:

Gracias señor Presidente. Muy respetuosamente para solicitarle que reabramos la discusión del artículo Sexto en la Cámara, en la Comisión Primera de Cámara. Para que de esa manera podamos después ocuparnos, tanto en la primera de Cámara como la primera del Senado, del artículo sobre una propuesta nueva que trae el gobierno concertada con el señor Ministro del Transporte y que queremos tenerla a la consideración de las Comisiones.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

En consideración la reapertura de la proposición.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Señor Presidente. Yo pienso que no hay necesidad con todo respeto de reabrir la discusión, porque ahí quedamos, ahí terminamos, lo que le vamos a dar es continuidad a la discusión, quedamos exactamente en el momento en que la Cámara aprobó esta parte del proyecto de ley.

O sea, yo sugiero, doctor Dixon, con la mayor cordialidad, que le demos continuidad a partir de ahí; es decir, falta la aprobación del Senado, continuar con ese proceso, señor Presidente, con el mayor gusto, con la venia de la Presidencia.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Representante Dixon Ferney Tapasco Triviño:

Gracias Presidente. Gracias doctor Soto. Es que precisamente no se puede dar continuidad por esta sencilla razón: yo estoy de acuerdo con la posición del Ministro en el sentido de que se reabra, tanto para primera de Cámara como para Senado, porque para eso son conjuntas, es porque los quórums digamos son de cada una de las cámaras, pero trabajando simultáneamente, precisamente para evitar cualquier tipo, digamos de un paso ilegal que pueda llevar al traste con el Proyecto.

Lo que estamos diciendo es que esa votación, esa aprobación de esa proposición por parte de la Cámara, puede ser ilegal a la luz de que sea una comisión conjunta y que no había quórum en el Senado, Presidente. Es motivado para que el proyecto salga adelante, ese Artículo, sobre todo esa proposición fue sumamente largamente discutida y concertada y lo que no queremos es que ese proyecto básicamente ese artículo tan importante vaya a hundirse de pronto por un mal procedimiento Presidente.

Recobra el uso de la palabra el honorable Representante Carlos Enrique Soto Jaramillo:

No, me parece bien. Si es para que reasegurar que no tenga ningún vicio, entonces retiro lo manifestado.

La Presidencia pregunta a los miembros de la Comisión Primera de Cámara si reabren la discusión de la Proposición número 12 y estos responden afirmativamente por unanimidad.

Proposición número 12

El artículo 37 de la Ley 782 de 2002 quedará así en su inciso 1°:

Todas las personas naturales o jurídicas que suscriban contratos de obra pública, o de concesión para la construcción, mantenimiento y operación de vías de comunicación terrestre o fluvial, puertos aéreos, marítimos o fluviales, alumbrado público, recaudo de impuestos municipales o departamentales con entidades de derecho público o celebren contratos de adición al valor de los existentes deberán pagar a favor de la Nación, departamento o municipio, según el nivel al cual pertenezca la entidad pública contratante una contribución equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del correspondiente contrato o de la respectiva adición.

Sin perjuicio del equilibrio económico del contrato, esta contribución incluye las concesiones vigentes las cuales se causarán a partir de la fecha hasta el fin de la vigencia. El Gobierno reglamentará la materia.

Firmado honorables Senadores *Hernán Andrade, Miguel Rangel, Rubén Darío Quintero, Mauricio Pimiento, Oscar Arboleda, Héctor Helí Rojas, Oscar Pérez, Nicolás Uribe, Guillermo Rivera, Dixon Tapasco.*

La Presidencia abre la discusión de la Proposición número 12 y ofrece el uso de la palabra al doctor Carlos Holguín Sardi, Ministro del Interior y de Justicia:

Gracias señor Presidente y señores Senadores y Representantes. Ustedes recordarán la discusión que se hizo sobre el impuesto a las concesiones. La tesis original del gobierno era la de que al no tener el contrato de concesión un impuesto, se estaba haciendo una elusión al contrato de obra pública envías, porque la obra pública se contrata y se realiza por un contratista del Estado, paga un 5%; cuando la obra pública se realiza a través de un contrato de concesión no paga nada. La base es distinta, porque en el contrato de obra pública (en donde la entidad contratante es el gobierno) la base es la base del valor del contrato. En el contrato de concesión, sobre todo las concesiones de tercera generación, no tienen un valor definido. Además, la obra la hace el contratista no con dinero del Estado, sino con dinero privado; él financia la obra y se la cobra posteriormente a través del tiempo de la concesión.

Por eso los regímenes tienen que ser distintos, no pueden ser el mismo para uno y otro, así la intención del legislador y la que hemos querido proponer, sea la de que no se produzca esa elusión en contratos de vías, bien sea para mantenimiento, construcción u operación de la vía.

Como advertimos y hasta ahí lo relativo al contrato de obra pública o de vías públicas perdón, bien sea por contrato de obra pública o por contrato de concesión, además advertimos que grabar otros servicios que se prestan por concesión podía ser muy gravoso y perdonen la expresión, o la repetición, para el usuario de la respectiva concesión, allí ya no para el contratista, sino para el que, a través de la tarifa de la concesión, del peaje concretamente en el caso de vías, está haciendo uso de la obra, y que por tanto no podía tener la misma tarifa el contrato de obra pública para construir una vía que tiene un valor determinado que se ejecuta por una sola vez en un tiempo determinado la construcción de la carretera tal, del kilómetro tal al kilómetro cual, y eso tiene un valor determinado en el contrato de obra pública y la construcción, mantenimiento y utilización de esa misma vía por concesión que tiene un valor indeterminado en el tiempo y que genera unos recursos que van a servirle al concesionario para pagarse la inversión realizada.

Entonces con el señor Ministro del Transporte, hemos convenido presentarles a ustedes una fórmula que nos parece que es más justa, no lesiona el equilibrio económico de las concesiones, no afecta gravemente al usuario de la respectiva concesión, pero permite poner en un cierto margen de igualdad por lo menos frente a la ley, tanto al contratista de obra pública como al concesionario de obra pública.

En ese sentido, el artículo quedaría igual al original, igual a la 418 y tendría tal como está en la 418 y prorrogado por la 782, y tendría un inciso adicional que diría: Los concesionarios de construcción, mantenimiento u operación de obras viales, a las que se refiere este artículo, pagarán, con destino a los fondos de seguridad y convivencia, la entidad contratante, de dos y medio por mil del recaudo bruto de los peajes de la respectiva concesión.

Entonces se graba el recaudo bruto de los peajes, durante todo el tiempo de la concesión por supuesto, eso puede tener un valor muy considerable, pero se está conservando el equilibrio económico de la concesión, se está conservando un sistema en donde la inversión la está haciendo el privado, no el Estado repito, como es propio de la concesión y no se está creando un impuesto que realmente resultaría altísimamente gravoso, en el caso de las concesiones en general y muchísimo más gravoso para el usuario, no para el concesionario, porque en eso no nos equivoquemos, ese es un impuesto que necesariamente se traslada vía tarifa al concesionario y sería altísimamente gravoso al concesionario, perdón, al usuario de la concesión ese impuesto de esta naturaleza y de esa magnitud.

Muy respetuosamente solicitaríamos que eso fuese considerado por ustedes, con la mejor intención para que este Artículo pueda de esa manera dejar gravado tanto los contratos de obras públicas como los contratos de concesión.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Héctor Helí Rojas Jiménez:

Señor Ministro: Es que no me queda claro cuáles obras públicas y cuáles concesiones quedarían comprendidas en la propuesta que ustedes traen.

Yo en la sesión pasada insistí mucho en que la 418 desde un comienzo trajo la construcción y el mantenimiento de obras públicas tanto terrestres como fluviales, como puentes aéreos, puertos marítimos, etc. Y decíamos con mucha claridad que nos preocupa por ejemplo las concesiones portuarias que no solo no o mejor que lo que le pagan a la Nación, la Nación por una ley que hicimos se lo devuelve a ellos mismos para desarrollo en el área de su funcionamiento y nos preocupaba también, ya que está el señor Ministro del Transporte, porque se trata de hacer las cosas bien, si por ejemplo los concesionarios del Aeropuerto El Dorado van a pagar este impuesto o no, porque decíamos de pronto todas esas personas quedan exentas de estos impuestos y lo que no nos parece justo, señores Ministros, es que por ejemplo quien hace la carretera y le toca lidiar con la guerrilla, con los paramilitares, con la delincuencia común, etc., ese paga el 5% y cuando está terminada la vía por ejemplo, quien va a explotarla si es uno distinto a la que la construyó, ese ya no paga o paga menos.

Entonces uno se pregunta si ahí hay equidad, pero fundamentalmente yo quisiera que quede claro si entran todas las obras públicas y todas las concesiones o si entran solo las del tema vial y, dentro del tema vial, si entran solamente las terrestres. Las de infraestructura únicamente, porque insisto, la propuesta no me queda clara.

Lo otro, señor Presidente, es que me gustaría que los señores ponentes nos dijeran si están de acuerdo con esta propuesta, porque uno de los ponentes, en la sesión pasada, firmó la propuesta sustitutiva que en últimas se aprobó y que hoy hemos reabierto para su discusión. Es eso señor Ministro. Muchas gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Gustavo Petro Urrego:

Para dos inquietudes al Ministro. La primera tiene que ver y veo que ya fue presentada aquí una carta que la deben tener todos los parlamentarios, de la Superintendencia de Servicios Públicos, que hace relación al tema de los contratos de alumbrado público. Contratos que hacen las entidades territoriales, generalmente la alcaldías para que una empresa privada X por concesión cuide el alumbrado

público y cobre un volumen de dinero, en el municipio que según las resoluciones que han sido expedidas, se cobra incluso por la vía de la facturación del usuario en la ciudad, en el municipio respectivo.

Si se coloca un 5% a este contrato, automáticamente el concesionario, el contratista trasladará el impuesto o la contribución al usuario, a través de la factura, con lo cual estaríamos diciendo que todos los usuarios de servicios públicos de luz pagarían un sobreimpuesto en lo que tiene que ver con el alumbrado público, de hecho existe ya un impuesto de alumbrado público.

La pregunta que le hago al Ministro del Interior (no sé si sea el Ministro de Transporte, no creo, el que me tenga que responder) es ¿Ha valorado el gobierno el impacto que, sobre tarifas en muchos casos de gente muy pobre, tendrá esta contribución vía factura de servicios públicos?, porque en mi opinión debería quitarse la contratación de alumbrado público de esta contribución, dado que la paga es el usuario común y corriente, incluso el que no ve ni un policía en la esquina. Uno.

Segunda inquietud que tiene que ver con la situación de la sesión pasada, donde el doctor Tarquino Pacheco no nos dejó hablar. Y es que queríamos del Ministerio del Interior una respuesta sobre el planteamiento que hicimos hace ya dos sesiones, cuando propusimos –allí en la Secretaría debe estar escrita la proposición firmada –que volviéramos al sistema en esta Ley de Orden Público, al sistema con que fue creada, que era diferenciar las organizaciones al margen de la ley, de las que tienen estatus políticos de las que no las tienen, y que corrigiéramos un error básico que creo es atribuible al gobierno del Presidente Uribe, que fue colocar la metodología creada para una negociación con organizaciones al margen de la ley que tendrían estatus político según el gobierno, que es la Ley 418, con al quitarle el status político con la negociación con cualquier tipo de negociación al margen de la ley, léase narcotraficante.

Los narcotraficantes aprendieron que una Ley así, ampliada a tal magnitud, podía usarse en el sentido de vestirse de ropaje de político armado, de político insurgente o conspirador o en asociación para delinquir o sedicioso, y lograr una serie de beneficios en una negociación política, directa con el gobierno que le ocultase su propio delito de narcotráfico.

Toda la discusión de estos cuatro años alrededor del tema de los paras, de las AUC, y el resultado final que ha sido un decreto que yo saludo, Ministro, que apoyo, creo que hemos coincidido al final de cuatro años de grandes discusiones y hemos llegado a un punto de común acuerdo, lo que nos dice finalmente el Decreto, la Ley transformada por la Sentencia Constitucional es que una negociación con un grupo al margen de la ley sin estatus político, es una negociación básicamente por la Fiscalía. Y que los beneficios jurídicos que la Fiscalía otorgue en nombre de toda la sociedad deben tener, como condición necesarísima e imprescindible, una confesión plena y veraz que desmantele la red del grupo al margen de la ley y una indemnización a la sociedad vía Estado, como acaban de hacer los Rodríguez Orejuelas en otro país, y una indemnización integral a la víctima.

Ese artículo que ha sido presentado, pues por lo menos debería tener una respuesta del Gobierno, estaría hoy el Gobierno después de valorar estos cuatro años de experiencia pasada, dispuesto a diferenciar de nuevo lo que es una negociación del gobierno con un grupo al margen de la ley al cual se le confiere estatus político de una negociación que debería ser preferentemente de la Fiscalía con una organización al margen de la ley sin estatus político.

Y la tercera inquietud, señor Presidente, es: ya que está el Ministro de Obras Públicas, de Transporte sería mejor, es aunque ya se dio una discusión pasada sobre el tema de los celulares, entre otras cosas creo que tenía razón la Ministra, en el sentido de que el artículo lo que hacía era volver delictiva la reventa de celulares y no había contratación, es en el tema de los mototaxis o mototaxismo como se denomina, no es posible que esta ley –en aras de guarecer el orden público en innumerables municipios de Colombia, sobre todo caribeños –otorgue la facultad de regulación a los municipios para que, guardando la seguridad del pasajero, se mire a la moto como una especie de transición entre la bicicleta y el vehículo de cuatro ruedas, que ninguno de los dos está prohibido, incluso para el uso de transporte de pasajeros, la bicicleta que la venimos impulsando en Bogotá, ni el de cuatro ruedas, ni los de cuatro patas, porque si ninguno de esos está prohibido como medio de transporte, el de vehículo motorizado de dos ruedas sí.

No lo entiendo, me parece que es una actitud del Gobierno Nacional en detrimento de la libre empresa y que más bien esto, en orden público, debería intentar es permitir que el alcalde regule priorizando la seguridad del pasajero antes que nada, pero no restringir como un delito el que se transporten personas en dos ruedas motorizadas, cuando se permite que se transporten en dos ruedas sin motor o en cuatro ruedas con motor o en cuatro patas sin motor que es el verdadero caballo de fuerza que se usa como medio de transporte en Colombia. Y de pasajeros. Gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Oscar Darío Pérez Pineda:

Muchas gracias señor Presidente. Yo he escuchado complacido varias intervenciones, porque el jueves cuando yo estaba diciendo prácticamente lo mismo con otras palabras, no tenía yo la razón…

Por el contrario algunos, con una ligereza gacelosa, simplemente se atrevieron a decir que cómo era de fácil gravar a los pobres y exonerar a los ricos, y que dizque ese era el fondo de mi intervención. Cosa pues más contraria a la realidad, yo creo que no se ha visto en toda la historia de este Congreso; mire usted, señor Presidente, estoy totalmente de acuerdo con las dos primeras inquietudes del doctor Petro, yo señalé el jueves las mismas palabras, están las grabaciones de que ese gravamen, esa contribución adicional lo único que iría a afectar sería a los usuarios o al mismo Estado.

Me acaban de llamar el Alcalde de Bucaramanga, el Gobernador de Antioquia, el Alcalde de Medellín, preocupados todos porque esta contribución sobre la obra pública pues de dónde sale, pues sale del Estado, y los contratistas la van a recargar a quién, pues al Estado. Y cuando se trate de gravar la concesión de transporte masivo, pues saldrá de las tarifas, de Transmilenio o de la que sea. Y si vamos a gravar el alumbrado público, pues claro, magnífico, eso aquí sonó divino, a quien vamos a gravar, pues a las tarifas, eso va a las tarifas, y cuando dijimos el espacio electromagnético, pues claro, va a la telefonía celular, a las tarifas de los usuarios.

O sea que me complace sobremanera escuchar otras voces diciendo exactamente lo mismo, exactamente lo mismo. De pronto se nos va la mano en fortalecer un fondo de seguridad que necesitamos, pero se nos va la mano sacándoselo como un impuesto adicional a los usuarios o al mismo Estado.

Entonces hagamos las cosas sin prevenciones, hagámosla con la inteligencia propia de este Congreso, para que esos fondos de seguridad se nutran de recursos sanos, sin afectar actividades que están en marcha bajo unos supuestos y que por supuesto yo en esa discusión, dije: si vamos a gravar todas las concesiones, incluyamos las que están vigentes. Porque tampoco entendería yo el tratamiento desigual en esta materia, y como materia tributaria no hay derechos adquiridos, pues obviamente habría que hacer los estudios sin romper con los equilibrios de los contratos.

