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 XVII - Nº 777 Bogotá, D. C., martes 11 de noviembre de 2008 EDICION DE 20 PAGINAS

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISION TERCERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPUBLICA

ACTA NUMERO 07 DE 2008

(octubre 7)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:40 a. m. del día martes 7 de octubre de 2008, se reunieron en el Recinto de esta Célula Legislativa, los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DIA

Para la sesión ordinaria del día martes 7 de octubre de 2008

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Consideración y aprobación de Actas.

Actas números 04, 05 y 06 correspondientes a las sesiones de los días 19 y 26 de agosto y 1° de octubre de 2008

III

Citación a los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público, doctor *Oscar Iván Zuluaga*; Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego*, y a la Directora de Planeación Nacional, doctora *Carolina Rentería*, para que expliquen lo relacionado con las "Autopistas de las Américas" y "Ruta del Sol", en los siguientes puntos:

Fuente de Financiación, alcances básicos, progresivos y complementarios de los Proyectos, condiciones de las concesiones estatales, estudio de la factibilidad técnica de los Proyectos, estudio de factibilidad financiera, origen de los fondos de Corelca y de los bancos de inversión, que soportaron los estudios del patrimonio autónomo.

Igualmente, en qué consiste el patrimonio autónomo, su estructuración y cronograma producto de las ventas parcialmente de Corelca y Urrá. En cumplimiento a la proposición número 07 de 2008, suscrita por las honorables Senadoras *Zulema Jattin Corrales, Piedad Zuccardi de García y Daira de Jesús Galvis.*

IV

Votación de Proyectos.

1. Proyecto de ley 330 de 2008 Senado, 030 de 2007 Cámara, *por la cual se amplia la vigencia de la* Ley Quimbaya (Ley 608 de 2000).

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** número 340 de 2007.

Primera Ponencia ***Gaceta del Congreso*** número 667 de 2008.

Autores: honorables Senadores *Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez* y honorable Representante *Gloria Estela Díaz.*

Ponentes: honorables Senadores *Aurelio Iragorri Hormaza y Omar Yépez Alzate.*

2. Proyecto de ley número 30 de 2008 Senado, *por la cual se asignan subsidios de vivienda a los usuarios financieros afectados por el sistema UPAC y UVR.*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** número 465 de 2007.

Primera Ponencia ***Gaceta del Congreso*** número 655 de 2008.

Autores: honorables Senadores *Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez* y honorable Representante *Gloria Estela Díaz.*

Ponente: honorable Senadora *Yolanda Pinto Afanador.*

3. Proyecto de ley número 301 de 2008 Senado, número 157 de 2007 Cámara, *a través de la cual se modifica la Ley 687 del 15 de agosto de 2001 y se establecen nuevos criterios de atención integral del adulto mayor, en los Centros Vida.*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** número 503 de 2007.

Primera Ponencia ***Gaceta del Congreso*** número 566 de 2008.

Autores: honorable Senador *Néstor Iván Moreno Rojas,* honorable Representante *René Rodrigo Garzón.*

Ponente: honorable Senador *Jaime Dussán Calderón.*

4. Proyecto de ley número 303 de 2008 Senado, número 184 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 551 del 30 de diciembre de 1999*.

Publicación ***Gaceta del Congreso*** número 586 de 2007.

Primera Ponencia ***Gaceta del Congreso*** número 502 de 2008.

Autores: honorables Representantes *Alvaro Morón Cuello, Ricardo Chajin, Oscar Arboleda,* y otros.

Ponente: honorable Senadora *Yolanda Pinto Afanador.*

V

Negocios sustanciados por la Presidencia.

VI

Lo que propongan los honorables Senadores.

El Presidente,

Aurelio Iragorri Hormaza.

El Vicepresidente,

Bernabé Celis Carrillo.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado: Señor secretario sírvase llamar a lista:

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Honorables Senadores, miembros de la Comisión Tercera del Senado.

Galvis Méndez Daira de Jesús

Guerra de la Espriella Antonio

Iragorri Hormaza Aurelio

Náder Muskus Mario Salomón

Pinto Afanador Yolanda.

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

Barco López Víctor Renán

Celis Carrillo Bernabé

Dussán Calderón Jaime

Jattin Corrales Zulema

Sánchez Ortega Camilo Armando

Villegas Villegas Germán

Zapata Correa Gabriel Ignacio

Zuccardi de García Piedad.

Presentaron excusas los honorables Senadores:

Pérez Pineda Oscar Darío

Yepes Alzate Omar.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, le informo que han contestado a lista 5 honorables Senadores, por lo tanto hay quórum para deliberar.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase leer el Orden del Día señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente. Está leído el Orden del Día señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

¿Se ha consolidado el quórum decisorio señor secretario?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Aun no señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tenga la bondad.

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

Gracias señor Presidente. Muy buenos días para todos y para todas, para el señor Ministro de Transporte un saludo especial y la bienvenida, doctor Andrés Uriel y para la señora Directora de Planeación.

Señor Presidente, iba a sugerir una pequeña modificación en el Orden del Día, quisiera si es posible que pusiéramos el proyecto que está en el numeral cuarto, de los que son proyectos para votación, lo colocáramos en el segundo, son dos proyectos que tengo ponencia, debo sustentar hoy la ponencia, pero por cuestiones del tiempo, de pronto se nos va a alargar la jornada por la presencia de los señores Ministros y de la Directora de Planeación, para si me alcanza el tiempo mejor que pueda yo, hoy dejar avanzado el proyecto que está en el numeral 4.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

En el momento en que se consolide el quórum decisorio con mucho gusto.

Se encuentra presente la señora Directora de Planeación, el señor Ministro del Transporte, me indican que la señora Viceministra de Hacienda está llegando al recinto, yo le pregunto a los señores citantes, la Senadora Piedad Zuccardi, si quiere que vamos avanzando, dado que tenemos un Orden del Día bastante saturado y dada la importancia del tema que ustedes plantean, hay avidez en medio de los colegas y de quienes asisten a esta sesión, de escuchar los planteamientos de los citantes y las respuestas del Gobierno Nacional.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Señor Presidente, si me permite como un gesto de colegaje, permítale a los colegas darle lectura a las proposiciones y cuando se conforme el quórum decisorio entonces se toman las decisiones al respecto.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

No tengo ningún inconveniente.

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

Gracias Presidente, excúseme que iba a hacerlo en la anterior intervención, muchas gracias. Quiero someter a la consideración de la Comisión, señor Presidente y queridos colegas la siguiente proposición. Yo soy ponente del Proyecto de ley número 134 Senado, *por medio de la cual se dictan normas para proteger al deudor hipotecario de Vivienda principal y se dictan otras disposiciones.*

Con el objeto de debatir este tema y de escuchar a los diferentes actores y sectores que tienen injerencia o que tienen algún tipo de actividad en dicho tema, me permito solicitar a la Honorable Comisión me sea aprobada la siguiente proposición.

Proposición número …

Con el objeto de dar estudio, análisis y discusión y conocer las posiciones de los diferentes actores involucrados en el trámite y aprobación del Proyecto de ley número 134 de 2008 Senado **"Por medio de la cual se dictan normas para proteger al deudor hipotecario de Vivienda principal y se dictan otras disposiciones".** La honorable Comisión Tercera del Senado de la República, cita:

1. Al señor Ministro del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial, doctor Juan Lozano y al señor Ministro de Hacienda, doctor Oscar Iván Zuluaga para que el día lunes 10 de noviembre, en Foro con transmisión en directo que se celebrará en el salón del Senado de la República, informe la posición del Gobierno frente al proyecto de ley 134 de 2008-Senado, *por medio de la cual se dictan normas para proteger al deudor hipotecario de Vivienda principal y se dictan otras disposiciones.*

2. Invítese al Superintendente Financiero, doctor César Prado Villegas para que en este mismo Foro explique los sistemas de protección con que cuenta el deudor hipotecario en Colombia.

3. Invítese a la directora de Asobancaria, doctora María Mercedes Cuéllar; al Director Ejecutivo de Asocajas, así como a los Directores y Representantes de las Asociaciones de usuarios del sistema financiero, Anupac, doctor Fernando Salazar Escobar; Fupac, doctor Luis Armando Montoya; Asupac, doctor Silvio Franco y a los demás representantes de los usuarios del UPAC y UVR y demás usuarios del sistema hipotecario para tratar el tema de la protección al usuario hipotecario que consagra el proyecto de ley en mención. Le solicito señor Presidente, someter a consideración, en su momento.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Habiéndose consolidado el quórum pongo en consideración los proyectos de Actas 04, 05 y 06, en consideración las Actas correspondientes, anuncio que va a cerrarse su discusión, queda cerrada, la aprueban los colegas?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí la aprueban señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

En idéntica forma en consideración la proposición que acaba de ser leída por la Honorable Senadora Yolanda Pinto, se abre la discusión.