Así que, señor Presidente, me complace pues estar de acuerdo con el doctor Petro y con casi todos los que han intervenido, con el doctor Mantilla, con la doctora Miriam Paredes, porque la verdad es que lo que yo decía el jueves que era gravísimo pues, porque estábamos en contra de los pobres y a favor de los ricos. Y ahora aquí se está demostrando que lo que yo estaba diciendo el jueves era a favor de los pobres. A favor de los de las tarifas, a favor de los que tienen que coger un celular y a favor de los que tienen que pagar un tiquete en transmilenio o en cualquier sistema de transporte masivo.

Así señor Presidente que quería simplemente hacer esa observación y también me complace sobre manera escuchar al doctor Petro de acuerdo con el decreto que reglamenta la Ley de Justicia y Paz que ha expedido el Gobierno Nacional, o sea que algo a pues de todas estas discusiones. Muchas gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Carlos Fernando Motoa Solarte:

Presidente muchas gracias. Mi intervención va en el mismo sentido que acaba de presentar el Senador; el día del debate, el jueves, en horas de la tarde se nos criticaba de manera muy fuerte a quienes solicitábamos prudencia en la presentación de una proposición que pretendía entre otras establecer una contribución del 5% algunos componentes de servicios públicos domiciliarios, caso puntual y especial la contribución alumbrado público.

Aquí intervine como ponente y manifesté la preocupación clara y enfática de que esa contribución del 5% se iba a ser reflejada vía tarifas a los usuarios de los diferentes estratos, hoy con complacencia veo que después de estudiar un poco más en detalle la contribución a los servicios públicos domiciliarios, las comisiones conjuntas de Cámara y Senado reconocen que no podemos permitir esa modificación al artículo de la Ley 782. Aquí estamos, y lo decíamos el jueves, para proteger los intereses de la sociedad colombiana; aquí estamos no, como lo decían algunos para defender a las grandes concesiones, estamos es para ser voceros del pueblo colombiano que ha elegido unos representantes y unos Senadores y que con preocupación veíamos que esa contribución del 5%, defendida por algunos miembros del Partido Liberal, sí iba a tener una repercusión bastante grande en las finanzas domésticas de los usuarios de servicios públicos.

Aquí tengo, Presidente y honorables Congresistas, un oficio dirigido a los ponentes, el doctor Hernán Andrade, por parte del Superintendente de Servicios Públicos, el delegado para la energía y gas, que el último folio, yo creo que algunos congresistas lo tienen, establece "el cobro de una contribución del 5% a todos los contratos de obra pública, de alumbrado público, incrementará la facturación de los usuarios de energía y su impacto, se reflejará en la forma que el municipio haya establecido el cobro de la tasa de alumbrado público previsto por la Constitución Nacional". Presidente, creo que hay tres posiciones o proposiciones en la Secretaría, una que presentamos los ponentes, el doctor Hernán Andrade y quien habla, otra que fue presentada por el doctor Mauricio Pimiento, Nicolás Uribe y otros que establecen esa contribución del 5% al alumbrado público y otra que tengo entendido ha sido presentada por algunos congresistas acompañada por el Gobierno Nacional y también por los ponentes, que creo deben ser leídas para que en su oportunidad sean votadas por esta Comisión Conjunta de Cámara y Senado. Muchas gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Germán Navas Talero

Gracias Presidente. Es que creo que por primera vez el Polo Democrático coincide con otros movimientos y tiene que ver con este punto. Si uno analiza el mensaje que ha enviado la Superintendente de Servicios Públicos al Congreso, tiene que concluir que necesariamente ese 5% se va a reflejar en la tarifa que le va a llegar al usuario de servicio público de energía; quiere decir entonces que estaríamos nosotros encareciendo en un 5% el valor de la tarifa de energía y alumbrado. Porque como llega fundida una sola, esa tarifa le llegaría allá a su departamento, Presidente, a sus gentes de departamento les llegaría con la tarifa de consumo incorporado en el 5% del alumbrado si es que en ese departamento así lo han establecido.

Entonces yo creo que nosotros venimos es a buscar un poquito de herramientas que permitan darle vigencia, prorrogar la vigencia de la 418, pero no venimos aquí a crearles más gravámenes a los usuarios de los servicios públicos, ni incrementar tarifas, porque esto golpea directamente el componente tarifario y lo va a pagar el usuario, aquí el contratista lo pagaría el, pero como es un costo para el, lo traslada al usuario porque así lo permite la ley. Entonces yo sí les pediría a mis amigos parlamentarios que no votemos esto y al Ministro que nos explique por qué nos metieron eso o quién lo metió ahí, porque nosotros no fuimos citados para encarecer los servicios públicos, por lo menos eso no lo dijo la citación que presentó ni la Comisión Primera de Cámara, ni la Primera de Senado. Gracias Presidente.

La Presidencia interviene para un punto de orden:

A usted honorable Representante. Estamos plenamente identificados doctor Germán Navas, la Presidencia de igual manera no está de acuerdo con los gravámenes, ojalá el gravamen fuera cero, mucho más con el departamento de Nariño, los departamentos más pobres del país, cuente con nuestra solidaridad y con nuestra feliz coincidencia honorable Representante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Edgar Alfonso Gómez Román:

Gracias señor Presidente. Dice el doctor Navas Talero, espero que esté de acuerdo conmigo como siempre y efectivamente hoy sí debo nuevamente manifestar que lo que acaba de expresar el doctor Navas Talero debe ser el pensamiento de la totalidad de las comisiones primeras tanto de Senado como de Cámara. Yo considero que como nos enseñaron nuestros antepasados, a mí me enseñó mi señora abuela que se dedicaba al oficio de los zapatos, me decía: mijo, no se preocupe que del mismo cuero salen las correas y así pasa acá, acá tenemos necesariamente que ir al usuario a que entre a pagar esta nueva contribución, me alegra que hoy el señor Ministro del Interior nos hable ya no de un 5% sino de un dos punto cinco por ciento.

A mí me gustaría preguntarle señor Ministro o al señor Ministro de Transporte, ¿en qué situación quedan los proyectos que en este momento se están ejecutando?, a mi doctor Oscar Darío, también me llamó el Alcalde de mi ciudad, el doctor Honorio Galvis muy preocupado porque ustedes saben que allí estamos adelantando en este momento el sistema de transporte masivo, él me dice: esto se nos va al financiar, esto no vamos a tener la forma de poder continuar con el proyecto, nosotros estamos a punto de iniciar un proyecto muy importante Ministro que usted nos habla igualmente que es el viaducto de la novena, proyectos que hoy escasamente tenemos cómo financiarlos, qué va a pasar cuando a estos contratistas en unos procesos que entiendo ya están en trámite de licitación, se les diga que van a tener un desfase del 5 o del 2.5%.

Yo quiero que el señor Ministro del Interior o del Transporte nos explicara con suma claridad como lo decía el doctor Héctor Helí, yo tampoco fui capaz de comprender en el caso de las concesiones, se va a cobrar el 2.5% a futuro de los recaudos, del peaje, que en últimas quién lo va a pagar, el usuario.

Pero ¿qué va a pasar con el sistema de transporte masivo?, ese 2.5% desde ya tenemos que recargárselo al valor del tiquete de transporte, a lo que va a valer por pasajero, porque realmente ahí es donde está la gran preocupación. Y una preocupación que es de todos, que es buscar cómo no le hagamos más gravosa la canasta al pobre, a la gente, al humilde, a la gente que un 2.5% en un transporte si necesariamente le entra a lastimar sus ingresos mensuales.

Esas dos inquietudes señor Presidente.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte:

Señor Presidente muchas gracias, a las Comisiones Conjuntas de Senado y Cámara un saludo.

Yo creo que una explicación se amerita para hacer diferenciaciones. En primer lugar la obra pública de todo concepto tiene recursos ciento por ciento estatales. Y hay obras públicas viales, fluviales, marítimas, aeroportuarias, etc.

Venía de la Ley 418 así y de alguna manera estamos acostumbrados a tener en cuenta ese recurso. Yo lo he visto es como una transferencia de los recursos que dan infraestructura para el sector de seguridad.

En todo contrato de obra pública siempre se tiene en cuenta, el referente a la ejecución de obra tiene en cuenta esa transferencia que se hace del recurso asignado a obra pública hacia Fonsecon. Es recurso ciento por ciento estatal, no se grava entonces al usuario como lo han expresado aquí.

Las tasas, contribuciones e impuestos que se establecen para infraestructura, operación o servicio que se recuperan vía explotación del bien, mediante recaudos de alguna naturaleza, usualmente se transfieren al usuario. Las concesiones de toda índole, las tasas, impuestos, se trasladan al usuario siempre; por esa razón en la discusión con el Gobierno, particularmente con el señor Ministro del Interior y Justicia, hemos hecho entonces la diferenciación, primero de lo que es concesión y lo que es obra pública, aquí ya lo habían hecho.

Claramente en las concesiones es construcción y/u operación y/o mantenimiento de un bien. Para recuperar una inversión que hace un particular. Lo usual en nuestro medio, sobre todo en concesiones que tienen también construcción, es que, en ausencia de recursos disponibles estatales, los particulares hagan unos aportes, hagan unos créditos, aporten un capital de riesgo, y ejecuten el proyecto con recuperación para explotación posterior. Es decir, una diferencia fundamental entre obra pública y concesión, es que la obra pública es recursos fiscales 100%.

Y la concesión son recursos privados que se recuperan vía explotación del bien. En el acuerdo que hemos hecho y la proposición que está en discusión tiene lo siguiente: Lo que es de recursos fiscales obra pública, sigue como estaba, sin que se lesionen el fondo de seguridad, el 5%.

Y del caso de concesiones hemos dejado aquellas concesiones que tienen peaje, puesto que los peajes son regulados, esencialmente al peaje hoy en carreteras, concesionadas o a concesionar. Y todos esos peajes están regulados y los contratos pactados los del pasado que incremento tienen y definido en la estructuración de las que vienen, que el incremento nunca es superior al IPC, o sea que no es posible trasladarla al usuario, entonces hemos analizado cuánto es razonable sin trasladarlo al usuario de que por mejorar la seguridad se le cargue al concesionario.

Y hemos acordado sacar las de servicios públicos, que se le trasladaría vía tarifa como aquí lo han mencionado, al usuario. Hemos sacado las portuarias, cuya recuperación es por explotación y la transferencia al Estado es simplemente por contraprestación. Esa también se le trasladaría al usuario.

De Aeropuertos está en licitación de San Andrés y Providencia, y ya terminó lo del Dorado, y no es vía peajes, sino vía explotación del bien. Hemos dejado para contribuir al fondo de seguridad Fonsecon, una tasa, un gravamen, un impuesto a las concesiones, año a año gravando el ingreso bruto de peajes, y hemos incluido las futuras y las pasadas, las que están cerradas y las que están en licitación. Y hemos definido una tasa del 2.5 por mil, exactamente igual a otra tasa que el Congreso les acaba de colocar a las concesiones que es también el 2.5 por mil para el estímulo del turismo; es decir, que con este 2.5 por mil para las concesiones carreteras vía peaje que está regulado, las futuras y las del pasado quedan así gravadas.

Hemos analizado también con el sector privado que haciendo un ejercicio apropiado, la lección en lo que sea equilibrio económico de las pasadas, el mínimo, porque se puede o cargar o repartir a la operación del peaje, al recaudador del peaje, allí puede haber un pequeño margen que entonces lo comparten el recaudador del peaje y lo comparte eventualmente el concesionario.

Y en las que se están estructurando, esta tasa no tiene un impacto pues que pueda amenazar su eficacia, la preocupación sobre transportes masivos no quedaría gravado adicionalmente, porque allí no es por peaje, entonces quedan sacadas de la proposición alumbrado público, aeropuertos puertos y las otras quedan las carreteras.

La Secretaría informa que en la Comisión Primera del Senado se ha constituido quórum decisorio.

La Presidencia somete a consideración de la Comisión Primera del Senado el Orden del Día y cerrada su discusión es aprobada por unanimidad.

La Presidencia somete a consideración de la Comisión Primera del Senado el Acta número 02 de Sesiones Conjuntas, y cerrada su discusión es aprobada por unanimidad.

La Presidencia dispone que se continúe con la discusión de la Proposición número 12 y concede el uso de la palabra al honorable Senador Luis Fernando Velasco Chaves:

Mil gracias señor Presidente. No, yo creo que el Ministro de Transporte hizo una explicación muy clara de que es lo que busca el gobierno o de donde busca el gobierno sacar los recursos para financiar Fonsecon.

Básicamente Ministro, del esfuerzo de los pequeños municipios, de los departamentos cuando hacen los contratos de obras públicas, algún pequeño esfuerzo de la Nación cuando hace contrato de obra pública directo y del aporte de los usuarios de las vías a través de los peajes, yo creo que para nadie es un secreto que evidentemente todo costo en un peaje lo termina pagando el usuario.

Claro, eso generaría un nuevo debate y el nuevo debate es la legitimidad o por lo menos la oportunidad del tributo en Colombia. Algunos creemos, yo creo que aquí ya se ha debatido el tema, que pues el mejor tributo sería el tributo a la utilidad, a la utilidad del negocio. Porque de otra manera absolutamente todo lo terminan pagando los usuarios, digámoslo con claridad, aquí ya me está viendo el doctor Oscar Darío Pérez y él mínimo me diría que ese es un tema que no es de esta comisión y yo le recordaría que en las Comisiones Terceras adecuaron la figura típica del contrabando, porque generaba dentro del régimen tributario un tema que, aunque modificaba un Código, es un tema muy propio de estas comisiones por lo específico de la materia tenía que debatirse en Comisión Tercera, como hoy en Comisión Tercera pudiésemos debatir un tema de esos.

Yo, Presidente, honestamente creo que debemos ser muy prudentes con ese 5%. Voy a explicar por qué Ministro: A mí me preocupa mucho Ministro lo que están haciendo algunas entidades del Gobierno Nacional al otorgar los contratos, al adjudicar los contratos a la propuesta más barata, le voy a explicar por qué Ministro.

Y esto es por lo que uno habla con los ingenieros, estamos sacando a los ingenieros buenos de trayectoria, de muchas obras de contratación, porque estamos viendo que los únicos que pueden bajar sus precios de tal forma que uno comienza a pensar que el negocio no es hacer obras públicas, sino justificar dinero, son algunos nuevos ingenieros que uno se da cuenta de que terminan no siendo los dueños de los contratos, sino simplemente los dueños de la firma y alguien más legaliza dineros a través de este mecanismo.

Yo llamo la atención al Gobierno frente a este fenómeno y también llamo la atención de lo que está ocurriendo y yo, a lo mejor esto amerita un debate señor Ministro de Transporte, con alguna de las contrataciones que se han hecho en obras públicas en donde se adjudicó al más barato, recibió el anticipo y ahí se quedaron en casos de vías como dicen los campesinos, movieron la tierra, no hicieron más y se llevaron la plata.

Los ingenieros buenos de trayectoria, de muchas obras de contratación, porque estamos viendo que los únicos que pueden bajar los precios de tal forma que uno comienza a pensar que el negocio no es hacer obras públicas sino justificar el dinero, son algunos nuevos ingenieros que uno se da cuenta de que terminan no siendo los dueños de los contratos sino que simplemente los dueños de la firma y alguien más legaliza dineros a través de este mecanismo.

Le agradezco señor Presidente intentar callar el ruido amigo, pero parece que es bastante difícil, mire Presidente, yo a diferencia de lo que pueden pensar algunos compañeros, honorables Representantes y Senadores, soy poco amigo de este tributo de obra pública, especialmente en obras pequeñas. Doctor Parmenio, usted fue gobernador y usted sabe lo duro que le toca a un alcalde que está completando la platica para el acueducto, saber que el 5% de entrada ya no es para el acueducto y muchas cosas más, uno pensaría que sería un bien tributo, no sé si se pudiese hacer de mejor manera, si versa sobre un porcentaje de las utilidades para que realmente el tributo lo pague quien hace la obra y no lo termine pagando el usuario de una u otra manera.

Y lo otro señor Presidente, la pregunta que hizo el Senador Petro es una pregunta que amerita ser respondida, yo no le he hecho seguimiento, le confieso señor Ministro del Interior, que no le he hecho seguimiento al decreto pero por lo que he leído, creo que el gobierno se la jugó acogiendo la sentencia de la Corte Constitucional, cosa que me parece bien, y poco a poco convirtió un proceso de negociaciones en lo que debió ser desde el principio en un proceso de sometimiento a la justicia que tienen que terminar desarrollándose ante la Fiscalía para las penas en las negociaciones evidentemente y al tribunal que este Congreso sin mi voto y creo sin el voto de otros congresistas que creíamos que debería hacerse otra cosa.