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

La del Orden del Día primero.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sí, la modificación del Orden del Día, para que quede de segundo punto el proyecto de ley 303 de 2008 Senado y 184 de 2007 Cámara, están de acuerdo los colegas en esa modificación?, anuncio que va a cerrarse la discusión, queda cerrada, la aprueban?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí la aprueban señor Presidente.

Señor Presidente, someta a consideración la proposición leída por la Senadora Yolanda Pinto.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

En consideración la proposición la proposición de la Senadora Yolanda Pinto, anuncio que va a cerrarse su discusión, queda cerrada, la aprueban los colegas?.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí la aprueban señor Presidente. El Senador Guerra tiene una proposición.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Guerra.

Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, es una proposición mediante la cual pretendo citar al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público y al señor Director principal del Banco de la República, doctor José Darío Uribe, la voy a leer en sus principales apartes, para ser mucho mas concreto.

Proposición número …

Cítese al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Oscar Iván Zuluaga; al señor Director del Banco de la República, doctor José Darío Uribe Escobar, para que en sesión y fecha que defina la Mesa Directiva de la Comisión Tercera absuelvan el siguiente cuestionario.

1. Cómo ha afectado la crisis financiera internacional, a la economía colombiana y por ende el comportamiento de las principales variables macroeconómicas: como el empleo, las tasas de interés, la deuda pública externa, la inflación entre otros.

2. Qué medidas ha tomado el Gobierno Nacional y el Banco de la República para amortiguar el impacto de la crisis financiera internacional a nuestra economía.

3. Cómo afecta el estimativo de ingresos previsto en el proyecto de presupuesto 2009, la reducción muy importante en las últimas semanas en el precio del petróleo. Por qué no hacer el ajuste durante la discusión del presupuesto general de la Nación de 2009 en la actualidad y no afectar posteriormente la inversión como ya lo ha dicho el señor Ministro de Hacienda.

4. Pregunto, no ha llegado la hora de empezar a reducir las tasas de interés ante la proyección de un desaceleramiento de la economía global y nacional.

Y hay otras preguntas señor Presidente que me permito omitir para darle curso entonces a la consideración de la proposición que radicaré inmediatamente ante la secretaría. Gracias señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

No hay ningún problema, con mucho gusto Senador Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Es para pedirle con todo comedimiento al Senador Guerra que si me permite sumarme a esa proposición, con una pregunta entre otras, que se me ocurre y que es de importancia vital, como todo lo señalado en su cuestionario y es lo referente obviamente a la financiación externa, según el plan financiero del Gobierno, este año por fortuna ya está financiado totalmente el presupuesto, pero naturalmente hay unas dudas e incertidumbres sobre lo que acontecerá el año 2009. Sobre todo en lo relativo a las tasas de interés. Nosotros habíamos bajado considerablemente el endeudamiento, sobre todo en la emisión de bonos colocados en el mercado internacional y también porque no decirlo en los TES a nivel interno, entonces sí que vale la pena preguntar cómo ellos prevén ese mercado internacional, ese mercado de capitales, como nosotros definitivamente no nos van a dar, al menos en el futuro inmediato, el grado de inversión y eso obviamente influye, aunque estamos cerca de él.

El nivel de riesgo esos puntos que nosotros pagamos en el exterior por ser un país que no está en grado de inversión, ¿qué va a pasar? y si ahora con la sensación de riesgo, de pánico que hay en los inversionistas, si ese flujo de capitales hacia Colombia se va a mantener en los mismos niveles de aproximadamente 9.000 o 10.000 dólares anuales, 9.000 millones de dólares, millones de dólares anuales, eso es a grandes rasgos las dos preguntas que le pido el favor al doctor Antonio Guerra que me las deje incluir en su citación.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

No tiene ningún inconveniente. En consideración la proposición con la adición del Senador Villegas.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí la aprueba señor Presidente.

Señor Presidente en cumplimiento a la aprobación de alteración del Orden del Día, me permito manifestarle que se pone a consideración el Proyecto de ley número 303 de 2008 Senado, 184, 07 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 551 del 30 de diciembre de 1999.*

Autores: honorables Representantes *Alvaro Morón Cuello, Ricardo Chajin, Oscar Arboleda,* y otros.

Ponente: honorable Senadora *Yolanda Pinto Afanador,* que se encuentra en el recinto de la Comisión.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senadora, perdón secretario. Avanzamos con el debate y continuamos con el 330, que es la Ley Quimbaya y en seguida…

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

Yo le aclaro o tal vez no fui clara. Dentro del punto de proyectos para debate, pasarme del cuarto al segundo, pero luego de…

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Fue una aprobación del Secretario, ya esta aprobada la modificación.

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

Gracias Presidente.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Segundo punto votación de proyecto en cuanto a la alteración del Orden del Día.

Proyecto de ley número 330 de 2008 Senado, 030 de 2007 Cámara "Por la cual se amplia la vigencia de la Ley Quimbaya ley 608 de 2000.

Autores: honorables Senadores *Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez* y H.R. *Gloria Estela Díaz.*

Ponentes: honorables Senadores *Aurelio Iragorri Hormaza* y el Senador *Omar Yepes Alzate*.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la Senadora Piedad Zuccardi.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Gracias señor Presidente, un saludo muy cordial al señor Ministro de Transporte a la señora Directora de Planeación Nacional, a la mesa directiva de nuestra Comisión y a todos los colegas. Este debate es la consecuencia de tres debates que se han realizado en este sentido y en esta oportunidad de común acuerdo hemos suscrito la proposición, la Senadora Zulema Jattin, la Senadora Daira Galvis y la Senadora Piedad Zuccardi.

La gran preocupación que tenemos en la costa Caribe, es que estamos sitiados por falta de infraestructura y aun cuando este Gobierno Nacional ha hecho grandes esfuerzos, no ha sido suficiente para cerrar esa brecha y para llenar esas grandes diferencias que hay en materia de equidad en las regiones. Vale la pena poner de presente que en diferentes escenarios hemos propuesto al Gobierno Nacional la necesidad de un fondo de compensación regional, alimentado con recursos extraordinarios con el fin de que sin afectar las otras regiones, porque no podemos aquí graduarnos de enemigas de las otras regiones, por el contrario reconocemos el valor

de cada uno de los Representantes y Senadores cuando hacen la defensa de la necesidad de recursos para sus regiones, nosotros tenemos la obligación de defender el sentir de la Costa Caribe, el mandato que nos dieron aquellas personas que confiaron en nosotros cuando nos eligieron y, por supuesto también acompañar a los Gobernadores de la Costa Caribe y a todos los otros parlamentarios en las solicitudes que día a día nos hacen y, por supuesto, también cuando somos objeto de esos editoriales que nos exigen una mayor eficiencia en nuestras funciones en materia de jalonamiento de la inversión pública para lograr unos niveles de competitividad.

Entonces podemos empezar porque, qué pedía la Costa Caribe en 1998 y lo que se plasmó en el Conpes 2990 de 1998, en esa época estaba yo en la Comisión de Crédito Público y se logró aprobar un crédito, se iniciaba el Gobierno del Presidente Andrés Pastrana, retomamos un tema que había estudiado y esbozado la hoy Senadora Cecilia López, que en ese momento era la Directora Nacional de Planeación y se aprobó un crédito externo para abordar un plan de competitividad de vías de la Costa Caribe, además iba acompañado de planes Caribe en materia del acueducto y alcantarillado, iba también acompañado de un plan de fortalecimiento del capital humano, precisamente para tener capacidad de la competitividad.

Entonces en ese Conpes 2990 de 1998, que se titulaba Estrategia para unas Rutas para la Integración, se solicitaban estas 4 transversales, la transversal del Caribe, la transversal de los contenedores, la transversal de la depresión Momposina, la transversal de la Mojana, además de un plan articulado con las longitudinales y lo que hoy se llama los corredores arteriales de la competitividad.

Hoy quisiéramos que el señor Ministro nos contara cómo va el avance de esas transversales, en qué estado está la transversal también de los contenedores que es muy importante para el desarrollo de esa zona y en qué va la transversal de la depresión Momposina y de la transversal de la Mojana, que sabemos que el Gobierno Nacional retomó esa voluntad política que dejó plasmada el Gobierno del Presidente Andrés Pastrana con los recursos del crédito Público que subsanó todas las deficiencias que habían en materia de licencias ambientales, de diseño para poder inicialmente arrancar con la construcción de estos importantes corredores y transversales de la competitividad de la Costa Caribe.

Luego viene entonces lo que se aprobó en el plan nacional de desarrollo y su posterior ejecución a través de los Conpes 3536 y 3535, ahí tenemos que en el Plan Nacional de Desarrollo lo que está contenido en el Conpes 3536 en su tabla No. 1, ahí se aprobaron más de 32 corredores de los cuales a la costa los corredores arteriales complementarios de competitividad de los cuales a la costa le correspondían 6 o 7 corredores. Entre ellos la vía longitudinal del Magdalena, la vía longitudinal de Bolívar, el corredor de La Guajira central, la vía transversal de la Mojana, la vía marginal del caribe, la vía troncal del viento, la vía transversal de Sahagún - La Unión.

Pero posteriormente en ese mismo Conpes que ya debatimos aquí ampliamente, con el apoyo de todos los colegas, de ese Conpes 3536 solamente de 5 0 6 proyectos que tenía anunciados la costa, no se aprobó un solo corredor arterial en ese Conpes y eso implicó que se le aprobara a todas las otras regiones del país 2.516.000 millones de pesos, con vigencias futuras hasta el 2013 y de esos 2 billones 500 mil millones de pesos que equivalían a 1.500 kilómetros de construcción de vías no le correspondió a la Costa ni un solo kilómetro, ni un solo peso.

Y luego vemos entonces lo que pasó en el Conpes 3535, cuando se aprobaron las prorrogas y las adiciones a los otros contratos de concesión, fueron 21 concesiones que se aprobaron las ampliaciones y que costaba por un valor autorizado de un billón 600 mil de los cuales solamente son 2 de la costa, que va la doble calzada, Santa Marta - Riohacha - Paraguachón y va la doble calzada y va la doble calzada Cartagena –Barranquilla, en un tramo de 11 kilómetros hasta el peaje de Marahuaco, equivaliéndole a la Costa solamente 7.7% de toda esa inversión. De allí que nosotros estemos pidiendo, entonces, equidad en la inversión porque a la Costa Caribe de esos 4 billones 500 mil millones de pesos, solamente le correspondieron $260.000 millones de pesos. ¿Una vez analizada, qué sucedió con los Conpes? Entonces podemos mirar cual es la situación actual de la Costa Caribe. La situación actual de la Costa Caribe es que no cuenta con un Conpes, con un plan vial integral de la Costa Caribe, que ha sido uno de los grandes anhelos para poder tener un instrumento político, un instrumento para jalonar hacia allá, como un mapa de ruta para que podamos nosotros canalizar hacia allá toda esa inversión y es una de las solicitudes que le estamos haciendo al Gobierno Nacional a raíz de los desayunos de trabajo que hemos tenido todos los parlamentarios de los diferentes sectores oriundos de las Costa Caribe, con el Gobierno.

El Gobierno Nacional ha hecho esfuerzos en materia del plan 2.500, aun así tenemos grandes dificultades con el plan 2.500 en la mayoría de los departamentos de la Costa Caribe y si tomamos como ejemplo el Departamento de Bolívar vemos que efectivamente se encuentra muy desarticulado, porque de 25.978 kilómetros cuadrados, solamente tiene de vía más o menos 5.000 kilómetros o 6.000 kilómetros o sea 19.000 kilómetros no tienen vías terrestres y allí podemos ver en el cuadro que nos ilustra, cuál es la situación tan precaria de las vías en Bolívar.

El plan 2.500 proponía construir 60 kilómetros de vías, 100 kilómetros de vías de los cuales se han construido 60 por lo tanto tenemos un nivel de ejecución que es bastante bajo en ese sentido que nos está afectando. Pero fuera de eso tenemos, por qué la Costa ha perdido competitividad y ese análisis lo habíamos hecho anteriormente porque está desarticulada y la mayoría de su transporte se tiene que hacer desde la zona sur hacia la zona norte del departamento por vía acuática con un costo altísimo, que le quita completamente la competitividad a los productos que allí se están cultivando y a los productos también de la ganadería y de la minería y todo esto.

Luego vemos, esta es la propuesta de los corredores arteriales para la competitividad en el caso de Bolívar y esto es el plan 2.500. En el caso de Bolívar tiene un nivel de ejecución del 42.48%, no sin antes reconocer los esfuerzos que ha hecho el Gobierno Nacional. Esto efectivamente está ya generando gravísimos problemas en la competitividad y en la articulación del departamento de Bolívar y es un ejemplo que se podría también, prácticamente reproducir en los otros departamentos de la Costa con excepción del Atlántico.

Entonces tenemos: qué pasó con el recorte presupuestal, con el recorte presupuestal, que aquí le hicimos un debate al señor Ministro de Hacienda en ese sentido, encontramos que se recortaron muchos recursos para mantenimiento de vías y al recortar esos recursos de mantenimiento de vías, por supuesto que muchísimas vías de la Costa Caribe, que ya estaban en un estado precario, entre ellas precisamente la que hoy tiene en paro a la comunidad de la depresión momposina, tenía inicialmente asignado unos $800 millones de pesos, ese sector, en el día de ayer y en el día de hoy se encuentran en paro los habitantes de la isla de Mompox que protestan por el mal estado de la vía, son alrededor de 38 kilómetros que a pesar de que el Gobierno Nacional a través de Invías ha informado que se le ha intervenido con una inversión de 1.100 millones de pesos, tenemos allí hoy la protesta fehaciente de estos pobladores, porque el estado de la vía está prácticamente intransitable, aislando a todos estos municipios de la isla de Mompox.

Tenemos que en el recorte presupuestal se le recortaron más de $1.500 millones de pesos a la costa Caribe en asuntos de mantenimiento, lo que por supuesto afectaba a muchísimos corredores, por ejemplo: para el mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta corredor vial del occidente que comunicaba a Nariño- Cauca- Valle- Risaralda- Caldas- Antioquia- Córdoba, a Sucre, tenía $500 millones de pesos en mantenimiento que se le recortaron. El mejoramiento y mantenimiento integral de la ruta la Mata- Bosconía del corredor vial del Magdalena Cesar se les recortaron $1.500 millones.

El mejoramiento y mantenimiento integral de las rutas Sincelejo- Tolú Viejo – Cartagena del corredor vial del caribe- Sucre- Bolívar se les recortaron $9.000 millones.

El mejoramiento y mantenimiento de la carretera Rumichaca- Palmira- Cerrito, troncal del Caribe- Barranquilla troncal de occidente Nariño- Cauca –Valle Risaralda- Caldas- An-

tioquia- Córdoba- Sucre- Bolívar y Atlántico se les recortaron $00 millones de pesos.

La rehabilitación de estructuras para la ampliación de la capacidad de los canales de acceso a los puertos marítimos de la nación, se les recortaron $1.500 millones de pesos y eso es parte de la perdida de la competitividad de la Costa Caribe. También al mejoramiento y mantenimiento de la carretera Puerta de Hierro Magangué- la Bodega- Mompox; Banco- Arjona- Cuatro Vientos- Codazzi- Banco Tamalameque- el Burro; transversal de la depresión momposina- Sucre- Bolívar- Magdalena se les recortaron $668 millones de pesos que es a la vía a la cual le hemos hecho alusión aquí, del paro que hoy tienen los pobladores de esa región.

Y si seguimos con los planes departamentales de vías, hemos llamado también la atención de las dificultades que tienen la mayoría de los departamentos de la costa Caribe para afrontar el endeudamiento, sobre todo los departamentos de Bolívar y Magdalena que se encuentran en la ley 550 y esto nos causa grandes dificultades para poder aprovechar este ofrecimiento que ha hecho el Gobierno Nacional, a pesar de que se ha desvinculado, se ha deslindado del crédito de agua potable, el Departamento de Bolívar, que inicialmente el Gobierno Nacional había diseñado, que podía endeudarse alrededor de $90.000 millones de pesos, disminuyó su capacidad a $33.000 y hoy en día está mucho más disminuida, solamente llega hasta $20.000 millones de pesos su capacidad de endeudamiento, para afrontar la construcción de estas 193 kilómetros de vías de los cuales la mayoría son en afirmado, solamente en asfalto 33 kilómetros. Fuera de eso hemos pedido ayuda al Gobierno Nacional para la protección del litoral contra la erupción, en ese sentido el Gobierno Nacional ha probado alrededor de 600 millones de pesos para un estudio muy importante que está haciendo, que hará la Dimar, son usuales las informaciones de prensa en los diarios del Caribe colombiano donde se habla de la grave problemática de la erosión de todo el litoral, para nosotros poder hacer realmente una gran oferta de turismo de alto nivel requerimos de esos recursos para mejorar la protección mantenimiento y estabilización de todo el litoral desde el Cabo de la Vela hasta el Golfo del Morrosquillo. Y por supuesto nuestro tema recurrente señor Ministro y señora Directora de Planeación como es la restauración del Canal del Dique del cual nos hemos ocupado en otras oportunidades y en la cual estamos solicitando una intervención integral con un proyecto aun cuando se realice por etapas, sea incluido en el Presupuesto Nacional y se ha incluido en un proyecto que se radique sea en Planeación Nacional para que de esta forma siendo un proyecto estratégico puedan asignársele vigencias futuras.