Porque yo recuerdo que cuando inventamos esa fórmula los ponentes de Cámara y Senado para no tener que entrar a entregarle el estatus político a la organización con que el gobierno fuese a negociar; yo no voy a explicar a usted Ministro, porque usted era ponente del Senado, todo lo que hicimos y el efecto que buscábamos, pero vale la pena que esa pregunta que

hace el Polo sea respondida reconociendo que si el ministerio a su cargo en el decreto que no conozco a fondo Ministro lo confieso, pero he decidido acoger como lo dijimos desde un momento y lo pedíamos desde un principio, la sentencia de la Corte está en buena ruta en el enderezamiento de este proceso, pues sí sería bueno saber cómo va a salir hacia adelante la negociación, la negociación política o la negociación jurídica de prácticamente un sometimiento para lo cual esta ley de orden público serviría más para efectos casi que de negociaciones individuales, reinserciones individuales, porque tengo entendido que las colectivas ya se surtieron y ya entra una nueva etapa del proceso, quería dejar esas dos inquietudes Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Orlando Guerra de la Rosa:

Gracias señor Presidente, Primero que todo quiero agradecer la oportunidad que me da. Este proyecto de ley de prórroga de la ley de orden público es muy importante para el tema de la seguridad democrática, el gobierno necesita unas herramientas especiales, fortalecer el fondo de seguridad es muy importante para el Gobierno Nacional y para el Estado colombiano, en la anterior sesión ya había un principio de acuerdo, en la Cámara ya se había aprobado una proposición y en el Senado no se había aprobado porque faltó el quórum, pero hoy el Ministro del Transporte y el Ministro del Interior, nos traen un punto intermedio que suaviza un poco más el acuerdo. Yo quisiera pedirles, a los honorables Senadores y Representantes, que aprobáramos este artículo con lo que ese punto medio de acuerdo que nos trae el Ministro del Transporte donde nos habla de un ingreso bruto para las concesiones que tienen peaje de la tasa del 2,5 por mil y nos habla de unas obras públicas por el 5% para la seguridad.

Porque les pido esto, de una manera, o un pedido que hago a las Comisiones Conjuntas de Senado y Cámara, hay regiones en Colombia que vivimos del problema de orden público.

Nos queman los vehículos del servicio público, los vehículos particulares, a veces mueren los conductores y pareciera que el Estado no tiene los recursos para pagar todos estos problemas de orden público, por eso les pediría a las comisiones del Senado, comisiones primeras del Senado y Cámara, que por favor nos ayuden a aprobar así como está este artículo o la proposición que ha presentado el señor Ministro del Transporte que veo de que no contra los servicios públicos ni ataca realmente al usuario de una forma que dañe el común ingreso de los colombianos, Muchas gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Hernán Andrade Serrano:

Vea Presidente y me disculpan los colegas la demora en llegar, el transporte aéreo, dificultades, yo me estoy poniendo en la ruta de la discusión y entiendo perfectamente el acuerdo al que está llegando el Gobierno Nacional sobre ratificar lo que aquí se ha señalado sobre contratos de obra pública, el artículo tal como viene y además adicionar el parágrafo que señala expresamente que las concesiones de construcción, mantenimiento y operación de obras viales a las que se refiere este artículo pagarán con destino a los fondos de seguridad y convivencia ante la entidad contratante el 2,5 del recaudo bruto de los peajes de la respectiva concesión, esta tarifa diferencial, 5 para los contratos de obra pública rasos y 2,5 tomando como base el recaudo de los peajes. Tengo entendido que así lo han señalado el Ministro del Interior y el Ministro de Transporte y como lo señaló el Ministro del Interior se frota las manos para gravar las otras concesiones, pero la carta … donde venta de servicios públicos y las otras informaciones que tenemos es que se hace muy difícil gravar esa otra clase de concesiones porque automáticamente ese gravamen pasaría a la tarifa del usuario, uno podría tener reservas, pero aquí en esto nadie tiene la verdad revelada, les creemos a las autoridades, no estamos aquí para tampoco pretender a costa de la necesidad de la seguridad, incrementar tarifas a los usuarios en Colombia, entonces me parece que este es un justo medio, donde si quedan incluidas las concesiones estas, las de construcción, mantenimiento y operación de obras viales, por lo tanto y por ende yo le pediría…

Proposición número 13

Adiciónase un inciso al artículo 6º del Proyecto de ley número 24 de 2006 Senado, 107 de 2006 Cámara, *por medio de la cual se prorroga la vigencia de la Ley 418 de 1997 prorrogada y modificada por las Leyes 548 de 1999 y 782 de 2002 y se modifican algunas de sus disposiciones*, en el siguiente sentido:

Las concesiones de construcción, mantenimiento y operación de obras viales a las que se refiere este artículo, pagarán con destino a los fondos de seguridad y convivencia de la entidad contratante, el 2.5% del recaudo bruto de los peajes de la respectiva concesión.

Firmado honorables Congresistas *Carlos Motoa, Hernán Andrade, Orlando Guerra*.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Luis Fernando Velasco Chaves:

Sí es que yo creo que nosotros no escuchamos bien, algo que nos dijo el Ministro del Interior con mucha honestidad, de una u otra forma eso lo termina pagando el usuario, porque no pensamos en una cosa. Esto nos lo acaba de plantear con buen tino el vocero representante del partido Liberal en la Cámara. Alimentemos el fondo que se necesita, pero alimentémoslo con quien tiene que ayudar a alimentarlo, porque no se sube en un punto al impuesto al patrimonio y que eso sea Fonsecor y no tenemos que meter esa sobretasa que terminan pagándola los más pobres o la terminan pagando los municipios o los usuarios de las vías.

Recobra el uso de la palabra el honorable Senador Hernán Andrade Serrano:

Senador Velasco, esta proposición además de ameritar y por supuesto para eso está el debate, usted no está de acuerdo y otros colegas, es a la que hemos llegado para buscar esta tarifa diferencial, de todas maneras en la balanza en que si se requiere recursos para ese fondo de seguridad han aceptado el Ministro de Transporte y el Ministro del Interior que sí gravemos el recaudo bruto de los peajes en este 2,5.

Podríamos tener otras fórmulas Senador Velasco, yo ahora que escucho al Representante Rivera que me ha pedido el uso de la palabra, pero yo acato esta voluntad del Gobierno Nacional, salvo aquí mejor, para esto es la discusión, pero sí le pediría que si esta es una fórmula, todos los impuestos uno podría señalar que de todas maneras termina pagando el usuario. Entonces está abierta la discusión, yo no tengo la verdad revelada, no vamos a precipitar aquí ninguna votación, me ha pedido la interpelación el Representante Rivera, yo quiero concluir y usted da el uso de la palabra de acuerdo con lo que determine la presidencia.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Guillermo Rivera Flórez:

Gracias señor Presidente, aquí la discusión que se presentó el jueves pasado no fue una discusión de capricho, nosotros en la iniciación del debate advertimos que queríamos apoyar este proyecto de ley, advertíamos que este proyecto de ley es importante para la continuidad de una política sobre la cual el partido Liberal ha tenido la gallardía de reconocer que ha logrado avances en ciertas materias, nosotros dimos la discusión, porque el mismo gobierno y no sé si algunos de los parlamentarios, subrayo aquí que esos fondos han venido decreciendo y que esos fondos eran muy importantes para garantizar la continuidad de la política, luego vino la polémica por la equidad de la contribución, se dijo aquí claramente que quizás la rentabilidad de las concesiones, no solamente las de obra pública sino otras concesiones, era mayor que la utilidad o que la rentabilidad de los contratistas de obra pública.

Entramos luego en una serie de argumentaciones de tipo técnico en las cuales por supuesto el doctor Oscar Darío Pérez tiene mayor conocimiento de quienes somos abogados, yo recuerdo haber dicho por ejemplo en el tema de los licores, que ojalá esa contribución surgiera de la rentabilidad del concesionario, él nos dijo con mucha claridad que eso terminaría siendo una sobretasa al impuesto de renta y eso está perfecto, eso nosotros lo entendemos, el Ministro en el atril del salón elíptico reconoció algo que es una verdad de a puño pero que hay que decirla, que incluso la contribución del 5% del contrato de obra pública, surgía del

Estado, de los recursos del Estado, porque el contratista cuando presenta su propuesta, para participar en una licitación, pues incluye el valor de esa contribución que está previamente establecida en la ley y que al pagar esos recursos, viene el municipio, bien el departamento o bien la Nación, finalmente es una contribución que terminan pagando los contribuyentes, eso es lógico y lo entendemos.

Entonces si vamos a entrar en esa discusión a nosotros se nos ocurría una propuesta intermedia y quizás más equitativa, el gobierno ha dicho, y el Partido Liberal también lo ha dicho que quiere apoyar el impuesto al patrimonio para darle continuidad a la política de seguridad. Si ese impuesto realmente lo van a pagar las personas que más ingresos tienen en el país, por qué no pensar en eliminar esa contribución y hacer un compromiso aquí de caballeros, para que cuando se discuta nuevamente el impuesto al patrimonio que entre otras cosas el gobierno ha propuesto presentarlo de manera separada en la reforma tributaria porque como van las cosas a la reforma tributaria no se le presagia éxito, quizás al impuesto al patrimonio sí. Pensar en un punto adicional del impuesto al patrimonio que alimentara, que enriqueciera estos fondos que han venido decreciendo en los últimos años como aquí se ha señalado, dejamos esa propuesta para la discusión, no queremos aquí entrar nuevamente en la discusión técnica, no se trata aquí de confrontar solamente con el doctor Oscar Darío Pérez, tal vez él ha entendido que hay un afán de confrontar con él, no se trata de eso, se trata de examinar qué es lo más equitativo y se trata por supuesto de buscarle una salida a ese decrecimiento que han presentado los fondos de seguridad. Muchas gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Rubén Darío Quintero Villada:

Muchas gracias señor Presidente, pues desafortunadamente veo que los autores o algunos de los autores de esta proposición llegamos tarde y lógicamente no hemos escuchado o no alcanzamos a escuchar los planteamientos del Ministro y de las otras personas que intervinieron.

Yo quisiera en primer lugar, preguntarle al gobierno, al Ministro del Interior o inclusive al Ministro de Obras Públicas.

Si este valor del 5% está cuantificado entendemos que esas cifras llegan a las entidades territoriales fundamentalmente a los municipios, pero si el Gobierno Nacional tiene esta cifra de lo que se ha recaudado en los últimos años por este impuesto qué cuantía representa el mismo y lógicamente pues entiendo que la cuantía toda va para ser utilizada directamente de manera autónoma por las entidades locales ya en el tema de lo que tiene que ver con seguridad, entonces señor Ministro yo quisiera que usted nos diera la información señor Ministro si hay alguna cuantificación en torno a este recaudo.

En segundo lugar, en lo que escuché al final de lo que el doctor Andrade creo que llego también tarde, de un acuerdo o inicial acuerdo de los ponentes de esta propuesta y las bancadas de Cámara y Senado, era que se iban a excluir los otros sectores de la concesión que nosotros habíamos propuesto en la proposición que no alcanzamos a aprobar el pasado jueves y yo quisiera saber el por qué, si bien en el tema de los servicios públicos veo aquí una comunicación de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, el por qué no le dejáramos esa propuesta que alcanzara también con el porcentaje que había propuesto el Ministro, también a los otros sectores del transporte o sea el transporte de puertos y las concesiones aeroportuarias, si vamos a dejar el sector del transporte y lógicamente también incluyendo lo de los transmilenios en esa propuesta o sea qué implicaciones tendría esto y si se está dejando la propuesta solamente al sector del transporte, qué justificación hay para dejarlo al tema del transporte terrestre y no incluir los otros sectores como particularmente las concesiones de puertos y las concesiones aeroportuarias que en este momento se están implementando en el país, entonces señor Presidente, como uno de los autores de esta proposición quisiera que de pronto se nos diera explicación en torno a la propuesta que se ha hecho y el por qué no se podría o no se contempla esa posibilidad de hacerla extensiva a las concesiones particularmente aéreas y de puertos y quisiera si el gobierno tiene cifras en torno a las implicaciones que tiene en torno a los resultados de los ingresos de este impuesto así sea en el último año y si hay proyecciones y si hay escenarios que de pronto que hayan proyectado, nacidos de las propuestas que se hicieron el pasado jueves, porque también esto nos da lugar a la toma de la decisión, si aquí vemos que lo que se recaudaba era una cifra X y esa cifra con un escenario Y nos representa multiplicar los recursos de pronto por un valor superior al 100% sería también para tomar en cuenta la decisión, entonces quisiera señores Ministros y compañeros que han hecho la propuesta de conciliación de que se nos explique estos dos temas: La cuantía de los recursos, la cuantía en los escenarios que se han propuesto y al señor Ministro de Transporte el por qué no se incluye en esa propuesta particularmente las concesiones de puertos y aeroportuarios. Muchas gracias señor Presidente.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Le explico esencialmente a los que llegaron posteriormente a mi explicación lo que tienen que ver a cuáles concesiones se incluyen.

Se incluyen esencialmente las que tienen peaje con objeto de que esa tasa o ese impuesto no se transfiera al usuario, en los peajes tanto las concesiones que están en marcha como las futuras tienen limitado el incremento por debajo del IPC, ese es el máximo del incremento, entonces no podrían incrementarlas más, y en segundo lugar, las tarifas de peajes están reguladas por el Ministro de Transporte, entonces no se trasladaría al usuario, todas las otras concesiones se trasladarían al usuario, las portuarias, aeroportuarias y muy especialmente las de alumbrado público, esa fue la razón y en términos de proyecciones de Foncecon, alimentadas por obra pública tal como venía de la 418 se continúa, porque son recursos fiscales totalmente, en cambio la desconcesión son recursos del privado, que tiene que colocarlos, esas fueron las explicaciones que se dieron y le explicamos también en la reunión interna gubernamental, que las proyecciones de Foncecon, no van a rebajar, en el parecer mío se van a incrementar incluso con cierta gradualidad, porque lo que recurso de obra pública no solo no se está rebajando, hubo una reducción en el 2003 que se rebajó en el presupuesto del Invías, de los históricos, pero ese presupuesto ha venido en incremento. El 2007 por ejemplo, para obra pública tenemos récord presupuestal en lo que se está discutiendo en el Congreso.

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Sobre el 2.5 de lo que es reparaciones y mantenimiento de las concesiones viales si es por mil o es por ciento.

Recobra el uso de la palabra el doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Sí, es 2 con 5 por mil de lo que recauden en bruto de peajes. 2 con 5 por mil. Es exactamente o muy parecido al que ustedes aprobaron en la ley de turismo o sea que son dos tasas que se le dan a las concesiones, o de las concesiones hacia eso.

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Rubén Darío Quintero Villada:

Para completar la pregunta y esperar también la respuesta también del Ministro del Interior sobre escenarios financieros, si hay cuantías establecidas, o sea si en la propuesta que se ha hecho el gobierno, qué diferencia hay con la propuesta que hicimos los ponentes en el tema cuantitativo, que podría representar.

Por ejemplo en un escenario que representa ese 2.5 por mil, que podría representar en recursos nuevos para ese fondo, porque serían, entiendo recursos nuevos, yo creo que eso sería una base importante para la toma de la decisión e igualmente en la pregunta anterior, por eso la quiero completar señor Presidente, al Ministro del Interior, si se tienen datos de qué se ingresaba, qué ingreso el año pasado por ese fondo a las entidades territoriales para compararlo con lo que supuestamente nos daría cualquiera de las fórmulas que aquí se adopte por las comisiones primeras, muchas gracias señor Presidente.

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Jorge Homero Giraldo:

Muchas gracias señor Presidente, yo le pediría al señor Ministro que ejemplaricemos para tener más claridad sobre este proyecto, por ejemplo, el Estado va, una mínima parte que va a intervenir, el dragado de Buenaventura, son 18 millones de dólares, señor Ministro, los invierte el Estado. Quién explota esto, la sociedad portuaria de Buenaventura, la sociedad portuaria de Buenaventura está constituida por accionistas del sector privado en su mayoría, hay una concesión que se vence dentro de siete años y la van a prorrogar otros 20 años, entonces mi pregunta es ¿por qué se va a sacar esa parte tan importante que ellos podrían aportar a la seguridad del Estado? Si en este momento nosotros escuchamos por radio y televisión la seguridad de la carga de Buenaventura, pero todo lo que usted quiera inclusive sobre la vía. Entonces si la explotación, o sea, las ganancias, las va a obtener una sociedad que la mayoría de asociaciones son privadas, que inclusive no viven aquí en el Valle y muchos ni en Colombia, porque a ellos no van a pagar ese porcentaje que nosotros estamos discutiendo aquí, creo que ejemplarizar esto sería bueno, porque el Estado va a intervenir y que va a recibir de parte de estas personas para la seguridad democrática de los demás colombianos, porque es que el alumbrado público si lo pagamos todos, en eso sí estamos identificados que no se debe cobrar. Lógico, pero en este caso que lo explotan los particulares y esas ganancias o esas utilidades van a dar a los particulares, porque el Estado va a invertir y no tiene un pequeño resarcimiento, creo que esa es la pregunta enfatizante señor Ministro. Muchas gracias.

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Gracias señor Presidente, no señor ministro es que usted argumenta que en la concesión aeroportuaria se le cobra al final, si se le instaura el porcentaje se le cobra la sobretasa, usted dice que de todos modos el perjudicado directamente es el usuario, pero del contrato de obra también, de una y otra manera también el que paga al final es el usuario, yo creo que no es un argumento muy de fondo, le recortan, le agrega el contratista de obra, como un gasto más y al final esa obra la va a pagar es el usuario mismo.

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Respondo a las dos inquietudes, la última, en obra pública, se asigna un recurso fiscal fijo, ese recurso tiene un referente del contrato, siempre es el 95% de cada 100 pesos que para obra pública nos da el presupuesto, 5% se traslada directamente a Fonsecon, 5% entonces a nosotros nos quedan 95% y ese 95 es el que se aplica en la obra, se saca por la totalidad, pero lo transfiere vía impuesto el contratista al Estado, y él ya no tiene sus cuentas de la propuesta que hace. Ahí no hay recuperación de esa inversión por parte del usuario. Es de los impuestos que pagan los colombianos, se le asigna infraestructura, vía obra pública Invías, aeronáutica, etc., para determinado proyecto.

Entonces el contratista no hace la recuperación, no hace ningún aporte, sólo hace el aporte tecnológico y empresarial, se gana el contrato y aplica la plata exactamente la que le da el gobierno, no más.

En concesión siempre la plata que pone el particular que es la mayor parte del contrato, hay contratos del 100% que coloca el particular, la recupera vía aprovechamiento del recurso, en alumbrado público, vía tarifas, en obras carreteras, vía peajes. En el aeropuerto mediante dos vías, aprovechamiento comercial de los espacios y mediante los recursos de las tasas aeroportuarias.

En el caso portuario, el inversionista la recupera vía tasas portuarias, todo lo que se le coloque de más, simplemente el concesionario se lo traslada al usuario salvo en los peajes… trasladar al usuario si no que tiene que hacer recomposición interna, porque el incremento de peajes en todas las concesiones está regulado por debajo del IPC, y además porque todo los peajes tienen resolución ministerial del valor antes de la concesión y en el contrato está establecido que no se incrementa más del IPC y una aclaración al doctor Jorge Homero Giraldo, sobre el canal de acceso de Buenaventura, que también ilustra el tema, pero corrige una apreciación. La licitación de profundización del canal de acceso no es de 19 millones de dólares, ni 18 como estaba en el Conpes, quedó por 34 millones de dólares se adicionó para una primera fase de 12 y medio metros, y con licitación hasta 80 millones de dólares para 14,50 metros, eso es obra pública, obra pública, todo es recurso fiscal, absolutamente todo. De dónde, en su mayor parte de las contraprestaciones que en el futuro recibiremos de Buenaventura, entonces se las metemos al canal de acceso y se adiciona con recursos fiscales que se requieran.

Qué invierte el concesionario, si hay adición de la concesión. El concesionario cualquiera que él sea, tendrá que hacer unas inversiones, está definida que a nosotros profundizar la tarsena o sea la bahía y el canal de acceso, los pilotes que están a cierta profundidad, tienen que profundizarse más, o sea que tienen que reforzar el muelle y ampliar el muelle hacia el veril, y ampliar el muelle 1 en 40 mil metros cuadrados, esa inversión que está definida, que la hace el concesionario, vale 151 millones de dólares, está por definir otros tipos de obra, quién las hace. Si el concesionario le da la rentabilidad, el movimiento y la ampliación de carga, podría hacer otras obras, está definido qué se tiene que hacer, lo que llamamos el megaviaducto, que comunica la vía interna alterna, con la puerta de entrada al puerto y si se hace aguadulce, con una derivación hacia aguadulce, no hemos definido de dónde sale esa plata, si en la concesión con las tasas de recuperación da, las hará el concesionario, si no tendrá que ser con recurso fiscal, si nosotros profundizamos un canal de acceso, quién se beneficia, se beneficia por supuesto el concesionario, porque se mejora la capacidad del puerto, estamos contemplándolo dentro de la expansión, pero el que se mejora es la competitividad, porque pueden entrar buques de mayor capacidad, el que se beneficia directamente es el importador o el exportador, porque el flete se hace más barato, caso específico que se lo explica. Hace tres semanas se entregó el canal de acceso a Cartagena, profundizado, quedó casi a 15 metros, entonces pueden entrar barcos más grandes, el barco más grande que entró, entró un barco de 5.200 contenedores. Eso es más grande que el barco que pasa por el canal de Panamá, por el canal de Panamá pasa hasta 60 mil toneladas, más o menos hasta 4 mil contenedores. Al posibilitar, que en el puerto llegue un barco de mayor tamaño, los fletes marítimos se reducen, pueden reducirse entre barcos pequeños y barcos grandes hasta la mitad, entonces de profundizar canales de acceso y las dársenas, el mayor beneficiado es el comercio exterior del país.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Roy Leonardo Barreras Montealegre:

Gracias Presidente, después de escuchar las explicaciones del señor Ministro de Transporte y del Ministro del Interior, parece claro que dos razones fundamentales han motivado la modificación de la orientación que traía este debate hasta el jueves pasado, la primera, la inconveniencia de gravar concesiones que terminan por afectar finalmente al usuario, porque los fletes o las tarifas de esas concesiones no tienen la regulación que tienen los peajes, y la segunda el mensaje de inestabilidad jurídica que significaría modificar las reglas de juego, eso es lo que ha hecho seguramente que de una propuesta del 5% estemos ahora considerando una propuesta del 2,5 por mil, que quiero señalar es 20 veces menos de lo que estaba presupuestado en el debate del jueves, sin embargo por supuesto, hay una gran diferencia que puede ser más de 20 veces más entre una obra pública con un presupuesto cerrado y una concesión abierta, cuyo monto no puede cuantificarse, en ese sentido, yo creo que esta proposición concensuada del 2,5 por mil señor Presidente, señores Ministros, es una aproximación al interés de quienes pensamos que dichas concesiones tienen que pagar algo, pero que ese pago no puede ni afectar al usuario, ni afectar el sistema contractual y las posibilidades de inversión internacional, creo que votar esta proposición es bueno, me parece que es una proposición de suyo intermedia y útil, creo que las otras opiniones que también son válidas, por ejemplo, la revisión del impuesto al patrimonio hacia el alza, son discusiones que

vale la pena, pero que no son de este escenario. Están las Comisiones Económicas, está una reforma tributaria en curso, está la iniciativa del gobierno alrededor del propio impuesto al patrimonio y será allí donde habrá que discutir si se carga con más gravamen o no de esas maneras, pero lo que tiene que ver con esta Comisión Primera y este proyecto de ley, creo que la proposición del 2.5 por mil es una proposición que vale la pena aprobar y que recoge como la iniciativa y el consenso de la mayoría de manera que sugiero que en la medida en que no haya mejores opiniones de los demás colegas, señor Presidente, usted cuando lo considere pertinente, la someta a votación, para que podamos avanzar. Gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Oscar Darío Pérez Pineda:

Presidente, un poco en el mismo sentido del doctor Roy, la verdad es que el 2.5 por mil es una suma que, al estar tasada en miles, no es tan significativa, aparentemente. Habría que revisar cuál sería la base gravable, es decir, cuál es el volumen total de peajes, que habría que hacer mucha claridad de que eso no sería solamente para las vías que se concesionarán de aquí en adelante, sino que sería para todas, incluyendo los peajes que actualmente están vigentes, es decir las concesiones vigentes, creo que esa precisión habría que hacerla porque pues si empezamos a quitarle y a restarle al fondo de seguridad pues nos vamos al otro extremo porque secamos el fondo, entonces pasamos de un fondo nutrido a un fondo famélico, me parece que esa precisión habría que hacerla ese 2.5 por mil, cuál es el alcance, cuál es el hecho generador, todos los sistemas de concesión vigentes, no los que vayan a nacer a partir de esta fecha.

Está claro, me dice el Ministro, sería todos, perfecto, y al ser el punto 25 por ciento que es el 2.5 por mil, pues comparado con el 50 por mil que era la propuesta, es bajarlo 20 veces, o sea, no es una rebaja de poca monta, yo no sé si de pronto Ministro, usted pueda esculcarse un poquito más por ahí, en el tema del patrimonio, mire hay una propuesta en la reforma tributaria, de gravar los patrimonios solamente para las personas naturales y personas naturales que tengan un patrimonio superior a mil millones de pesos, o sea que sería también una especie de contrasentido por poner a las personas naturales a pagar un punto adicional con destino a estos fondos de seguridad, yo creo que eso sería entrar a la discusión de la reforma tributaria, me parece que el impuesto del patrimonio con el desmonte de la renta presuntiva para todos los bienes, con lo que yo no estoy de acuerdo, cómo así que desmontar la renta presuntiva a los dueños de la tierra, a los terratenientes, ellos deben pagar presuntiva y presuntiva quizás más alta, y yo creo que el doctor Petro en eso va a estar de acuerdo conmigo, ya lo veo sonriéndose y cuando él procede así es que él está de acuerdo, desmontar la renta presuntiva, ni de vainas, para la tierra, cómo así, sobre todo para las grandes extensiones improductivas o productivas y ese impuesto del patrimonio lo deben seguir pagando patrimonios superiores a tres mil millones, cómo así que mil millones, mil millones es poner a la clase media a pagar el impuesto de patrimonio, mil millones de patrimonio bruto lo puede tener una persona que tenga muchas deudas, ahí tiene mil millones de pesos de patrimonio.

Entonces a mí sí me parece que eso del patrimonio es muy complejo, si tiene mucha relación con la seguridad, yo estoy de acuerdo que podamos poner un punto adicional a lo que haya, porque es que el impuesto del patrimonio del 3% tampoco es tan gravoso, cuando en Colombia existía impuesto de patrimonio, pagaba el 28, y ahora está en el 3, bueno, yo creo que un puntito más para los que tienen dinero, para los que tienen bienes, para los que tienen empresas, porque no estoy de acuerdo que se trasladen solamente para personas naturales, es una relación de causalidad directa con la seguridad, quienes más seguridad necesitan son ellos, los que más dinero tienen, los que más patrimonio tienen, pero me parece que aquí quedaría un poquito complicado ponernos a incorporar el tema del patrimonio.

Por lo tanto, doctor Hernán, estaría de acuerdo con la propuesta que está sobre la mesa en reemplazo de la otra pero sobre la observación de que son todas las concesiones vigentes y las nuevas y de pronto no pensar en el 2.5 por mil si no de pronto porqué no pensar en un tres o cuatro por mil, un poco más, no sé si eso el ministro le suene un poquito más porque yo creo que los recursos que le van a llegar no van a ser tanto, pero si ya el 2.5 está calculado y han hecho todos los análisis pues también lo aceptaría, pero creo que con un poquito de esfuerzo podíamos subir un poquito la tarifa es que estamos hablando de tarifa por mil, no por ciento, para que no vayamos a tomar una decisión equivocada, muchas gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Mauricio Pimiento Barrera:

Gracias señor Presidente, era de esperarse una propuesta como la que hemos conocido en el día de hoy por parte del gobierno que sigue sin despejar dudas que surgieron en la sesión pasada, y que de verdad no aporta al interés que ha mostrado las comisiones primeras para que en vez de debilitar el fondo de seguridad, se fortalezca. Comienzo por decir que la iniciativa de incluir las concesiones de obra pública, fue del gobierno, en la búsqueda seguramente de fortalecer los recursos de estos fondos, pero sorprende que en la propuesta original no se hubiera repetido los conceptos que traía el artículo 120 de la ley 782 que había prorrogado la 418 y si bien en la propuesta sustitula a la que logró consenso de todas las bancadas, tal vez exceptuando al Polo que por otras razones argumentó porque no opinaba en ese sentido, en esta oportunidad, ya no solamente disminuyen los conceptos que en materia de obra pública en cuanto a contratación se refiere traía la 782 si no que asigna un porcentaje drásticamente menor como lo ha señalado el Senador Oscar Darío Pérez, yo no entiendo qué cálculos habrá hecho el gobierno, ni sobre si el particular enteraron a las Comisiones conjuntas, pero yo quiero decirle señor Ministro del Interior que cuando se discutió esta propuesta en la sesión anterior, logramos también la aceptación del gobierno y no solamente sobre el contenido de la proposición, si no también sobre la necesidad de repetir los conceptos que inexplicablemente se habían omitido en esta prórroga de la ley de orden público que contenían las anteriores leyes que la habían prorrogado.

Cuando ahora se nos dice que solamente limitemos a las vías de comunicación terrestre o fluvial y solamente en el 2.5 por mil, yo creo que no se compadece con el propósito de darle mayor sostenibilidad a este fondo y mucho menos con el interés que anima al gobierno de seguir incrementando su …en materia de seguridad ciudadana que es para lo que fundamentalmente se utilizan estos recursos, yo sí pido a nombre de todos los sectores que suscribieron la proposición anterior que se nos explique porqué se insiste en omitir algunos de los conceptos que estaban incluidos en la Ley 782 y que se extienden a la concesión pero simplemente restringido a lo que he mencionado podemos incluso honorables Senadores y Representantes aceptar que el tema de incluir el alumbrado público sería incursionar en el concepto de los servicios públicos, contando aún con opiniones de la misma Superintendencia de Servicios Públicos domiciliarios donde se consagra que este no es un servicio público domiciliario, pero que de pronto llevaría a unos enormes problemas de desigualdad porque son más los municipios que no han concesionado este servicio que los que tienen la concesión y que terminarían trasladándole al usuario este gravamen, igualmente honorable Senador Andrade, la proposición que se presenta hoy no menciona las concesiones de recaudo de cartera de muchas ciudades grandes del país que las han entregado que son inmensamente rentables, como se han denunciado en muchas regiones del país y que ha llevado a que curse una iniciativa en el Congreso para prohibir de una vez por todas la concesión de este tipo de recuperaciones de impuestos o de cartera de los entes territoriales.

Yo sí le pregunto al gobierno qué razón tiene para prescindir de estos conceptos, aceptando en gracia de la discusión que podemos llegar a un acuerdo en lo que tiene que ver senador Rojas con alumbrado público, pues bien en tema de servicios públicos, pero yo quiero reiterarle a la Comisión Primera de Senado y de Cámara que para los propósitos de la ley es indispensable que se ratifiquen los conceptos que traía la anterior Ley 782 en materia de afectación de los contratos de obra pública que incluyera los de comunicación terrestre o flu-

vial, puertos aéreos, marítimos o fluviales y el nuevo concepto de recaudación de impuestos municipales o departamentales porque yo creo que son concesiones grandes, cuantiosas que reportan ingentes beneficios a quienes son los concesionarios y que no están aportando lo debido para los propósitos de la seguridad ciudadana, se nos tiene que explicar además porqué nos quieren cambiar el 5% como lo consagraba el proyecto del gobierno, para cambiarlo por el 2.5 por mil con el único cambio de haber enumerado pocos conceptos que traía la Ley 782 aquí no se ha dado una explicación suficiente de porqué tendría que trasladársele a los usuarios de los puertos por parte del concesionario en sus tarifas este porcentaje.

Le decía al Senador Oscar Darío Pérez hace unos minutos, esta tasa existe desde hace años, para los contratos de obra pública que incluían puertos y aeropuertos y nunca se quejaron de los concesionarios que tenían que trasladársela a los usuarios, ni tampoco el gobierno se quejó de que se establecieran como costos fijos incluidos dentro de la propuesta cuando licitaban, mucho menos para las concesiones ahora, que seguramente tendrán alguna incidencia en las tarifas, pero que sin duda alguna reportan grandes beneficios para los propósitos que ha querido el gobierno al incluir la concesión de obra pública también, yo creo que no podemos matar al tigre y tenerle miedo al cuero, Senadores y Representantes, y señor Ministro del Interior y señor Ministro de Transporte.

En la sesión pasada se estableció que un 5% que estaba proponiendo el gobierno era aceptable siempre y cuando se extendieran los conceptos que traía la Ley 782 en su artículo 120, no vemos razón para que ahora se cambie y se disminuya al 2.5 y también se excluyan otros conceptos que ya estaban contemplados dentro de los contratos de obra pública afectados desde entonces.