Ahora, qué nos propone el Gobierno Nacional; el Gobierno Nacional propone la autopista de las Américas, además propone, finalmente, abordar la vía transversal de la depresión momposina y la vía Yondó- Cantagallo-San Pablo- Simití esto lo está proponiendo el Gobierno Nacional con los recursos de Corelca, pero esa vía de las Américas, esa autopista de la Américas implica la articulación de las actuales concesiones de toda la costa. Implica también una programación de construcción durante 15 años con un plazo estimado de concesiones, de ampliación de las concesiones a 50 años y una inversión alrededor de 6 billones de dólares. De esos 6 billones de dólares las vías nuevas constarían alrededor de $5 billones, la rehabilitación de las vías existente $750 millones y la compra de predios $250 millones y como le dije anteriormente se ejecutaría en un plazo de 15 años, en tres fases. Nosotros no nos estamos oponiendo, persé a la autopista de las Américas, lo que estamos es llamando la atención del Gobierno Nacional sobre la necesidad de articular la costa con vía longitudinales, arteriales corredores de competitividad y un fortalecimiento a los planes departamentales de vías con el fin de que haya una integración interregional y una integración interna de cada departamento que permite, efectivamente, lograr la competitividad que estamos buscando.

Qué preocupaciones hemos manifestado sobre esa vía de las Américas. Hemos manifestado la preocupación, tanto desde el punto de vista de la financiación, por la demora que tiene en la estructuración del patrimonio autónomo de Corelca, del cual se le invertirán alrededor de un billón 200 mil millones de pesos, que ya tiene un decreto el Gobierno Nacional en ese sentido, con el fin de que se puedan destinar a esa vía esos recursos de la capitalización de Corelca, de la venta de Genselca, de Urrá. Pero nos preocupa muchísimo que también esos recursos se inviertan en gran medida en romper el tapón del Darién, el tapón del Darién implica, está diseñado en dos fases, implica un reto muy grande, implica un reto tan grande como el que han tenido todos los países de América para romper el tapón del Darién, para culminar el proyecto de la vía panamericana. El día domingo 5 de octubre en El Tiempo encontramos esta información muy completa, sobre cual ha sido la suerte de la vía panamericana que contempla más de 25.750 kilómetros, pero que tiene 25 años de estar varada, justo por ese tapón del Darién. La vía panamericana estaba proponiendo romper la selva, que es entre otras cosas, ahí se encuentra también el parque, la reserva natural de los Catios que tiene 725.000 hectáreas, con una gran riqueza natural de especies de aves, de anfibios, reptiles, mamíferos y que implica también cumplir con todos los parámetros y las exigencias que requiere un patrimonio declarado por la Unesco, patrimonio de la humanidad y unas reservas de la biosfera. Como se ha extendido en todo el planeta la conservación enfrenta grandes dificultades de tipo ambiental, que no ha podido ni siquiera romper la voluntad política de todos los países que pretenden que haya una unión desde Alaska hasta finalizar en el sur del continente Americano en el punto más septentrional. Talvez no ha sido posible, porque ellos mencionan, que valdría la pena que el señor Ministro nos aclarara, ellos mencionan que no han podido romper desde Lomas Aisladas que es el poblado que queda más cerca donde se clausura la panamericana hasta el 40 que le han dado ese nombre por la distancia que tiene el Tigre; como hemos escuchado al señor Ministro que en varias oportunidades ha hablado del Tigre, queremos que nos explique ese tema.

Por qué nos preocupa, porque son kilómetros que van a costar muchísimo dinero. El 50% de esos kilómetros se tendría que hacer con un terraplén, prácticamente atravesando esas reservas naturales de que hemos hecho aquí descripción y por otra parte, también enfrentando todas las resistencias que han tenido una vía de integración como esa, sobre todo desde el punto de vista de la emigración ilegal, donde es conocido que ese corredor se utiliza, aun con las precarias situaciones que tiene hoy, para hacer un trafico de emigrantes ilegales hacia los países del norte.

Entonces, son las grandes preocupaciones que nosotros tenemos. Ahora qué está proponiendo, además de eso, el Gobierno Nacional propone que con esos recursos de Corelca se aborden por fin la vía transversal de la depresión momposina y la vía Yondó –Cantagallo.

Qué está proponiendo la Costa Caribe: la Costa caribe está proponiendo un Conpes que contenga el plan vial integral de la Costa Caribe, que incluya por supuesto la autopista de las Américas, pero que incluya también los corredores complementarios de la competitividad, que incluya las vías transversales del Caribe, que incluya alcances de las concesiones de los documentos Conpes 3535 y 3536, que incluya, por ejemplo, en la ruta Caribe y la vía del sol, que eran las preguntas que habíamos hecho concretamente en nuestro cuestionario, que se anticipe la construcción de esas dos vías que son muy importantes y que se adicionen en los alcances proyectados y en las obras complementarias, vías que son necesarias para la articulación y la competitividad. Allí estamos viendo en rojo las vías proyectadas de la costa y serían troncales del Caribe, troncal del Magdalena, troncal de occidente, transversal de la mojana, transversal de la depresión momposina, transversal de los contenedores perimetral fronterizo de la Guajira, transnacional Maracaibo - Cúcuta –Turbo, circunvalares de San Andrés y Providencia, troncal del sur de Bolívar, transversal Salamina. Fundación; transversal sur Magdalena - norte César; vía de la productividad Plato- Palermo; Yare – Carreto – Clamar - Ponedera; segunda calzada Maraguaco- Lomita Arena; otros ramales y accesos a capitales, además de un puente como el de Gambotes, señor Ministro, que ya en otra oportunidad le hemos solicitado que lo mejore y, por supuesto, estamos solicitando también la restauración integral del Canal del Dique, la restauración, y estabilización y mantenimiento del litoral y la navegabilidad del río Magdalena, con su debida señalización digital.

Nosotros hemos hecho señor Ministro, 3 reuniones de trabajo muy importantes lideradas por los 8 Gobernadores de la costa Caribe. Usted participó en la tercera de esas reuniones, estamos expectantes sobre ese Conpes; inicialmente el Gobierno Nacional nos propuso que el Conpes solamente incluyera la vía de la Américas, nosotros estamos solicitando que sea un Conpes integral, como lo decía inicialmente, para que nos sirva de competitividad, para que nos sirva también como un factor de negociación de toda la región Caribe, ahora que la reforma financiera vamos a aprobar el esquema de multifondos, le va a permitir a los Fondos de Pensiones invertir en infraestructura, queremos que aquellas vías de concesiones de la Costa Caribe tengan un mapa de ruta, tengan un documento oficial como es un Conpes; ojalá que no se quede como ese Conpes del año 98, sino que se pueda articular y hacerlo una realidad, pero fuera de eso porqué la Costa Caribe está solicitando esto señor Ministro, estamos solicitando esto porque tenemos unos indicadores que también fueron análisis en esas reuniones, unos análisis muy bajos.

Algunos de esos corredores que están ahí enunciados, señor Ministro, coinciden algunos con algunos que están incluidos en las rutas de las Américas, no hemos hecho el ejercicio porque no tenemos completo la ruta de las Américas. No ha sido posible que nos las hagan llegar para hacer el cruce tal como se los prometimos en esa reunión que hicimos en la Secretaría General del Senado, porque es necesario que señalemos cuál de esos corredores ya están incluidos en la ruta de las Américas y como sería la prioridad que se le daría para abordar la construcción de los mismos; probablemente usted se pueda referir en eso en sus respuestas.

Ahora, por qué la Costa Caribe está solicitando eso señor Ministro, porque tenemos unos indicadores sociodemográficos realmente lamentables, tenemos unos índices en alfabetismo altísimos, unos índices de pobreza y de miseria altísimos, superan el NBI, superan los indicadores nacionales, tendríamos que hacer un recuento, punto por punto pero solamente conocemos y sabemos que los funcionarios del Gobierno Nacional que han visitado la Costa Caribe, saben los niveles de pobreza y lo lejos que estamos realmente de alcanzar la competitividad, sino logramos superar estos indicadores que nos tienen por ejemplo: el analfabetismo lo tenemos en la región Caribe en el 16.9, el índice de condiciones de vida lo tenemos en 72.2, la línea de indigencia la tenemos en 17.4, la línea de pobreza la tenemos en el 41%, a eso le sumamos los índices de necesidades básicas en el 47.93, que cuando uno lo compara con los indicadores nacionales, por ejemplo, son 20 puntos de diferencia que tenemos con ellos.

Entonces lo que estamos solicitando señor Ministro y a ello le reiteramos la invitación de esa reunión que tendremos el 10 de octubre en Cartagena, aprovechando que el 10 de octubre se declarará como el día caribe, haremos un desayuno de trabajo, al cual está invitado el señor Ministro de Transporte, la señora Directora de Planeación, el señor Ministro de Hacienda y por supuesto los funcionarios que hoy nos representan en el gabinete Presidencial, con el fin de concertar ese alcance del documento Conpes y concertar también una mejor distribución de las regionalización del presupuesto, con el fin de abordar de una vez por todas esa grave problemática que afronta la Costa Caribe, por la falta de infraestructura entre otras cosas y por los bajos indicadores en la cobertura de educación y salud. Muchísimas gracias señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Gracias honorable Senadora. Tiene la palabra la Senadora Daira Galvis citante de los señores Ministros y la señora Directora de Planeación.

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

Gracias señor Presidente, señor Ministro, señora Directora de Planeación Nacional, Viceministra, colegas de Comisión. Yo voy, brevemente, a referirme a los dos proyectos: a la ruta de las Américas y a la Ruta del Sol.

Esencialmente la Costa Caribe y especialmente los bolivarenses nos preocupamos de estos proyectos, porque indiscutiblemente van a marcar, y eso hay que reconocerlo evidentemente, el desarrollo de la región; inclusive la doble calzada que entre otras cosas depende también de la ruta de las Américas, tiene una gran influencia en el desarrollo urbano de Cartagena. Ya en su interior se prolonga la doble calzada, existe un túnel que luego empalma con un puente que hoy está subutilizado, que se llama el puente Romero Aguirre, para proseguir hacia boca grande y tratar de hacer una defensa de toda la cinta costera, con unas implicaciones reales de desarrollo y de proyección en la zona de boca grande.

¿Qué tenemos? Miren, tenemos que nosotros hoy, evidentemente, estamos frente a la reforma financiera y dentro de la reforma financiera se ventila, a través de los Fondos de Pensiones, ocuparlos, invertirlos, que son aproximadamente 4 millones de pesos, invertirlo en este tipo de proyecciones macro, que indiscutiblemente van a empalmar esas pretensiones que hay de los Fondos de Pensiones, con esa reforma financiera, o sea, finalmente lo que hablamos hoy sobre las ruta de las Américas y lo que hablamos hoy de la Ruta del Sol, indiscutiblemente hay que viabilizarlo mediante la aprobación en la reforma financiera, dándole vía a los Fondos de Pensiones para que puedan invertir e imprimir el desarrollo que esto implica, como un modelo chileno y como se ha previsto desde ya en esa misma reforma. Entonces desde ese punto de vista si nosotros queremos realmente impulsar este tipo de proyectos que evidentemente necesitamos para el desarrollo de las regiones tenemos que viabilizar esos factores que hoy también se entrelazan con esa reforma financiera que indiscutiblemente hoy tenemos también a portas de aprobarse.

¿Qué pasa con Cartagena? Miren, me voy a referir a un caso específico de Cartagena: para la doble calzada que entre otras cosas empalma con la ruta de las Américas, Cartagena está recibiendo aproximadamente unos $150.000 millones de pesos. A primera vista uno supone que es una suma elevada, no señores, no es una suma elevada, solamente en el túnel de crespo sin inversión social ninguna esto se lleva $80.000 millones de pesos, independientemente del costo de los diseños.

Qué va a pasar con los puentes que están previstos en la boquilla, que entre otras cosas no son de la responsabilidad de los cartageneros, porque estas fueron obras que se ejecutaron aun cuando sea en otros gobiernos, de todas maneras el mismo establecimiento es el estado, se proyectaron unos malos puentes que hoy hay que rehacer, que implicaron inclusive la sedimentación de la zona del área que hoy tiene un gravamen y un costo ecológico y que indiscutiblemente también influyó en la oxigenación de la Ciénaga de la Virgen, cuyo costo estamos asumiendo los cartageneros. Cartagena ha sufrido una merma a nivel del río Cauca que desemboca finalmente y se une con el Magdalena en el canal de acceso. Ese deterioro de las millonadas de toneladas de barro, de lodo lo pagamos los cartageneros y hoy nosotros teniendo la bahía más segura, tenemos unos costos muy altos, para que la nación pueda realmente dejar la viabilidad de ese canal de acceso.

Los cartageneros hemos aportado, miren, en Cartagena en recaudo de aranceles a nivel del puerto vocal, está aportando a la Nación más de 2 billones de pesos, sin embargo el retorno que recibimos los cartageneros no es tal, no representa es precisamente ese recaudo, entonces yo pienso de la misma manera como se nos ha creado un deterioro, por el contrario los cartageneros hemos resistido. Nosotros los cartageneros pagamos y seguimos pagando un corredor de carga, que va para los comerciantes industriales del interior del país y sin embargo nosotros consideramos que esos $150.000 millones no van a solucionar efectivamente una inversión social en Cartagena, y qué hacer? La Nación necesariamente tiene que retomar los gravámenes que unos determinados fenómenos han causado a Cartagena y reconsiderar la suma de invertir en Cartagena, porque es que Cartagena representa la propiedad y el patrimonio de todos, donde todos los colombianos tienen la posibilidad de invertir y donde todos los colombianos van y visitan y donde, realmente, es la opción más importante de un turismo internacional. Entonces fíjense, para poder rehacer y retomar la defensa de la cinta costera solamente el interior o sea de la cinta urbana, no estamos hablando de las zonas rurales, no hay dinero para Cartagena, la alcaldía de Cartagena tiene unas proyecciones, pero realmente el distrito de Cartagena no tiene los

recursos para, en efecto invertir y hacer esta realización: por ejemplo, la protección del litoral que el calentamiento global ha implicado un descongelamiento de polos y que hoy está demostrado que Cartagena subió mas de 13 centímetros el agua, y hoy tenemos barrios como Castillo grande donde está con centros una inversión, barrios como boca grande que es un sector turístico y comercial, barrio como manga que hoy está sufriendo los rigores y el sistema sanitario y alcantarilla están sufriendo los rigores de ese aumento de cantidad de agua, del volumen de agua.

Pero es que frente a esta situación del deterioro del litoral y de inundación que presenta Cartagena, Cartagena no tiene hoy alcantarillado o desagües para aguas fluviales. Increíble esa es una de las causas que entre otras cosas deteriora uno de los patrimonios más importantes que tiene Cartagena, como el cerro de la Popa. Entonces yo quería llamar la atención sobre este aspecto, porque la ampliación de playa para el servicio turístico, la ampliación de la avenida Santander con 6 carriles, los componentes urbanos para la lúdica del turista, para la lúdica de los cartageneros no está previsto dentro de estos 150.000 millones que supuestamente se le entregan a Cartagena para esta doble calzada y para el túnel, pero donde no va a alcanzar para los puentes que entre otras cosas es responsabilidad del Ministerio de Transporte en el pasado. Estos puentes de manera permanente tiene hoy una inversión a nivel nacional que los cartageneros bien podíamos recibir, de otra manera sino fuera porque estuvieron mal hechos, fueron unas obras de tipo nacional no local.

Esto en cuanto hace a la ruta de las Américas, entonces si con recursos con empresas de la región se está presupuestando la inversión en este tipo de vías tan importantes, porque no se trata de negar esta posibilidad, se trata de que las cosas se hagan bien y de una vez por todas se le indemnice a regiones como la Costa Caribe y Cartagena lo que realmente ha invertido y la merma que ha sufrido, parece mentiras, pero Cartagena tiene el mismo problema de que se trabaja con cianuro en la minas de oro del sur de Bolívar y este tipo de venenos termina en el río Cauca y del río Cauca van al Magdalena y finalmente descansan en la bahía de Cartagena y tienen ingerencias en islas del Rosario, en los parques naturales que son entre otras cosas reservas. Entonces no es caprichoso, a nosotros la Nación nos está creando una merma y nosotros le hemos puesto el pecho, hemos puesto el recurso de los cartageneros y es hora de que la Nación realmente por primera vez se meta la mano al dril y reconozca que Cartagena necesita más inversión de la que se tiene prevista de los 150.000 millones, porque de lo contrario no van a existir los puentes, que hoy demandan la zona de la boquilla y que entre otras cosas oxigenó la bocana que se hizo físicamente y que la misma Nación y las mismas autoridades locales y ambientales permitieron que se robaran la bocana natural que hoy está a orillas y tapada por las Américas, o sea los cartageneros realmente, si una parte de su dirigencia responsable los cartageneros del extracto uno y dos no son responsables y son los que reciben la merma de la Ciénega de la Virgen que precisamente a ella obedeció luego que los holandeses pudieran construir la bocana, una bocana física material, pero que naturalmente fue asaltada por los delincuentes de cuello blanco.