Yo señor Presidente, ojalá con la firma de todos los que me acompañaron en la Sesión anterior, me ratifico en la proposición, porque no encuentro ninguna explicación aceptando como he dicho que el tema del alumbrado público puede causar distorsiones en la medida en que son más los municipios que no lo han concesionado que los que ya hoy han sido entregados a manos de empresarios particulares, esa es mi proposición y a la hora de someterla a votación señor Presidente le solicitaría que la sometiera en primer lugar, cualquiera que otra, le voy a decir por qué, porque esa proposición sustitutiva que hoy se trae solamente procede después de que eventualmente se niegue la que nosotros propusimos, porque no hay proposición sustitutiva de sustitutiva, muchas gracias.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Carlos Holguín Sardi, Ministro del Interior y de Justicia:

Honorable Senador Pimiento, usted merece una explicación, por supuesto, a ver, el contrato de obra pública tal como venía, como viene siendo gravado, seguirá siendo gravado igualmente, con la misma tarifa del 5% obras públicas viales, mantenimiento, construcción, sean terrestres, fluviales o marítimas, el artículo queda como usted lo propuso exactamente, absolutamente igual en cuanto al contrato de obra pública, es el mismo artículo de la Ley 418 reformada por el 32 de la 782.

El contrato de concesión que es un contrato distinto, usted decía, porque se grava con una tarifa distinta, porque el contrato de obra pública se ejecuta y se realiza con fondos del Estado y tiene un valor determinado en el tiempo, cuál valor, el de la obra, el valor de una carretera de tantos kilómetros de carretera durante tanto tiempo, entonces ese contrato de obra pública tiene un valor conocido fijo, determinado, que se grava con un 5% como se ha gravado toda la vida y que nunca los contratistas han pedido trasladarlo al usuario porque los contratistas saben que lo paga el Estado, como ya se ha explicado varias veces es una transferencia de fondos.

La entidad contrata, destina un 5% de la obra que está contratando al fondo de seguridad, hasta allí todo queda igual, no se modifica en nada, el gobierno presentó en el proyecto gravar el contrato de concesión, pero el contrato de concesión tiene varias peculiaridades, en primer lugar, ah y el contrato de concesión sobre obra pública, no sobre el plazo, otras modalidades de concesión, específicamente sobre obra pública y eso usted lo recogió muy bien también en su propuesta, pero el contrato de concesión no tiene, sobre todo los de última generación sobre obra pública no tiene un valor conocido, es lo que le corresponda invertir al concesionario para construir la obra y eso que el concesionario invierte, que son recursos privados propios del concesionario, se le paga al concesionario a través de los peajes, durante la duración de la concesión, entonces no podemos calcular el impuesto sea del 10, del 5 o del 1 sobre el valor de la concesión, por eso estamos proponiendo que se sigan gravando las concesiones de obra pública viales, marítimas o terrestres sobre el valor del recaudo bruto de los peajes, eso que nos representa más o menos, no tenemos un cálculo exacto...

Con la venia de la Presidencia y del orador interpela el honorable Senador Luis Fernando Velasco Chaves:

Por qué no se puede valorar el valor de la obra en la concesión, yo tengo entendido que sí se puede. Lo que se valora ahí es la financiación que el privado da, pero el valor del contrato, la obra pública se define y eso hace parte de la propuesta.

Recobra el uso de la palabra el doctor Carlos Holguín Sardi, Ministro del Interior y de Justicia:

Sí, por eso, pero entonces, la concesión es un contrato financiero, más que un contrato de obra pública, es un contrato donde se está apelando al sector privado para que financie una construcción, lo que menos puede valer en el contrato de concesión es la obra misma, lo que vale es todo el resto, toda la financiación y todo lo demás, por eso preferimos que la base gravable para este impuesto en los contratos de concesión de obras públicas sea el recaudo del peaje bruto de lo que va a producir día a día y mes a mes esa concesión de obra pública.

Eso qué significa, en términos del fondo, para el fondo nacional, hoy en el presupuesto del año entrante, está aforado el recaudo en 36 mil millones, si los peajes valen aproximadamente un billón de pesos, estaríamos recaudando con esa tarifa 25 mil millones, es decir, estaríamos aumentando el fondo 36 mil que tiene el presupuesto del año entrante más 25 mil.

Yo les decía en la sesión pasada, yo me relamería de la dicha de tener muchísimos más recursos, pero además tampoco puedo crear, por el hecho de pretender tener más recursos en el fondo, un efecto económico que por ejemplo hagan inviables los contratos de concesión hacia delante. Un contrato de concesión del precio que quiera, para construir una doble calzada del plan decadal de dobles calzadas afectado en un 5% es un contrato que muy difícilmente puede tener una sustentación suficiente y eso preocupa al gobierno que pueda ser un motivo de desestímulo a la concesión para poder construir obras públicas y desarrollar el programa decadal, en cambio esta nos parece que nos produce lo que aspirábamos a que nos produjera, la verdad es que no aspiramos a más, que a doblar, casi doblar el fondo y eso nos parece que es una meta ambiciosa, realista, justa y por eso llegamos a ese acuerdo de esa tarifa.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Mauricio Pimiento Barrera:

Gracias señor Presidente.

(…)

Escuchando al Ministro, me sigue asaltando la preocupación de cuál fue el cálculo que hizo el gobierno cuando presentó el proyecto de ley e incluyó a la concesión de obra pública que contratara la Nación, el departamento o el municipio para que contribuyan con el 5% del valor total del correspondiente contrato de concesión o de la respectiva adición, seguramente fue un cálculo mayor que al que ahora hace al disminuirlo al 2.5 por mil, aceptando que están rescatando algunos de los conceptos que traía la ley 782 y que tendremos que completar porque ahí faltan los puertos y los aeropuertos, entonces señor Ministro, si esta propuesta es del gobierno original, porque ahora resulta que puede ser mayor el recaudo que se dé con el 2.5 por mil, frente al 5% que contemplaba la propuesta original del gobierno para la concesión de obra pública, no entiendo cuál es la modificación que se pretende hacer, ni cuál es el estimado que puede ser igual o superior cuando lo estamos bajando del 5% que estimó el gobierno que era el correcto para afectar la

concesión de obra pública frente al 2.5 por mil que ahora vienen y presenta como fórmula de transacción.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante David Luna Sánchez:

Presidente, muchas gracias, independientemente que el señor Ministro del Interior haya señalado con claridad que es suficiente para el gobierno el recaudo del 2.5 por mil, me parece señor Ministro que es importante plantear acá un tema particular, que es el caso de la ciudad de Bogotá.

La propuesta hecha por el gobierno hace referencia exclusivamente a las concesiones que cuentan con peajes y aunque parezca un poco raro y aunque no tenga los tres elementos básicos de la concesión que es el técnico, el financiero y el comercial, en Bogotá existen unas concesiones que no tienen peajes y básicamente son de la segunda y tercera o en este caso las de la segunda fase de transmilenio que hacen referencia exclusiva a la necesidad de retirar la intensión de la explotación económica e incluir la necesidad del esquema de pago basado en las vigencias futuras; qué quiere decir eso, que como Transmilenio está financiado en un 70% por el Gobierno Nacional, en un 30% por el gobierno distrital producto del recaudo de la sobretasa, lo que se hizo con los particulares en determinado momento fue entregarles esa concesión desde el punto de vista de la responsabilidad financiera y constructiva para que en el momento en que fueran ingresando los aportes del gobierno y los aportes del Distrito se le fuera pagando a propósito de las vigencias futuras.

Entonces a mí me parece que la propuesta hecha por el gobierno puede ser bien analizada en la sesión de las comisiones primeras conjuntas, pero señor Ministro en el caso de la ciudad de Bogotá, entraríamos a depender única y exclusivamente de las obras o de los contratos de obra pública, porque todas las demás concesiones están directamente relacionadas con peajes que no están instalados, como usted bien lo sabe, en el perímetro urbano y adicionalmente con Transmilenio que está entregado en una concesión totalmente diferente que está de alguna u otra manera avalada por la sala de consulta y de servicio civil del consejo de Estado, que no tiene peaje y que por supuesto ha sido benéfica. Entonces si para ustedes es suficiente el 2.5 por mil que están proponiéndole a las comisiones, pero si también es suficiente los recaudos que se hacen por obra pública, pues entonces la discusión quedaría absolutamente zanjada, pero lo que nosotros recibimos como comentarios por parte del fondo de seguridad y de la Alcaldía Mayor de la ciudad, es que los contratos de transmilenio que fueron oportunos y bien entregados en concesión en este tipo de modalidad de concesión que es diferente a la que estamos acostumbrados a analizar, por lo menos en las facultades de derecho, pues los recaudos se han disminuido considerablemente.

Entonces la pregunta es para este caso en particular, valdría la pena incluir un parágrafo adicional o valdría la pena hacer una reflexión adicional y así evitar que este fondo en particular, hablo en particular, quedara eventualmente desfinanciado. Gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Rubén Darío Quintero Villada:

Muchas gracias señor Presidente. Yo creo que aquí hay que hacer una diferenciación y aplicar el principio de igualdad.

La concesión es una explotación de un bien público o de un monopolio del Estado por unos particulares, o sea lo que se está explotando es un bien público, la carretera o el servicio de transporte aéreo o de transporte fluvial, entre otros. Si nosotros estamos hablando aquí señores ministros de que estamos cobrando una tarifa al contrato de obra pública y particularmente según le escuché al Ministro se aplicaba para el transporte terrestre y para el fluvial, qué razón hay para que no le demos el principio de igualdad y también incluyamos en esa concesión al transporte aéreo, qué razón hay para no hacerlo, porque quedaría en desigualdad quien hace el transporte terrestre o fluvial que le cobren la sobretasa, así sea sobre la obra pública y no al que se le cobra la sobretasa o en este caso se le cobra el impuesto por la explotación de ese bien o de ese monopolio del Estado en ese transporte aéreo, entonces yo quisiera decir por qué no tomamos una decisión, porque podríamos ampliar las concesiones a otros sectores, o el de licores o el de las concesiones de apuestas permanentes o demás, pero si aquí se ha tomado el origen de la Ley 418 fue la obra pública, y si aquí se ha aceptado y lo propuso el gobierno que se ampliara las concesiones de trasporte terrestre, por qué razón no la ampliamos al transporte aéreo. Esto de acuerdo con la proposición del doctor Pimiento en el sentido de que saquemos de la proposición que habíamos hecho hace ocho días el alumbrado público, porque además el alumbrado público se paga como una tasa y ahí indiscutiblemente que como tasa se le vienen directamente el cobro al usuario en ese alumbrado público y finalmente señor Presidente, yo he hecho una pregunta que de pronto nos ayuda a tomar la decisión, al gobierno, al Ministro del Interior y al Ministro de Transporte que todavía no me han dado respuesta. ¿Cuál es la cuantía que tiene el gobierno de recaudo hasta ahora de este impuesto en los municipios, en los departamentos y en la Nación? Y ¿cuál sería el escenario en las propuestas que se han hecho acá para decir cuánto potencialmente por ejemplo en el escenario que sea por ejemplo solamente para el sector del transporte quedaría por ejemplo que estuviéramos gravando al transporte aéreo?

Además, entendamos que aquí lo que se ha propuesto y con lo cual estamos de acuerdo es modificar la tarifa que para el contrato de obra pública se mantiene sobre el 5 por mil y en cambio para la concesión se le aplica el 2.5…el 5% para contratos de obra pública y el 2.5 por mil para las concesiones, entonces yo quisiera señor Presidente que pensemos en el tema del principio de igualdad, que se graven en este caso, todos los medios de transporte incluyendo el transporte aéreo, que se haga la tarifa diferencial que es bastante diferencial 25 puntos de diferencia, el 50% versus el 2.5 % o sea el 5% versus el 2.5 por mil y que particularmente se me responda por parte del gobierno señor Ministro de Transporte y particularmente señor Ministro del Interior, por favor díganos cuánto se recauda y estos escenarios con estos porcentajes de estas propuestas que sería más o menos la posibilidad del recaudo para la seguridad democrática, entendiendo al final señor Presidente uno cree en el sector del transporte aéreo sería más beneficiado con esta política y los recursos de la seguridad democrática, donde más de los sectores, donde más demanda servicios de seguridad es el propio transporte aéreo, entonces yo no sé por qué se quiere sacar, teniendo el principio de igualdad, al transporte aéreo en las concesiones en este proceso con recurso para la seguridad democrática que es el pilar fundamental del programa del Presidente Álvaro Uribe Vélez.

La Presidencia ofrece el uso de la palabra al doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Muchas gracias, aquí conviene no solo ratificar las explicaciones ya dadas, sino hacer complementaciones.

La obra pública desde la Ley 418 de 1997 está pagando el 5 por mil y la paga en carreteras en obras fluviales, en obras marítimas, en obras aeroportuarias y en obras ferroviarias, las paga y está presupuestado y cada que se presupuesta una vigencia y se hace un plan de desarrollo se considera que parte tiene de reducción como una transferencia del sector de infraestructura y transporte a la seguridad. Tanto en el orden nacional como en el departamental y en el municipal y del análisis presupuestal y del análisis que se ha hecho de las inversiones de mediano plazo, nuestro estimativo es que Fonsencon va a crecer, va a crecer de manera importante; la plata que se saca para pagar el impuesto del 5% y trasladarlo a Fonsecon, sale del Estado, no sale del usuario. En obra pública, no hay recuperación de la inversión vía usuario, como sí lo hay en todos los tipos de concesiones. La igualdad, doctor Rubén Darío, yo no soy abogado, tristemente no soy abogado, pero usted sí lo es y hay un axioma del mundo del derecho que dice que la "igualdad es entre iguales", la obra pública no es igual en nada a la concesión, entonces el tratamiento es distinto.

Les voy a hacer un listado, aquí, rápido de qué le toca pagar al concesionario a todo tipo de concesionario, y tenga la bondad de poner atención, para que vea cómo estamos en un

punto de una gran vulnerabilidad en el éxito de un negocio financiero.

Gravamen a los movimientos financieros, 4 por mil

ICA 0,5 %, 50 por mil de contado

Impuesto de renta 38.5%... es un negocio financiero

Renta presuntiva 5%

Gravámenes ambientales Art. 43 parágrafo, allí es donde se aplica, 1%

Parques Nacionales sobre recaudo, allí es donde está establecido. 5%.

Seguros, para suscribir el contrato y de concesión es un seguro del 10% a la tasa respectiva, la legalización del contrato 0.75%.

Todo eso lo tiene que sumar y sacarlo el concesionario sin recibir anticipo, porque no tiene anticipo, de su bolsillo y lo tiene que girar, todas esos son gravámenes al contrato de concesión, ahora, estructuras moderadas de tasas adicionales, en concesiones vigentes se tiene que discutir e imponer a los concesionarios, buscando que ellos no peleen el equilibrio económico, nosotros calculamos que a la tasa que estamos acordando no tendríamos demandas de desequilibrio económico porque pueden ser ajustables, cifras inmoderadas nos conducirían a dos cosas, a parálisis de las obras que hoy por fin en concesiones están marchado, no tenemos pleitos con ellos, les pagamos las garantías contingentes yo diría que por primera vez en mucho tiempo avanzan bien, meterles un gravamen de unos volúmenes de recursos muy grandes, posiblemente generarían una descapitalización inmediata y detrás de ello parálisis, demandas y otra vez a empezar pleitos, otra vez, uno.

Dos, hay unas licitaciones que se acaban de cerrar, de concesión, hay unas que están en proceso de legalización, por ejemplo del aeropuerto El Dorado, acaba de suscribirse el contrato, pero va el perfeccionamiento de todo ese proceso, que debe terminar en diciembre, se cerró la concesión de Rumichaca-Pasto-Chachagüí. Se cerró la de la zona metropolitana de Bucaramanga y el corredor hacia Barrancabermeja y están próximas a cerrarse, la ruta caribe de la doble calzada entre Cartagena y Barranquilla, próxima, está en día para cerrarse, la doble calzada entre Girardot, Ibagué y Cajamarca, próxima a cerrarse.

Próxima a cerrarse la doble calzada en la ruta de Córdoba y Sucre, de las que están abiertas, en las dos que se acaban de cerrar, hay una gran satisfacción de parte nuestra, porque hubo una gran aceptación del mundo de las concesiones y obligamos a que se ampliara la base de contratación.

Se presentaron en Rumichaca-Pasto-Chachagüí, cinco concesionarios con 53 empresas agrupadas. En lo de Bucaramanga se presentaron 13 grupos con 134 empresas, o sea que en este momento que vamos el sistema tiene credibilidad, tiene estabilidad, tiene perspectivas, el sábado pasado, debía abrirse la doble calzada entre Y de Ciénaga-Santa Marta-Neguaque-Mamatoco, con la variante, se dilató hasta saber cuáles son los ejercicios bajo los que debe salir y hacer las correcciones.