Que decir de la Ruta del Sol, la Ruta del Sol es una necesidad igual que de las Américas, igualita, pero nosotros consideramos que hay que retomar y hay que replantear algunos tramos de esta vía señor Ministro y ya lo he venido planteando también a través del señor Viceministro, mire, el tramo que viene de Zambrano Carmen de Bolívar o Zambrano- Calamar, sería más viable para la misma seguridad democrática y para el mismo desarrollo de los Montes de María, es más viable que se siga paralelo al río, que llegue hasta San Juan, a un corregimiento de San Juan y pase por San Agustín y de San Agustín asuma un corregimiento del Guamo Bolívar que se llama Nerbití y otro corregimiento del mismo Guamo que se llama Tasajera y de Tasajera a otro corregimiento que se llama Enea hasta llegar al casco urbano del Guamo y del Guamo se asuma hasta San Pedro de desconsolado que es otro municipio de San Juan, para definitivamente asumir lo que se llama la carretera troncal.

Esta carretera permitiría que no suceda lo que sucedió recientemente en el pasado reciente, que fue que grupos al margen de la ley como guerrilla y paramilitares asolaron estos pueblos, donde pueblos como San Juan que tenia unas 21.000 cabezas de ganado quedaron con 2.000 cabezas de ganado en la actualidad, porque no había autoridad que fuera capaz de penetrar el interior de este tipo de municipios, donde por ejemplo en el Guamo, sectores al margen de la ley operaban como Pedro por su casa, porque no había autoridad capaz de contener el avance de estos grupos, por la no accesibilidad de arterias terciarias de vías nacionales, de vías secundarias y sin embargo estos pueblos como el Guamo resistieron estos avatares. Por eso yo le pido al Ministerio como he venido insistiéndolo en el pasado, se reconsidere y se retome estos criterios para que de una vez por todas los Montes de María sean verdaderamente visitados y sean accesible y halla realmente una conectividad con el resto del país, con el resto del departamento, con el resto de municipios de Bolívar, para que se cumpla lo que se viene predicando a través del Gobierno Nacional, parece mentira pero el acceso, la realización de vías es uno de los elementos instrumentos más importantes de eso que se ha predicado y se ha postulado como la seguridad democrática, es que en la medida en que tengamos acceso mediante vías reales, en esa misma medida el ejercito y la población tendrán acceso para avisar sobre grupos al margen de la ley, tendrán la posibilidad de desplazarse con más tranquilidad, Nación si hay inversión hay cohesión social y eso es lo que estamos pretendiendo con estas dos rutas y este llamado de atención para que exista realmente una inversión. Si Senador.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Usted en su muy brillante exposición ha dado su apoyo y irrestricto incondicional a las dos rutas, a la del Sol y a la de las Américas, vamos a oír ahora al señor Ministro del Transporte para ver de donde se van a arbitrar los recursos, usted ha hecho mucho hincapié en que en la reforma financiera, en el primer debate, en el texto que aprobamos se habla y se le faculta a los Fondos de cesantía y pensiones de hacer inversiones en infraestructura y en particularmente en concesiones. Yo no se en el ánimo de los Senadores para el segundo debate y los congresistas en general que ambiente hay.

Cuando esos fondos claro que tienen una multimillonaria inversión, 56 billones creo, y han perdido 55 mil millones de pesos en Leman Brothers, en banco declarado en quiebra, el señor Director de ese Fondo salió a decir que eso no era nada, que 55.000 millones era el 0.07%. y no le pareció mayor cosa 55.000 millones, que no se si fue por la improvidencia, ojalá no sea así yo por lo que a mi respecta distinguida Senadora me cuidaré mucho, pensaré dos veces, reflexionaré mucho si le seguimos dando facultades a esos Fondos de Pensiones y Cesantías, entre otras cosas aquí está la Viceministra que nos puede aclarar si ellos han sido como se dice en muchos mentideros económicos, son los causantes del alza del dólar inusitada, imprevisible del dólar ellos han entrado a jugar, como también pueden entrar a jugar en el mercado de capitales y particularmente el tipo de cambio para muchos ellos son los causantes del alza inusitada el dólar en los últimos días, no voy a decir de estas semanas últimas, sino con anterioridad.

Entonces quiero dejar esa observación doctora Daira y felicitarla por el lujo de detalles que usted ha dado en este debate.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Muy bien tiene entonces la palabra el señor Ministro del Transporte.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Señor Presidente Muchas gracias. Un saludo muy especial a la mesa directiva a todos los miembros de la Comisión.

Por fortuna para el país y para el Ministerio en Colombia hay angustia por la infraestructura, una angustia que se deriva de estar ya en el siglo XXI y tener un atraso importante, un atraso acumulado, un atraso acumulado por la pobreza. En el pasado hubo un esfuerzo gigantesco de Colombia para dotar de infraestructura de la infraestructura más importante al país en materia de energía en la década, particularmente del 70 y del 80 la Nación llegó a unos niveles de endeudamientos muy importantes para dotar

al país de la seguridad energética que hoy disfrutamos, Colombia hoy tiene 13 millones ½ de kilovatios instalados, una parte muy importante hidroeléctrica. En materia de infraestructura si nosotros repasamos la historia, está para salir un libro de una investigación muy seria que se ha hecho en esa materia, Colombia en la escala de su capacidad económica ha hecho esfuerzos importantes en todos los periodos gubernamentales.

Pero ustedes que son la Comisión del recurso público saben las angustias que hay, cada año para obtener los recursos que se necesitan en tantos campos del desarrollo colombiano. Ustedes son testigos de que entre la atención de las pensiones de Colombia y del subsidio de combustibles el presupuesto consume 13 millones de pesos de 2009, exactamente igual a lo que valen los 2 megaproyectos más importantes de América del sur de hoy, que son la Ruta del Sol y la autopista de las Américas exactamente eso vale.

¿Entonces, históricamente Colombia qué ha hecho?, repartir la pobreza, ya a habido un atraso acumulado en infraestructura, pero si ustedes observaran la situación aquí tal vez el único que podría rememorarlo sería el doctor Barco, menos el doctor Aurelio y yo, pero en dos generaciones Colombia se transformó, las vueltas a Colombia que se transmitían en la década del 50 eran por caminos de herradura y en dos generaciones todas esas carreteras quedaron pavimentadas, esos esfuerzos fueron colosales para el tamaño de los ingresos del país. Las vías de la apertura fueron un esfuerzo importantísimos de la Nación, que sirvió mucho, ahora estamos enfrentados a la necesidad inaplazable de transformar el país en materia de autopistas. Yo creo que está despejado el futuro porque hay pocas necesidades de recursos fiscal en términos de aeropuertos y puertos, está despejado el tema ferroviario por la negociación de Fenoco, con recursos estatales estamos invirtiendo en ríos y se necesitan aportes fiscales enormes para el plan de autopistas que ustedes aprobaron en el plan decenal de infraestructura.

Antes de referirme a los dos proyectos en la materia que ustedes han pedido y de referirme a las aspiraciones legítimas del caribe, sobre una serie de infraestructura de conectividad en la terraza del Caribe quiero hacer un repaso de lo que venimos haciendo en el Caribe en materia de infraestructura.

En el caribe está despejado el tema portuario, en inversiones en la sociedad portuaria de Santa Marta, en la de Barranquilla en los avances que tenemos para Contecar, en el Canal de acceso de Barranquilla a 40 pies, en el canal de acceso de Cartagena hoy en 14 ½ y decisión de llevarlo a 17, en la decisión del mega puerto carbonero de Ciénaga, que en futuro tendrá capacidad para 100 millones de toneladas y en la primera etapa para 60, con cargue mayoritariamente directo. En la ejecución de puertos privados en las tres áreas fundamentales del caribe central, en las inversiones que se están desarrollando en puerto Bolívar para dotar de mayor capacidad un puerto esencialmente natural de aguas profundas para carbón y propósitos complementarios. En el desarrollo futuro del puerto de Brisa, está despejado en el caribe central y nororiental el desarrollo portuario subsiste solo un problema, que es el de Bocas de Ceniza cuya concesión está entregada ya hace algunos años y no se ha empezado por diferentes conflictos. En materia aeroportuaria el caribe….

Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:

Con la suya señor Presidente. Que pase en materia aeroportuaria, ¿qué hay?, de la recuperación de playas en toda la costa del Caribe colombiana, que ese es un inmenso cuello de botella y que hay de resolver el problema al interior del mismo Gobierno, entre LADIMAR y el Ministerio del transporte para que se puedan volver a construir sobre, guardando el metraje que existe por ley en lo que era el bajamar de entonces que por falta de atención y presencia del Estado las aguas se fueron comiendo las playas.