Está próxima a salir otra serie de licitaciones para los próximos días, estaba previsto lo del área metropolitana de Cúcuta, la Vía del Carbón, Cúcuta, Tibú, Convención La Mata y la vía Cúcuta-Pamplona; en esa concesión, estaban próximas a salir otras concesiones en el sur, particularmente lo que tienen que ver con el Valle del Cauca, a perfeccionar unos contratos y unos otrosíes. Estamos trabajando el tema de la ruta del sol, entre Bogotá y Ciénaga.

Nosotros necesitamos incorporar cualquiera sea la decisión del Congreso que nosotros necesitamos, cualquiera sea, tenemos que mirar qué impacto tienen en las concesiones y hacer las reestructuraciones que correspondan cualquiera sea la decisión del Congreso. A mí personalmente me preocupa que una tasa que no podamos manejar con los ajustes internos en las concesiones nos lesione severamente; para mí es muy angustioso, en la estructura del plan decadal de concesiones y de autopistas.

En el caso de Bogotá yo encuentro unas razones en lo que aquí ha planteado, habría que estudiar un caso específico de Bogotá, de Bogotá tengo algunas explicaciones que mitigan la preocupación, la han expresado Representantes y Senadores aquí, nosotros estamos haciendo un esfuerzo muy grande conjuntamente con la Alcaldía de Bogotá, hemos programado una serie de obras que vinculen los dos gobiernos, de la siguiente manera. Una, la salida al Llano, entre los dos gobiernos estamos haciendo esa doble calzada hasta el Boquerón, es una obra de 59 mil millones de pesos, la Nación pone 49 mil, el IDU pone 10 mil, ellos sacaron la licitación y la llevan bien, ya se empezó la obra. Va entre La Ladrillera- Yomasa y el Boquerón, resuelve esa salida al Llano.

Dos, hemos hecho acuerdos que van en marcha sobre la alo, la alo va a tener peajes, y los peajes van a ser manejados por Bogotá y estamos acondicionando otros recursos, para que esa vía sea una vía aparte, ya salió por parte de la Nación la licitación de 9 kilómetros que nos llevan hasta el río Bogotá y con el IDU estamos estructurando el tema de concesión en el resto del trayecto.

Tres, estamos terminando los acuerdos, con el señor alcalde y con el IDU, para la ampliación de cuatro carriles más en la autopista norte hacia mas hacia el centro de lo que es el Centro Comercial Santafé, más aun, estamos estudiando, ya están muy avanzados los estudios y tenemos que tomar decisiones inmediatas sobre la terminación, la prolongación de la carrera 7ª, hasta el Puente del Común a seis carriles.

Hacia el nororiente, La Calera, estamos estudiando la estructuración de una concesión que hace la vía del Codito y un túnel que se requiere allí y nos queda por definir si la integramos a la actual concesión o hacemos una nueva concesión, mi parecer es que debe ser una nueva concesión.

Sobre transporte masivo, del transporte masivo de los ocho proyectos, va a recibir no el 2.5 por mil, sino el 5% en la obra pública, el paquete de transporte masivo en los ocho proyectos incluyendo las vigencias futuras de Bogotá es de un poco más de 7 billones y medio de pesos; sáquele el 5% y esa es una cifra muy grande.

Yo no me voy a quejar aquí aunque podría hacerlo, de que el sector de la infraestructura que está atrasado, atrasadísimo en el país por un problema acumulado de 40 años, está sacrificando para un tema de seguridad que nos conviene a todos del 5%, y de otra serie de impuestos, casi inmediatos, yo no me quejo de eso, pero sí me quejaría y me preocuparía enormemente que el plan de autopistas, por ejemplo la vía Bogotá-río Magdalena y todo el corredor del río Magdalena y las otras concesiones que van en marcha tuvieran un tropiezo grande por una tasa que no fuera capaz de absorber el sistema. Una cosa es que de 100 mil millones de pesos que nosotros le entregamos a un contratista de obra pública, de la parte del anticipo, ellos puedan sacar un recurso y trasladarlo al Estado, sin tener que esculcar la parte bancaria de ellos o salir a hacer créditos que en unos contratos que son de estructura privada, el contratista tuviese que endeudarse para transferir una plata al Estado.

De dónde sale la cifra de 2.5 por mil, creemos de equidad, la tasa que se está trasladando de las concesiones al sector turístico en la misma manera y proporción se trasladen también de las concesiones de carreteras a Fonsecon, tenemos ese acuerdo, no le vemos mayor inconveniente o tropiezo grave ni para las que están en estudio de adjudicación, ni las que están en licitación, ni incluso de las que están vigentes y en marcha sobre esa materia de obra pública, paga obra pública de los aeropuertos, allá en su tierra en Rionegro hay una licitación para el Domo, por 400 millones, esa paga el 5%, la de los baños. Paga el 5%, el canal de acceso de Buenaventura, paga el 5%, la de cualquier obra fluvial, un muelle, un puerto, paga el 5%, cabollaro y la Banqueta paga el 5%, que es lo que estamos modificando, no estamos modificando el artículo 120 en su contenido, estamos modificando el parágrafo, el parágrafo 3°, rezaba así Senadores y Representantes, decía así, la Ley 418, y la modificación de la Ley 782, parágrafo 3°: "La celebración o adición de contratos de concesión de obra pública no causará la contribución establecida en este capítulo". De hecho la redacción del parágrafo tiene un error jurídico, rigurosamente no hay concesiones de obra pública, es una contraposición de términos, hay concesiones, y hay concesiones de infraestructura y de diferente tipo de infraestructura. Ese artículo que las eximía en 1997 y que las eximió en el 2002, no

las está eximiendo hoy, el acuerdo del gobierno en este caso, del Ministerio del Interior y de Justicia y del Ministerio de Transporte convienen en proponerle al Congreso que se cambie el parágrafo 3° y no se eximan las concesiones y que se le pase a Fonsecon, lo mismo que se le pasa al sector del turismo, el 2.5 por mil. Esa es la que estamos haciendo.

Con la venia de la Presidencia y del orador, interpela el honorable Senador Mauricio Pimiento Barrera:

Señor Ministro excúseme, usted no estuvo presente en la sesión anterior, en primer lugar, nosotros estamos es trabajando sobre la propuesta que presentó el gobierno, no la que trae ahora para que se modifique, se habló del 5% tanto para los contratos de obra pública como para las concesiones de obra pública, así reza la propuesta del gobierno.

Hicimos caer en cuenta al gobierno de la omisión de definir cuáles eran los contratos de obra pública que se afectaba al igual que las concesiones de construcción, mantenimiento y operaciones, porque compartimos con usted que no hay concesiones de obra pública sino para construcción, mantenimiento u operación. Luego venir a decir ahora, como gran compensación para los que estamos discutiendo y para buscar una fórmula de arreglo, que no hay ninguna desmejora de los recursos que se trasladan al Fonsecon, porque es lo mismo que se les está dando a las concesiones del sector turístico que es el 2.5, sí es abiertamente distinto y no me parece serio, discúlpeme señor Ministro, de lo que propuso el gobierno y que habíamos acordado en la sesión pasada, es mucho lo que va de 5 % a 2.5 por mil, y mucho más cuando ya no se está colocando todas las definiciones que sí traía la 782.

Es que se varió mucho el artículo 120 de la 782 Ministro, no es solamente suprimir el parágrafo tercero y poner a pagar las concesiones de obra pública, como equivocadamente usted lo señala y que yo comparto, no es mucho más que eso, es establecer que también los puertos, los aeropuertos, todas las concesiones tanto marítimas como fluviales y las terrestres y aéreas, también pagan a ese 5%. Mire yo le aseguro que no es una noticia que debiera preocupar a los contratistas, doctor Juan Martín Caicedo, en momentos en que todos hemos acompañado al gobierno, cuatro años reclamamos que donde más se manifiesta el éxito de la seguridad democrática es en las carreteras y en la proliferación de concesiones porque ha recuperado el país la confianza frente a la inversión extranjera, ese 5% seguramente menos de los que antes les daban a la guerrilla y paramilitares esos contratistas, ¿por qué no dárselo ahora al Estado para que fortalezca su programa de seguridad democrática y seguridad ciudadana? No me parece serio señor Ministro que se venga a decir que es lo mismo darle el 5% como el mismo gobierno propuso al 2.5 por mil; esa no es la respuesta que estamos esperando los mismos amigos del gobierno y la gente que quiso acompañarnos para darnos una solución a está situación que se presentó por la omisión de no haber colocado los conceptos que se traían en la Ley 782.

Recobra el uso de la palabra el doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Termino señor Presidente, respondiendo finalmente la interpelación, yo no tengo respuesta para su mortificación, no la tengo, lo que estoy planteando es lo que debe ser responsable, meterles el 5% a las concesiones sería un error monumental que paralizaría las concesiones del país, las actuales y las futuras, de eso sí estoy seguro, de lo otro yo no tengo respuesta, la proposición que está en discusión, que trae el Gobierno Nacional, es la modificación del parágrafo 3° de la Ley 418 y modificación de la Ley 782 que es lo racional.

Sí puedo asegurar que una inquietud que ha quedado en el Congreso y que por supuesto al gobierno también le asistía, particularmente al Ministerio del Interior y de Justicia, era que se pudiera reducir el monto de los recursos de Fonsecon, no sucederá, al contrario, el presupuesto de Fonsecon se nutre fundamentalmente de los recursos del Invías y de la obra pública de Aeronáutica por Magdalena, muy fundamentalmente, pero también de Fonade y lo que yo observo para el presupuesto del 2007 y de los presupuestos de inversión de mediano plazo es que crecen muchísimo a Fonsecon en la proyección que se hace, casi por ese concepto se le van a duplicar los ingresos y si bien conviene que Fonsecon se fortalezca, para nada conviene que el desarrollo de la infraestructura que necesita el país se paralice, las grandes autopistas que todo el mundo ha venido reclamando para el TLC y para desatracar la infraestructura se verían inmensamente lesionadas, absolutamente lesionadas y mi responsabilidad es llamar la atención sobre esa materia.

Se discutió mucho en sesiones de estudio, en cuanto se gravaban las concesiones para trasladar unos recursos al fondo de promoción de turismo, y se acordó de 2.5 por mil, aquí estamos proponiendo al Congreso, la misma cifra en concesión reemplazando el parágrafo tercero, sobre esa materia, gracias señor Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Germán Olano Becerra:

Me parece que cada vez que uno oye dar una respuesta o intervenir al señor Ministro de Transporte y al señor Ministro del Interior, más confundidos quedamos, porque es que si esta intervención se hubiese hecho el jueves, la situación sería diferentísima, porque aquí no podemos, señor Presidente y Senadores y Representantes, venir a observar que en el día que lo que se resolvió por la Cámara argumentado por Representantes del gobierno en cabeza del señor Ministro del interior, ¿era una situación o una decisión irracional?

Y que la razón les cae dos días después, porque cuando iniciamos esta sesión, usted señor Presidente, nos informaba por intermedio del Secretario que ya se había tomado una decisión frente a ese artículo 5º del inicial proyecto y que era la proposición que había firmado o había presentado el Senador Mauricio Pimiento y se reabre y cuando se reabre la discusión se nos presenta un escenario completamente distinto, un escenario donde se siente como si el Congreso en sus Comisiones Primeras, fuesen o hubiesen sido quienes se habían presentado el impuesto del 5% para las concesiones cuando fue iniciativa del gobierno, y las iniciativas del gobierno se presume que son estudiadas y las iniciativas del gobierno se presume que son concertadas entre los funcionarios del gobierno y las iniciativas de un proyecto de ley se presume que tienen un soporte técnico y legal y en este momento nos damos cuenta de que no tienen ni el soporte técnico y que por el contrario cada vez más hay incongruencias en las exposiciones, porque señores senadores y representantes, aquí desde el mismo momento en el cual se presentó este proyecto de ley, no hay consistencia en lo que son las motivaciones, nos manifiestan que hay la necesidad de cambiar lo que es el artículo 120 de la Ley 782, porque hay un fondo que es insuficiente para poder cumplir con la política de seguridad y con lo que es el orden público.

Pero ni siquiera se nos informa cuál ha sido el recaudo de ese fondo ni cómo se ha invertido, ni siquiera se nos informa cómo se han ejecutado o invertido los recursos producto de ese 5% que establece ese artículo 120 de la Ley 782. Y por el contrario se hace una adición iniciativa de la administración nacional en el que se dice que se amplía o que se suprima como lo dijo el Ministro en su intervención anterior, el parágrafo tercero que es una exención a los contratos de concesión expresa y que viene desde la Ley 418 del año 1997 y esa iniciativa cambia el escenario completamente, se le dice a la Comisión Primera del Senado y la Cámara que lo que se tiene que ampliar en base de ese impuesto es el 5% para las concesiones y empieza el debate y hoy se nos cambia toda la argumentación para decir que en el evento en que se haga o que se apruebe un 5% seríamos irresponsables los congresistas.

Irresponsable para mí no es el Congreso cuando hace el estudio de una iniciativa del gobierno, irresponsable es que ni siquiera estén de acuerdo los representantes del gobierno para poder argumentar un tema que la única razón de ser es ampliar un fondo y un fondo que hemos oído en dos ocasiones en la noche de hoy al señor Ministro de Transporte que dice que es suficiente y que va en crecimiento desde que tuvo una baja en el año 2003 pero que estarían satisfechos con el crecimiento que tiene sin que se amplíe la base de las concesiones y no puede estar uno conforme con las argumentaciones cuando se trata de dar una explicación de por qué unos sí y por qué otros

no producto del debate que se dio el jueves pasado en esta comisión conjunta cuando el señor ministro hace una explicación, que en mi criterio es absolutamente inequitativa. La explicación de que el 5% de lo que es la obra pública viene del gobierno tiene como razón de ser que viene de las personas que hacen tributos en este país. La plata de la nación es la plata de quienes tributan, la plata que se transfiere en el 5% a ese fondo proviene de los ingresos corrientes de esta nación; entonces no es que sea exclusivamente o se puede decir que es de la Nación, sino que es producto u originada en el tributo de ingresos corrientes que posteriormente se traslada por parte de Invías y otros entes para que se puedan tener como fuentes de ese fondo.

Y ese 5% claro que está tocando no sólo a los contribuyentes sino a los ciudadanos colombianos y hace la separación a la dirección diciendo que esos son unos recursos fiscales que tienen prácticamente una destinación por parte de la Nación y deja de lado y descarta entonces las otras concesiones sin dar una explicación contundente de por qué no tocar con un gravamen o con un impuesto a quienes no se les ha colocado por esa misma extensión que contempla el artículo 120. Y la razón no es la que dice el señor Ministro, la razón es otra.

La razón no es que no sea cuantificable, porque, así como ya se manifestó, obvio que las concesiones tienen que ser cuantificables, las concesiones tienen unos parámetros financieros y la nación sabe cuánto va a invertir un particular cuando hace una concesión y cuando se da una concesión no solo se puede contribuir o se puede aportar con recursos públicos sino también con recursos como por ejemplo el uso del suelo o del subsuelo, eso hace parte de los recursos de la nación que hacen también parte de ciertas concesiones, es decir que no encuentro cuál es la razón de ser de unos sí y otros no y naturalmente, cuál es la razón de ser de que en dos o tres días se haya cambiado la postura del gobierno de que algunos deben estar y otros no deben estar.

Y por el contrario creo que si aquí lo que se pretende es un fortalecimiento de recursos para el fondo, en el desarrollo de la política de seguridad, debe imponerse este impuesto a las concesiones porque son las que están haciendo un uso de unas posibilidades que tiene el Estado de entregar unos derechos y que obviamente no son los contribuyentes comunes y corrientes como sí lo hacen con el 5% que van de la obra pública, entonces me parece que no hay una explicación y no la hay porque en el mismo proyecto de ley que modifica esta 782 el gobierno tiene algunas confusiones, que han venido siendo reiteradas aquí en la intervención del señor Ministro del Interior y el señor Ministro del Transporte, en ocasiones se habla de una contribución, en ocasiones se habla de un impuesto, como si contribución e impuesto fuesen lo mismo, cuando contribución e impuesto no son figuras de hacienda públicas similares. Si se habla de impuesto es una figura distinta, y lo que se está haciendo aquí, cuando se amplía lo que es la base de una contribución, es permitir que en que se venga en una constante que viene desde el año 97 y se pueda convertir como la han calificado ellos en un verdadero impuesto.

Y naturalmente cuando se convierte en un impuesto, el trámite mismo de una ley es diferente y la resultante del impuesto es diferente a la de la contribución, aquí hemos oído al Ministro hablar de un impuesto que se les va a colocar a las concesiones o se les va a poner en un porcentaje del 2.5 si es un impuesto señor Presidente, el trámite de esta iniciativa no fue bien presentada conforme lo establece el artículo 154 de la C. N., artículo que, en su parte final, establece que todo lo que tiene que ver con partes impositivas o el tema dice exactamente lo siguiente, señor Presidente y honorables Representantes y Senadores de la Comisión Primera.

Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieren a las relaciones internacionales en el Senado.

Tengo entendido, señor Presidente, tal cual ha sido calificado por los Ministros que esto es un impuesto reiterativamente; la presentación de este proyecto de ley debería adelantarse tal cual está contemplado en el artículo 154 en cuanto a ese artículo 5º del proyecto en la Cámara y como reposa en la Gaceta fue radicado y registrado en el Senado de la República a quien le corresponden exclusivamente los temas que son referidos a las relaciones internacionales.

Entonces, mientras no se tenga claridad si es un impuesto o una contribución, pues estamos arando en terreno que no le da claridad y que se ve susceptible de muchas situaciones jurídicas, entre otras por ejemplo, la misma frase del señor Ministro que dice que el desequilibrio de las concesiones sería un desequilibrio que no tenga muchos efectos jurídicos y hace una precalificación de que las personas que tienen la conexión no tendrían la opción de movilidad jurídica, cuando no tenemos argumento ninguno para establecer esa afirmación. Cualquiera que sea el desequilibrio pequeño o mayúsculo, tienen unos efectos jurídicos en la concesión y, cualquiera que sea, sencillamente se van a ver abocados al escenario o es apto el escenario de una demanda por parte de los concesionarios, porque viene un desequilibrio que puede ser mayor o menor y que en las voces del ministro sería mayor si nosotros aprobamos el 5% que vuelvo a manifestar es una iniciativa del Gobierno Nacional no fue iniciativa ni de representante ni de senador alguno. Así que me parece señor Presidente que aquí no hay una claridad en la postura de los señores Ministro del Interior y del señor Ministro de Transporte, y obviamente abona el terreno para que salgan otras iniciativas, que no solo hablemos del 2.5 sino del 5 y traigamos otras integrantes para el cobro de ese 5% y que sencillamente lo único que nos estaría dejando es en un terreno en el cual no se está cumpliendo con la filosofía, la razón de ser del fondo que es el fortalecimiento de sus recursos. En ese sentido en el caso personal señor Presidente me parece que no hay claridad y debería quedar el artículo 120 de la Ley 782 como está para que no lleguemos a unas situaciones que no son la razón de ser de esta prórroga de muchos artículos de la ley de orden público, gracias Presidente.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Gustavo Petro Urrego:

Gracias presidente, es que en este confuso gobierno me van quedando algunas cosas claras, uno que aquí deberíamos habernos centrado doctor Andrade en discutir si es pertinente que en el futuro el gobierno pueda negociar con organizaciones al margen de la ley, indistintamente, yo creo que ese era el eje central valorando lo que ha pasado en estos cuatro años, discusión que se viene prorrogando y es el eje de todo este proyecto de ley, actualmente vigente, porque mi opinión es que la experiencia que nos arrojan estos cuatro años es que el gobierno no debe negociar con cualquier organización al margen de la ley, sino reservarse sólo la de estatus político y dejar lo demás en la Fiscalía, pero tema que veremos cuando debatimos que es el eje de la ley.

Ya en el tema particular que nos ocupa y que ha ocupado el tiempo de la discusión, pues en medio de la confusión también hay una claridad y es que, bueno como bogotano, el que la sábana de Bogotá va a morir, según las obras anunciadas por el Ministro de Transporte en beneficio de los especuladores de las tierras de la sábana de Bogotá, porque la ALO no tiene otro sentido ni los seis carriles de la autopista norte, ni los si es carriles de la séptima. Pero el Ministro de Trasporte lo que nos quiere proponer es algo que ya había propuesto hace cuatro años y es que la financiación de los fondos de seguridad sea a través de una tasa al peaje, en carreteras. Por eso no contesta la pregunta de Rubén Darío, porque Rubén Darío le preguntó no tanto si es mejor el 5% o el 2.5 por mil, sino porque si se aplica el 2.5 por mil a las concesiones viales no se aplica a las aéreas y a las portuarias, cosa que no respondió para nada; con el mismo argumento que dio para defender el 2.5 por mil para las viales, debería defender esa misma tarifa para las portuarias y para las aéreas, aeroportuarias. No contestó el Ministro; esa es una confesión absoluta a menos que lo que el Ministro tenga en la cabeza sea realmente financiar los fondos con su primera propuesta que es una sobretasa al peaje en las carreteras de Colombia.

Dos, si lo que nosotros queremos financiar con estos recursos, los fondos de seguridad es a través de un 5% en obras civiles, pues ese es un simple traslado presupuestal entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Defensa, que perfectamente solucionaríamos quitando

ese 5% y haciéndolo directamente en el presupuesto, es decir, disminuyendo un 5% el presupuesto de obras públicas del Ministerio y añadiéndoselo directamente al Ministerio de Defensa.

Pero no hay necesidad de colocar la contribución, con lo cual yo llego a una conclusión doctor Andrade: desde el inicio, no ahora, este tipo de contribución está mal hecha, no sirve, no es positivo colocar un impuesto de contrato de obra pública, porque lo único que hacemos es traslados presupuestales que podríamos hacer directamente en la ley del presupuesto sin necesidad de colocar la contribución; nosotros lo que deberíamos es no aprobar ni la prórroga ni el artículo que habla del 5% de concesión y establecer un mecanismo diferente de financiación de los fondos de seguridad que en mi opinión no es más que el impuesto de patrimonio, en la reforma tributaria, que es mucho más técnico que no se traslada al usuario, que no se traslada a los usuarios del Transmilenio ni a los usuarios de las carreteras, que tiene que ver con una financiación incluso más global y transparente que no encarece las obras públicas en Colombia ahora que se necesitan más, dado que este gobierno quiere firmar su TLC, el del gobierno no el de nosotros, pero necesita infraestructura o sino, se ahorca la economía, la poca que va a quedar, de la economía del país. Y ustedes están es encareciendo estas obras públicas en un 5% en contravía de la razón, de la lógica; lo que deberíamos hacer es no colocar esta contribución, pensar en un mecanismo diferente de los fondos de seguridad que no es más y habría que valorar las cantidades que un incremento en el impuesto del patrimonio en Colombia, esta es mi propuesta, esperando señor Presidente de la Comisión que abramos de todas maneras, no sé si hoy ya, la discusión de fondo sobre si es conveniente que este gobierno siga negociando indistintamente con cualquier organización al margen de la ley o llegó la hora de afinar un poco los criterios de la negociación dado que la experiencia nos demuestra que el que terminó negociando fue la Fiscalía, no el gobierno.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Miguel Angel Rangel Sosa:

Gracias señor Presidente, el jueves presentamos en compañía de un grupo de parlamentarios esta proposición que fue aprobada por la Cámara; pero la verdad es que, con la exposición del Ministro de Transporte, aún quedo más confundido, aclarando claro está que esto ha sido una propuesta del Gobierno Nacional y el argumento fundamental para incluir este artículo 6 sumado a obras públicas, la concesión de obras públicas, es porque de acuerdo con esta Gaceta, la Gaceta 245 que es la propuesta donde está el proyecto del Gobierno Nacional, dice que la evasión de la contribución del 5% para la celebración de los contratos y concesiones es una práctica reiterativa a nivel nacional. Por ello tácitamente allí se plantea, hoy se está planteando totalmente algo diferente porque, de no quedar incluido el tema de la concesión de obra pública o de obras, se generaría lo que está sucediendo en la actualidad, la evasión, que hoy existen muchas acciones populares sobre este particular teniendo en cuenta que la gran mayoría o supuestamente estas construcciones de vías carreteras, obras fluviales, se están haciendo bajo el modelo de concesión, lo que viene generando una evasión. Este ha sido el argumento central y por ello nace la proposición que un grupo de Representantes y Senadores presentamos a consideración.

Dentro de este argumento que presenta el gobierno, por ejemplo dice, diferente a lo que aquí se ha planteado, que en Bogotá el fondo de vigilancia y seguridad del Distrito Capital desde el año 2000 al 2005 ha venido disminuyendo de 25 millones de pesos, de 25 mil millones a 10 mil. Por ello se hace necesario señores ponentes que se haga un cálculo matemático realmente si este porcentaje del 5% cuánto generó, cuánto representó en estos últimos cuatro años porque aquí no se ha dicho y cuánto pudiera representar el 2.5 por mil que es la nueva propuesta, porque me asalta la duda señor Ministro de no quedar este artículo como viene en la Ley 782 en su artículo 120 de incluir concesión portuaria y aeroportuaria sucedería lo mismo, el reclamo que hizo el Gobierno Nacional a través de este tema, precisamente es para evitar la evasión y así lo planean los señores ponentes en su propuesta. No podemos entonces continuar una discusión de sumas, de propuestas, si son contribuciones, si son impuestos cuando no sabemos realmente cuántos son los recursos que generarían esta concesión de obra o la ampliación de ese 2.5 a las concesiones portuarias o aeroportuarias, porque no tenemos una cifra, por lo menos yo no la he escuchado en este debate, porque seguramente este 2.5 por mil podría ser si se amplía a otras concesiones excluyendo el tema del alumbrado público como aquí claramente se ha expresado y recordar señor Presidente que estamos hablando de prorrogar una ley, este es un tema temporal para el tema del fortalecimiento de este fondo de seguridad que los colombianos realmente requerimos pero insistir señor Presidente, en que nos presenten un dato estadístico matemático financiero de cuánto generaría este ingreso a este fondo muchas gracias.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Guillermo Rivera Flórez:

Señor Presidente usted conoce muy bien mi tierra y se imaginará los esfuerzos que tuve que hacer yo para venir a cumplir con el deber, habida cuenta de la convocatoria que se hizo.

Yo volteo la mirada a mi derecha y a mi izquierda y la verdad no encuentro los señores Senadores de la coalición de gobierno, y eso me parece de verdad muy triste para la democracia de este país que ni siquiera la coalición de gobierno esté aquí presente para discutir un proyecto de ley tan importante. Y eso es de la mayor seriedad, señor Presidente, así que yo le pido que verifiquemos el quórum.

Atendiendo instrucciones de la Presidencia, por Secretaría se verifica el quórum en la Comisión Primera del Senado informando que hay quórum deliberatorio.

Por Secretaría se verifica el quórum en la Comisión Primera de la Cámara informando que hay quórum decisorio.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Guillermo Rivera Flórez:

Señor Presidente, yo entiendo la posición flexible del señor Secretario de Senado, cuando menciona que hay quórum deliberatorio, pero la verdad que lo que no hay es quórum, porque, para poder votar un proyecto de ley, requerimos un quórum decisorio y como son Comisiones Conjuntas…

La Secretaría da lectura a los proyectos que la Presidencia someterá a discusión y votación en la próxima Sesión Conjunta:

• **Proyecto de ley número 24 de 2006 Senado, 107 de 2006 Cámara**, *por medio de la cual se prorroga la vigencia de la Ley 418 de 1997 prorrogada y modificada por las Leyes 548 de 1999 y 782 de 2002 y se modifican algunas de sus disposiciones.*

La Presidencia siendo las 6:50 p. m., levanta la sesión y convoca para el martes 3 de octubre de 2006 a las 10:00 a. m.

El Presidente,

Eduardo Enríquez Maya.

El Vicepresidente,

Tarquino Pacheco Camargo.

El Secretario Senado,

Guillermo León Giraldo Gil.

El Secretario Cámara,

César Augusto Domínguez Ardila.

* * *

COMISION QUINTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 023 DE 2006

(mayo 9)

Legislatura 2005-2006 – Segundo Período

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 11:40 a. m. del día nueve (9) de mayo de dos mil seis (2006), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el salón de sesiones de la Comisión Quinta Constitucional Permanente los honorables Senadores miembros de la misma, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DIA

para la sesión del día martes 9 de mayo de 2006

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración del Orden del Día

III

Lo que propongan los honorables Senadores

Por Secretaría se realiza el correspondiente llamado a lista, verificándose la presencia de los siguientes Senadores:

Araújo Castro Alvaro

Galvis Anaya Carlos Julio

Jumi Tapias Gerardo Antonio

Manzur Abdala Julio Alberto

Montes Medina William Alfonso

Serrano Gómez Hugo.

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

Robledo Castillo Jorge Enrique

Jaramillo Martínez Mauricio

Bravo Mota Jaime

Gómez Martínez Juan

Saade Abdala Salomón de Jesús

De la Espriella Burgos Miguel Alfonso

Builes Correa Humberto de Jesús.

En uso de la palabra el honorable Senador Julio Alberto Manzur Abdala expresa:

Ya tuvimos la oportunidad de presentar un escrito en la Plenaria del Senado solicitando un espacio de televisión para el día 13 de junio, citando para el debate sobre aguas residuales que deberá realizarse a las 9:00 de la mañana en la mencionada fecha, con citación a la Ministra del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la doctora Sandra Suárez, al igual que a la señora Directora de la CAR, a la Superintendente de Servicios Públicos Domiciliarios y a otros personajes de la vida pública nacional.

Me gustaría, entonces, señor Presidente, que se pusiera en consideración la proposición una vez hubiese el quórum decisorio.

Manifiesta el honorable Senador Alvaro Araújo Castro:

Me parece bien interesante el tema. En el departamento del Cesar hay un proyecto inmenso, inclusive un crédito aprobado por la Comisión de Crédito Público de 50 millones de dólares y a mí me gustaría, si al Senador Manzur le parece bien, participar en el tema porque estamos hablando de un plan masivo de agua, de acueducto y alcantarillado en el departamento del Cesar para manejo de basuras y creo que a través del mismo tema podríamos profundizar.

Proposición

Cítense para el día 30 de mayo al señor Ministro de Minas, al Presidente de Ecopetrol y al Director de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, para analizar los resultados de la política petrolera de este Gobierno en cuanto a producción, exploración, perforación y nuevos yacimientos, exportaciones y precios del petróleo, venta de petróleo a los mercados a futuro, análisis y resultados de la Agencia Nacional de Hidrocarburos desde el punto de vista técnico, administrativo y adjudicación de contratos de evaluación técnica y exploración y producción.

Igualmente, para analizar las incidencias de los altos precios del petróleo en la canasta energética nacional y las incidencias para nuestro país de la decisión de Bolivia de nacionalizar sus hidrocarburos e invítese para este debate al señor Contralor General de la República, con el fin de conocer los avances de la investigación que adelanta la Contraloría sobre la venta de petróleo en los mercados de cobertura por parte de Ecopetrol durante los años 2004, 2005 y 2006. Este debate será transmitido por la televisión pública.

Precisa el Senador Serrano Gómez, quien presenta la proposición, que ya en Plenaria se surtió la autorización para la señal de televisión en la fecha reseñada.

Mientras se conforma el quórum reglamentario, el señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Hugo Serrano Gómez, hace el siguiente comentario: En época de vacas flacas, en época de crisis, cuando los precios del petróleo son bajos, el Gobierno y el Congreso acuden en ayuda de las multinacionales y de la industria del petróleo.

En el año 90 el precio del petróleo estaba a 24 dólares, en el 93 estaba a 18 dólares y en el 99 estaba a 14 dólares el barril. En este Gobierno el precio del petróleo ha estado así: El más bajo en 26 dólares y él más alto en 75 dólares; o sea, en el 2002 estaba en 26, en el 2003 en 2616, en el 2004 en 4149, en el 2005, en 5630 y en el 2006 ha estado entre 65 y 75 dólares el barril.

Cuando el Doctor Valenzuela estaba en el Ministerio de Minas, año 99, el petróleo estaba en 14 dólares el barril y aquí hicimos un gran debate nacional para tratar de ajustar el contrato de acuerdo con los problemas que teníamos en ese entonces y efectivamente bajamos las regalías y bajamos la participación del Estado e hicimos una serie de acuerdos con las petroleras.

En ese entonces el doctor Valenzuela nos vendió la idea de que había que cambiar las reglas de juego porque el petróleo estaba muy bajo y en esas condiciones el país no podía competir con otros países y que había que bajar las regalías, etc.

Nosotros en ese entonces bajamos las regalías, bajamos la participación de Ecopetrol y cambiamos el contrato, el contrato se cambió de Asociación a Concesión. Después, cuando vino el contrato de concesión, ya no se pagó, sino regalías e impuestos y posteriormente, cuando ya estaba firmado el contrato, vino la discusión con el Consejo de Estado y extendimos los contratos. Esa fue otra gabela.

Hace dos años bajamos los impuestos con las exenciones a las Multinacionales, bajamos los impuestos sustancialmente porque las empresas petroleras que reinvierten sus utilidades hasta un 30% se bajan los impuestos considerablemente. Es decir, hay 4 factores en los cuales el Gobierno ha intervenido: Bajar las regalías, bajar los impuestos, extender los contratos y bajar la participación del país.