Doctor **ANDRES URIEL GALLEGO** Ministro de Transporte con todo gusto Senador Guerra de la Espriella me referiré a este tema, con el detalle de que se puede tratar en un debate de esta naturaleza. En materia aeroportuaria la terraza del caribe toda la terraza del Caribe está resuelta y en estructuración las soluciones finales.

Hay algunas preocupaciones sobre las adiciones de concesiones de Barranquilla y Cartagena que estamos revisando cuidadosamente, para unas inversiones del sector privado que se requieren, los aeropuertos de Riohacha, Santa Marta y Valledupar esencialmente de la terraza del Caribe están estructurándose para concesión con Cúcuta, Bucaramanga y Barrancabermeja, están concesionados lo del costado noroccidental.

En materia aeroportuaria yo creo que está despejado el panorama del Caribe para competitividad, falta en materia portuaria y aeroportuaria la decisión de puertos en los que tiene que invertir la nación no son factibles exclusivamente como los otros casos el desarrollo portuario del Golfo de Morrosquillo y puerto escondido, está trazado el desarrollo de áreas portuarias, por transferencia del Golfo de Urabá, históricamente ha sido millón y medio de toneladas lo que hay de desarrollo es precario y tiene dificultades enormes para desarrollos portuarios allí de escala, son puertos de aguas someras y puertos de transferencias como el caso del banano.

En el caso de puerto escondido el golfo de Morrosquillo se requiere de repotenciar puertos que cumplan el papel de puertos mineros y puertos agrícolas. En términos del río Magdalena y del río Cauca se han hecho esfuerzos infinitos presupuestales. Se han aliado Cormagdalena y el Invías, para los propósitos de 3 aspectos: la ejecución de los puertos y los muelles, eso prácticamente está resuelto y en fase de determinación salvo Puerto Salgar y la Dorada que se acaba de concesionar. La navegación del río Magdalena implica cuantiosos recursos de Cormagdalena que se aplican anualmente. La navegación satelital lleva dos años en uso, las obras hidráulicas del canal de acceso de Barranquilla deben concluir este año con estabilización a 40 pies. La solución que preocupa mucho a Cartagena y en el país del Canal del Dique, avanza los estudios finales de impacto de las soluciones propuestas en las islas del Rosario. El 30 de noviembre tenemos como fecha límite para la entrega de esos impactos y está apropiada la primera partida del año entrante como ustedes lo decidieron del 20.000 millones de pesos para poder ejecutar los proyectos de saneamiento del Canal del Dique y de la Bahía de Cartagena.

Las obras de protección contra inundaciones han sido gigantescas, tanto en las zonas críticas, les cito la Mejicana, la Tea, Santanita, Playa Alta, se han resuelto, nos falta terminar playa alta, se han hecho 550 kilómetros de diques carreteables de un poco más de 1.000 kilómetros que se necesitan. Problemas gigantescos como era Charanga, quedaron resueltos, quedaron resueltos o a punto de terminar todos los compromisos del acuerdo de Calamar, 44 cascos urbanos han sido protegidos y rodeados de muros de contención que impiden el acceso de agua por inundación y generan un problema que tenemos que resolver de evacuación de agua lluvia. Queda por resolver el tema entre Tamalameque y el Banco en la zona de la oreja, donde tenemos una unión de la Ciénaga con el río Magdalena que estuve visitando hace 15 días y planteando la solución, en donde se han invertido algunos recursos importantes, casi por 10.000 millones de pesos, sin resolver el problema.

En temas de control de inundaciones hemos avanzado, la migración la tendencia de migración del río Cauca hacia el río San Jorge la controlamos a tal punto que la inundación hoy equivocadamente se dice que es en la Mojana, pero no es en la Mojana, es en el costado derecho del río Cauca que corresponde al sur de Bolívar y parcialmente Antioquia en los corregimientos de los más afectados el cual es Venecia y hemos incorporado unos recursos ya por 1.700 millones de pesos para hacer un jariyón, no terrapler sino jariyon. El tema de protección contra inundaciones avanza, el río Magdalena está listo para recibir la carga que con vocación natural tenga el río ilimitadamente, se supone que es carga mineral, los accesos están hechos. En términos basculares hay dos programas en marcha, uno de ellos terminados el otro en marcha. Con su venia señor Presidente la doctora Daira.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Con mucho gusto.

Honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Gracias muy gentil. Ministro es que yo no sé si conoce este tema, se están realizando y se

han realizando unas obras por Cormagdalena hicieron los jariyones, pero resulta que ahora que los pueblos están inundados por las aguas lluvias, porque no tienen salientes no hay salida de las aguas y resulta como pueblos como Soplaviento, como evitar que es un corregimiento de mate, como San Cristóbal, Calamar están inundados, se resume el agua y hoy gran parte de esas poblaciones están totalmente inundadas, o sea que creo que ahora la solución que están planteado es meterles unas motobombas, por Dios o sea que después de semejantes obras es si tener que dotar a los pueblos de motobombas como si estuviéramos en el siglo XVII, XVIII.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Doctora Daira lo conozco con detalle resolvimos un problema y creamos otro esa es la verdad, lo aislamos de la creciente del río Magdalena y lo aislamos también de la evacuación de aguas lluvias, en algunos casos está resolviendo con sistemas de compuertas de presión que por desniveles se abren o se cierran, muchos de los municipios que usted ha mencionado el casco urbano está por debajo del nivel de aguas máximas del río Magdalena, entonces no se puede evacuar por gravedad el agua los protegimos contra la inundación pero como estaba diciendo los dejamos desprotegidos contra aguas lluvias y en muchos de sus municipios donde está el nivel del casco urbano por encima del agua máxima de creciente, hay que utilizar sistema de motobomba y en algunos ya hemos dotado de sistemas de motobomba, es la única solución.

Entonces en términos de protección de inundaciones hemos hecho unas inversiones cuantiosas, alrededor de 170 millones de dólares en obras de protección, manifestados en los diques carreteables, no jariyones, más de 170 millones de dólares. En control de sedimentos de todo el corredor del río Magdalena incluyendo el canal del Dique, al año invertimos más de 10 millones de dólares, la navegación satelital nos costó cerca de 3 millones de dólares, los desarrollos portuarios y de terminales de pasajeros en el río Magdalena han tenido inversiones cercanas a los 20 millones de dólares. El río Magdalena está listo para recibir la carga que con vocación natural lo tenga.

La terraza del Caribe se alimenta del ferrocarril, en el ferrocarril carbonero se están invirtiendo por iniciativa privada 360 millones de dólares, con los ramales a las minas que permiten duplicar en el Cesar las regalías y mejorar el escalonamiento de regalías en el departamento del Magdalena, esas inversiones de 360 millones de dólares permiten que la segunda calzada que se está haciendo del ferrocarril tenga una capacidad de 82 millones de toneladas de carga. Este año debe de circular por el ferrocarril unos 35 millones de toneladas, y el año entrante de acuerdo al Teycorpey deben superar los 50 millones de toneladas produciendo divisas para el país y regalías para la terraza del Caribe.

Con ese mismo recurso se rehabilitó todo el ferrocarril del Magdalena hasta la Dorada, hasta estación México, con esos mismos recursos propios ya del INCO creados a través de Fenoco, se está sacando la licitación este mes del mantenimiento operación del ferrocarril del corredor del Magdalena llevándolo hasta Ibagué. Con ese mismo recurso estamos apropiando parcialmente la diferencia que falta para garantizar la carga en el ferrocarril del canario pon, con esos recursos del corredor de Fenoco. Las inversiones ferroviarias en dirección al Caribe hasta Ciénaga, más la variante de la quebrada del doctor Mamatoco hasta el puerto que se debe hacer en el ferrocarril, son inversiones de más de 1.000 millones de dólares hacia los puertos naturales que son en el Caribe. En materia bascular les estaba diciendo que se hicieron dos proyectos, el primer proyecto fue vías para la paz, nosotros lo ejecutamos pero lo encontramos contratado y nosotros lo financiamos. En el Caribe se hicieron un poco más de 200 kilómetros de vías para la paz, en el sur de Boliar dos proyectos importantes, en el norte de Bolívar un proyecto importante, no quedó relacionado por el informe que presentó la doctora Zuccardi o sea San Estanislao-Villanueva por ejemplo, tiene una parte del plan 2500 y otra parte de vías para la paz. Cerro de Burgos una parte de Simití, Santa Rosa del sur, ahí hubo proyectos de vías para la paz, en el plan 2500 se contrataron en la terraza del Caribe 780 kilómetros no tiene antecedentes en la historia y va avanzando bien, de lo financiado llevamos 56 kilómetros y nos falta una parte sacar a licitación en el caso de Bolívar, pero multitud de proyectos le dieron vida a más de 80 municipios en la terraza del Caribe, con ese plan 2500, de los cuales en ejecución van de 550 de ese solo programa, de las 7 concesiones que nosotros hemos sacado, 7 directamente por la Nación y una en compañía del Magdalena todas tienen aporte estatal que no aparecen el 3535 ni en el 3536.