Las empresas petroleras siempre nos dicen que en este contrato el país recibe el 85% vía impuestos, vía regalías y que las multinacionales reciben el 15%; fíjese usted que en la nacionalización, que es diferente a la expropiación, Evo Morales dijo que le iba a dar al país el 82% y a las Multinacionales el 18%. No los iba a expropiar, bueno, entonces y siempre han dicho en este país que los costos de producción promedio están en 9 dólares el barril; inclusive, yo tengo las estadísticas en donde dicen que hay costos de producción entre 3 dólares y 18 dólares y dicen que el transporte promedio está entre 3 dólares y 6 dólares el barril. Entonces, no es mentiroso decir que los costos de producción y los costos de transporte son del orden de los 15 dólares y el precio promedio del petróleo hoy día, petróleo colombiano, es del orden de los 55 dólares.

Hay petróleo de 38 dólares y hay petróleo de 70 dólares, esto quiere decir que si el precio del petróleo puesto en el Golfo de Morrosquillo sale a 15 dólares y estamos vendiendo a 55 dólares, no es arriesgado decir que las utilidades son del orden de los 40 dólares el barril.

Si nosotros hemos acudido a ayudarle a las empresas petroleras cuando hay crisis, esta es una bonanza que nadie la soñó, más aún, ahora que se habla de precios del petróleo a 90 y 100 dólares el barril. A mí personalmente no me gustan las expropiaciones ni las nacionalizaciones, pero me parece que el país necesita, tiene gravísimos problemas de tipo financiero y económico. Aquí el precio de la gasolina está subiendo exageradamente, aquí tenemos dificultades y los problemas no hay necesidad de enumerarlos porque todos ustedes los conocen.

Siempre hemos dicho que es muy importante que haya estabilidad jurídica en los contratos, eso es muy importante, pero fíjese usted y yo tuve la oportunidad en mi viaje a Venezuela de ver hace un año cómo las petroleras que tenían unas regalías del 1% en los crudos pesados aceptaron subir las regalías al 16%, por los altísimos precios del petróleo.

Ayer el Presidente Venezolano Hugo Chávez dijo que va a crear un nuevo impuesto y ese nuevo impuesto es nada menos que subirle a las regalías, al 33%; o sea, el negocio del petróleo es tan bueno en las condiciones actuales de mercado de demanda que inclusive las Multinacionales en Venezuela –y yo ví la firma del contrato entre las Multinacionales y Pedevesa– entre todos aceptaron a regañadientes subir las regalías y subir los impuestos.

Subieron las regalías hace dos meses del 1 al 16% y subieron los impuestos del 33 al 50%, por supuesto que Colombia no es Venezuela, yo lo entiendo así, por supuesto que Colombia

no es Bolivia, en Bolivia ya las Multinacionales a regañadientes aceptaron que había que buscar unos Acuerdos, que había que dialogar, porque en Brasil el 80% del gas que consume Brasil que es el gigante de Sudamérica, viene de Bolivia y una buena parte del gas que consume la Argentina viene de Bolivia, inclusive, parte del gas que consume Chile vía Argentina viene de Bolivia.

¿Cuál es el tema en Bolivia? Es cambiar las reglas de juego hasta cierto punto, pero teniendo en cuenta los intereses de las inversiones. Yo entiendo perfectamente que cambiar las reglas de juego como las cambió Chávez, no es bueno para el país.

Yo soy partidario decidido de la inversión extranjera, siempre he ayudado a la inversión extranjera, siempre he participado en buscar Acuerdos, ahora que las ganancias se están disparando y que el precio del petróleo va a llegar a extremos de 80, 100 dólares el barril, por qué no pensar nosotros en un impuesto de bonanza petrolera por encima de un precio tope.

¿Qué ha pasado con los nuevos contratos? En el contrato de asociación no existen esos precios topes, pero en el contrato de concesión sí existen esos precios topes; o sea, que cuando el petróleo sube exageradamente, las utilidades en el contrato de concesión se reparten de alguna manera con el país.

La tendencia en el mundo es que en estos exagerados precios del petróleo de alguna manera los Gobiernos quieren coger tajada de estos beneficios nunca esperados. Cuando el precio del petróleo está en 22 dólares, hay utilidades y yo me acuerdo que hace tres años Ecopetrol estructuró sus ingresos sobre la base del precio del petróleo a 25 dólares el barril y obtuvo unas utilidades de un billón cien mil millones de pesos. Porque en esas condiciones teniendo en cuenta las dificultades financieras de este país, teniendo en cuenta los precios de la gasolina, teniendo en cuenta la necesidad de que haya más exploración y tratamos de por lo menos dialogar, por lo menos buscar la posibilidad de que al país le ingresen unos dineros adicionales en esta época de crisis.

Por ejemplo, si el país produce 525 mil barriles diarios, la producción anual es de 200 millones de barriles. Vamos a suponer que el precio del petróleo se queda en 70 dólares el barril, si usted a esa producción de 200 millones de barriles le consigue, entre comillas, un impuesto de bonanza petrolera de 5 dólares el barril, es un ingreso adicional para el Estado de mil millones de dólares. Es exagerado pensar en eso cuando nosotros por supuesto siempre hemos acudido y siempre hemos llegado a unos Acuerdos con las Multinacionales.

Yo me acuerdo que el Presidente Uribe en diciembre de 2003 en Cartagena nos habló de la extensión de los Contratos de Asociación y fíjese usted que en ese entonces se hablaba de que la producción de gas iba a declinar en Colombia y que aquí íbamos a tener problemas para sacar el gas porque no había mercado. ¿Qué ha pasado? Ya en Bolivia están vendiendo el gas.

El tema de hoy no es que el gas esté a 2 con 50, allá el tema del gas es que lo van a subir de 315 a 5 dólares y fíjese usted qué hubiera pasado si nosotros con un pensamiento futurista no hubiéramos extendido el contrato, fíjese usted cómo en ese entonces feriamos de alguna manera las reservas que iban a llegarle al país. El 31 de diciembre de 2004 le entregaban a Colombia 2 mil gigapies de gas y le entregaban todas las instalaciones y nosotros de alguna manera, unos dicen que bien, otros decimos que no muy bien, firmamos la extensión de los contratos negociando el gas a 91 centavos de dólar, cuando los precios internacionales oscilan entre 3 y 12 dólares el barril.

Nosotros fuimos en contravía de la tendencia mundial de que lo importante en un país es tener reservas en su portafolio, hicimos lo contrario y en ese entonces las reservas, insisto, porque yo lo corroboré con las Multinacionales, podían valer entre 5 y 6 dólares el barril, 5 y 6 dólares; hoy esas reservas, insisto, las empresas petroleras se las pelean a 15 dólares el barril y hoy sale el Gobierno a decir que va a comprar reservas en el exterior. Entonces, por eso yo creo que por supuesto es un posible acuerdo, un planteamiento a las petroleras que en lugar de llegar a esos extremos como está llegando Venezuela, como está llegando Bolivia, como posiblemente va a llegar el Ecuador, que ya está pensando en eso, como posiblemente con el cambio de Gobierno va a pensar el Perú, pensemos en que el país se beneficie de estos altísimos precios del petróleo.

Acerca del proyecto de ley que va a presentar, comenta el Senador Serrano que no lo hará en esta legislatura y agrega: Lo voy a considerar para la legislatura entrante cuando estemos con la mente fresca.

Yo no soy amigo de las expropiaciones, de las nacionalizaciones, ni mucho menos soy amigo de quitarle a las Multinacionales una inversión que han ejecutado y además aquí hay un problema complicado y es que no hemos tenido resultados a pesar de que aquí ha habido unos esfuerzos pero los resultados no se ven, porque no hemos encontrado un pozo y eso es importante para la industria del petróleo.

Por las circunstancias de los precios de la gasolina cada día exportamos más y hoy día estamos exportando 500 mil galones diarios de gasolina porque la gente consume más gasolina de contrabando. Si el precio de referencia es tipo importación y no tipo exportación, se ahorrarían los consumidores 570 pesos el galón, porque usted no paga unos aranceles, porque usted no paga unos transportes, porque usted no paga unos impuestos de timbre y esos 570 dólares valen mil 700 millones de pesos diarios y esos mil 700 millones son 550 mil millones de pesos que pagamos los colombianos.

Es decir, nosotros tenemos que pensar que el pueblo ya no puede seguir pagando los precios de la gasolina, tenemos que buscar alguna fórmula que sea más realista, alguna fórmula que nos permita no subir el precio de la gasolina en las condiciones en que está subiendo actualmente.

Señala el honorable Senador Julio Alberto Manzur Abdala:

¿Usted sí sabe que este país paga o deja de recibir por pago del subsidio a los combustibles líquidos casi 5 billones de pesos anuales? ¿Usted sí cree que un país como el nuestro, que está metido en una guerra social, que tiene, según los críticos de la política del Presidente Uribe, necesidad de establecer mayores gastos en la parte social, pueda resistir un subsidio superior a los 5 billones y ya tenemos subsidio por los precios del combustible ACPM o Diésel y tenemos subsidio por parte de la gasolina de 5 millones de pesos?

A mí lo único que me preocupa es que no fue fácil establecer un proceso de seguridad jurídica que creciera, que ayudara a crecer la credibilidad de las Multinacionales y de los mismos nacionales en las inversiones que se hicieran. Fue un debate largo, un proyecto de ley que iba y venía y que finalmente se estableció como uno de los proyectos de ley con un logro de la seguridad jurídica de un país como Colombia.

Si la gente está llegando a Colombia y está haciendo sísmica, explorando y explotando petróleo o hidrocarburos, es precisamente porque hay seguridad jurídica.

Considero supremamente peligroso que hoy nos sentemos con las Multinacionales, en un país que no ha encontrado petróleo para ser autosuficiente más allá del 2010 o 2012 pudiéramos decir y si sacamos adelante el proyecto de ley de la conversión de gas natural vehicular de los vehículos públicos que hoy siguen transitando con gasolina y Diésel poderlo llevar de pronto al 2014 o al 2015, cuando esos años ya están en la puerta de nuestras narices.

Yo sí lo invitaría a que este tipo de comentarios que son peligrosos, primero, se hicieran al interior de los gremios de la producción de Ecopetrol, de las instancias del Gobierno Nacional y obviamente, sentándonos con las Multinacionales a ver cuál es el pensamiento de las Multinacionales.

De todas maneras yo dejo este pequeño comentario allí para que usted lo piense, porque es que exponer estos criterios a la luz pública como lo hicimos nosotros en el debate en ese encuentro amistoso que hicimos con la televisión nacional, lo considero supremamente peligroso para el desarrollo de las políticas petroleras o de hidrocarburos en este país.

Responde así el honorable Senador Hugo Serrano:

Cuánto cree usted que recibe Ecopetrol en dólares como productor de gasolina hoy. Recibe como productor de gasolina 52 dólares el

barril, que es un precio bien alto. Por supuesto que subirle los impuestos a la gasolina es lo más fácil del mundo.

La tesis que tiene el Gobierno es que tenemos que pensar en el subsidio desde el punto de vista de que nosotros somos importadores, no somos importadores, del ACPM importamos el 5%, de la gasolina no importamos nada, somos exportadores; o sea, así como vamos, Senador Manzur, vamos cada día a exportar más gasolina porque los colombianos estamos consumiendo cada día más gasolina de contrabando y gasolina robada...

Nuevamente en el uso de la palabra señala el honorable Senador Julio Alberto Manzur Abdala:

Usted me sale con algunas preguntas y yo no manejo las cifras como las maneja usted, yo hago público el reconocimiento de eso, pero usted no me estaba preguntando cuánto era por barril de petróleo exportado. Yo lo que le quiero decir es que si hay un impuesto que no es equitativo, que deja mucho que desear, es un impuesto que dejarían de pagar los colombianos de mayores ingresos que son los que tienen vehículo, frente a los colombianos que no tienen vehículos.

Haga la estadística y verá cuántos son los colombianos que tienen vehículos y cuántos son los colombianos que no tienen vehículo y exactamente en cuánto incide el valor del combustible en el valor.

Entonces, en el momento mismo que usted hace una transferencia de recursos hacia las personas que tienen vehículos y deja de hacérselo hacia las personas que no tienen vehículos y con esto que esos mayores egresos, no lo hagan los propietarios de vehículo que se supone que tienen una mejor calidad de vida y lógicamente una mayor cantidad de ingresos, eso se convierte en un subsidio inequitativo para el resto de colombianos. Por eso es mi defensa de un precio justo del combustible en la Nación colombiana. Esa es una transferencia que la hacemos a los grandes transportadores, esa es una transferencia que le hacemos a la clase pudiente de Colombia y de mayor cantidad, porque a mayor cantidad de recursos, la gente tiene mayores condiciones y mayor cantidad de vehículos.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez, diciendo:

Esta discusión, pues, lo único que hace es reafirmarme la tesis que algunos tienen –y no son pocos– con respecto a ese mito de que aquí solamente pagan impuestos unos pocos y así lo quiso ratificar en el debate de la semana pasada el mismo Ministro del Interior.

Yo he venido acompañando la tesis de aquellos que han dicho que ese es un mito porque en Colombia proporcionalmente hablando, pagan más impuestos los estratos medios y los estratos pobres, porque precisamente a los colombianos les sacan la plata de diferentes formas, se la sacan a través del IVA, se la sacan a través de las retenciones, que juegan un papel fundamental y esa es la plata de los trabajadores, son los que menos evaden.

Yo no soy de la teoría de que una gasolina no sea tan exorbitante en su precio, es que estamos subsidiando a los más pudientes, no, lo que pasa es que la calidad de vida tiene que mirársele para todos los colombianos, no solamente para única y exclusivamente los que no tienen carro para poner el ejemplo de la gasolina. Aquí hay personas que hacen un gran esfuerzo para poder tener un vehículo, esa es una calidad de vida, ese es un derecho que tienen muchos, pero prácticamente lo van a tener que vender porque realmente el precio de la gasolina es exorbitante.

En Colombia el problema que tenemos es que cobramos impuestos de todas las maneras y de todas las formas, directos o indirectos y eso hace cada día mucho más gravosa la situación de los colombianos.

Coincido con el Senador Manzur en el sentido de que hay que mirarlos con cuidado para que no terminemos de pronto trasladando un aporte a unos sectores que no están tan mal, pero habría que preguntar qué se está haciendo con la plata que percibe a través de impuestos Ecopetrol.

Si usted dice, es que le vamos a quitar los 3 billones que recibe el Estado o los 10 mil millones que recibe diariamente, entonces la pregunta es: ¿Y esa plata a qué se destina? Yo estoy de acuerdo que de pronto no hagamos el esfuerzo de disminuir el costo de la gasolina porque sería, a mi juicio, inequitativo, pero sería una buena pregunta, qué hacen con los tres billones 600 mil millones de pesos que dice que percibe Ecopetrol en el año, porque no podemos decir de buenas a primeras que es que esos 3 billones 600 mil millones de pesos se están yendo a inversión social. Sería interesante saber qué se hace con la plata de los impuestos de la gasolina en Colombia.

El señor Presidente de la Comisión da lectura a la siguiente proposición:

La Comisión Quinta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República solicita autorización a la Plenaria del Senado para que al Salón de Sesiones de la Célula Legislativa en mención se le asigne el nombre de Salomón Náder Náder.

Esta solicitud se eleva como homenaje póstumo a uno de los hombres más comprometidos de esta Comisión, quien con sus valiosos aportes se destacó especialmente en los temas eléctricos y de minas y de petróleos. Consideramos además que esta es una forma para que nuestras futuras generaciones conozcan a través de la historia a quienes forjaron una vida de lucha y trabajo a favor de la Patria y no se olviden de la responsabilidad que tienen por delante.

Asimismo, pedimos la elaboración de un óleo con su imagen para que haga compañía a todos los que ya nos han dejado en este largo trasegar.

La proposición leída la firman todos los Senadores asistentes, dándole así su aprobación.

Agotado el Orden del Día, se levanta la sesión y se convoca para el próximo martes a las 9:00 de la mañana.

Firman la presente Acta:

El Presidente,

Hugo Serrano Gómez.

El Vicepresidente,

Humberto Builes Correa.

El Secretario,

Octavio García Guerrero.

CONTENIDO

Gaceta número 589 -
Jueves 30 de noviembre de 2006
SENADO DE LA REPUBLICA
ACTAS DE COMISION
Comisiones Primeras honorable Senado de la República y honorable Cámara de Representantes

Pág.

Acta número 03 de octubre 2 de 2006 1
Comisión Quinta Constitucional Permanente
Acta número 023 de mayo 9 de 2006 17

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2006