La ruta Caribe tiene aportes de 200.000 millones de pesos de la Nación. Córdoba-Sucre una cifra ya cercana a los 100 mil millones. Las vías del Magdalena de Y de Ciénaga a Neguanje, con dos dobles calzadas en el corredor turístico y en la variante de la quebrada del doctor Amamatoco, tuvo 65.000 millones de pesos, una cifra similar la vía interna alterna al puerto de Santa Marta. Se acaban de aprobar en los Conpes recursos adicionales para la vía Cartagena Santa Marta y para la vía Santa Marta-Riohacha- Paraguachón y para la vía Córdoba Sucre y para la vía ruta Caribe. Las adiciones son cercanas a 400 mil millones de pesos.

En los corredores arteriales complementarios del Caribe quedaron definidos dos proyectos que una vez establecido el patrimonio autónomo deben salir los recursos para las dos vías mencionadas allí, la de la depresión momposina y la del sur de Bolívar, la longitudinal del sur de Bolívar.

Por iniciativa nuestra iniciamos el primer tramo de acceso a La Mojana, se está construyendo 110 kilómetros de vías que nos conectan con Guaranda y con Achí y con Majagual, desde San Marcos, se está haciendo el trabajo de mejoramiento de la carretera de acceso hacia San Marcos, el corredor de mantenimiento del eje de la troncal de occidente entre Caucacia y Sincelejo tienen buenas condiciones el corredor, está en muy malas condiciones el corredor de Sincelejo a la Cruz del Biso y tenemos que intervenirlo, recibida la queja del Senador Guerra hace un momento, tenemos que intervenirlo. Sí señor con la venia del señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Con mucho gusto.

Honorable Senador Mario Salomón Náder Muscus:

Gracias Presidente es que yo este fin de semana me fui por carretera desde Montería hasta Barranquilla y me di cuenta que aquí estamos nosotros los costeños peleando por una cantidad de vías nuevas y por una cantidad, cuando las vías se nos están acabando, en 6 meses se acabó la vía que va Ovejas Chalán- Carmen de Bolívar- San Jacinto-San Juan. En 6 meses se acabo una vía que transporta casi que podemos decir que el 50% del comercio que va a la Costa Atlántica y entonces hoy tenemos pruebas que están haciendo las concesiones actuales qué están haciendo, porque es que te repito, desde que sales de Corozal Ovejas Chalán- Carmen de Bolívar- San Jacinto-San Juan todo está en pésimo estado, con unos cráteres impasables y uno se pone a decir aquí estamos hablando de las vías nuevas si las viejas se están acabando todas. Entonces yo quería decir que solamente es por el lado de María de la Baja, sino que por los dos lados la costa está incomunicada en estos momentos. Gracias Presidente.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Doctor Salomón tiene toda la razón, el corredor de mantenimiento está desde Caucasia hasta Sincelejo y ha estado bien, el corredor de Corozal a la Cruz del Biso yo también lo recorrí hace cosa de un mes y está en condiciones muy precarias, ese corredor está concesionado en desarrollo progresivo ese corredor se tiene, la primera tarea es rehabilitarlo completo o sea repavimentarlo, la primera tarea de la gran concesión, o sea rehabilitar los tramos malos del Caribe inmediatamente con todos los frentes en cosa de un año, la rehabilitación de todos los frentes y una vez rehabilitado entraría a hacerse la doble calzada pero primero se rehabilita está contemplado entre autopistas de las Américas pero antes de que entre en la autopista de las Américas la concesión Córdoba- Sucre debe intervenir ese corredor el doctor Álvaro José Soto, está en las negociaciones finales para recuperar ese corredor.

El corredor Tolú viejo- San Onofre. La Cruz del Biso que tiene corredor de mantenimiento que también empieza a deteriorarse entraría en la rehabilitación pero ya en las autopistas de la Américas como primera opción no en Córdoba Sucre porque no le pertenece.

Honorable Senadora Yolanda Pinto Afanador:

Gracias señor Presidente. Ministro yo le quiero anticipar que yo soy una convencida enamorada e impulsora desde cuando estuvimos en el Invías de los dos grandes proyectos que nos convocó hoy aquí, la vía de las Américas y la Ruta del Sol, pero Ministro yo quiero aprovechar esta interpelación y gracias a que el Senador Mario Salomón nos abrió el camino para hablarle, todos los grandes proyectos son necesarios urgentes, importantes no hemos terminado de resolver la crisis que el pasado invierno nos dejo en la red secundaria, no hablar de la terciaria y ya nos vino el siguiente, el otro invierno, ya estamos en el siguiente invierno. Ministro yo también acabo de recorrer una vías en Antioquia, Ministro qué vamos a hacer con la crisis le quiero meter el tema, se que usted lleva el hilo de su intervención, por favor que vamos a hacer en este momento cuando sin haber resuelto lo que nos dejó el pasado invierno ya estamos en el segundo invierno y la situación de nuestras carreteras nacionales y secundarias pero usted responderá más por las nacionales por supuesto, están en grave deterioro, en grave deterioro concesionadas y no concesionadas, acabo hace quince días también de estar en la concesión de los Comuneros a Bucaramanga, Ministro a un cuando trabajan uno los ve trabajando pero no se ha logrado impactar positivamente en vías tan importantes cuando están los concesionarios ahí presentes. Entonces es una gran preocupación Ministro yo se que es la suya también y yo se que usted vive pensando todos los días en las carreteras y en todo el tema del transporte, los modos de transporte.

Pero este es un tema que el Gobierno tiene que atender inmediatamente, porque mientras vamos haciendo nuevas como dice el Senador Mario Salomón, las actuales se destruyen, entonces tenemos que saber equilibrar lo uno y lo otro y tenemos que mantener las actuales mientras además se hacen las nuevas, entonces Ministro yo quiero dejarle esa gran preocupación las carreteras están muy mal, sabemos que no es por falta de compromiso, sino porque estamos en una situación de invierno terrible y el departamento como Antioquia que cree en muchos, que tiene con que resolver los problemas, no es exactamente así, el Gobierno nos va a tener que rápidamente dar la mano Ministro.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

De los 5 ejes de Antioquia, en dos tenemos problemas, esta ordenado por emergencia la sacada del mega derrumbe que había en Amaga y del parcheo hasta Bolombolo y la vía al mar que es la que en mas mala condiciones esta, empieza esta semana un contrato de 51 mil millones de pesos para rehabilitación en el primer tramo debemos resolver eso, yo creo que hasta Ladeiba, empieza el contrato esta semana con unos paisanos suyos muy eficientes que sesgamos, yo estoy hablando con ellos para que anticiparan la ejecución de trabajos, no habían empezado por interventoría todavía no había adjudicado, se adjudica mañana. Sobre vías secundarias quiero decirle doctora Yolanda con dolor en el alma, que en atención a las competencias primero vamos ha intervenir en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y le dejamos la responsabilidad de las secundarias definitivamente a los Departamentos, no tenemos condiciones de atender los dos temas. El Congreso esta atendiendo las terciarias a través de ustedes, ustedes que le meten la platica a las terciarias, la Nación las primarias, los departamentos las secundarias, Congreso las terciarias, así quedaron. Excúseme, continúo señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Perdón Ministro, con la venia de los colegas es que el Ministro ha tocado uno de los puntos mas importantes que el Congreso ha debatido desde antes de estudiar el Plan de Desarrollo. Es cierto le corresponde a los departamentos y únicamente 4 ó 5 departamentos podrán manejar el mantenimiento de sus caminos, Ministro volvamos al viejo tema de estudiar el mecanismo automático de financiación, con base en lo que usted quiera, en que los grandes ejes viales se concesionen, concesionados se les ponga un pequeño porcentaje de retorno dado que esas vías secundarias y terciarias, son las alimentadoras de carga de esos ejes viales.

No sigamos descuidando el punto más débil de la infraestructura vial en Colombia. Repito hay 4 ó 5 departamentos que afortunadamente pueden manejar el tema, pero el resto no y con nuestro Plan Vial Regional tampoco, porque además el patrón que se ha impuesto, que es un patrón que no lo he podido entender, de la capacidad de endeudamiento de cada Departamento, no va ha ser posible que los Departamentos con una baja capacidad de endeudamiento puedan responder por sus problemas de mantenimiento vial de esos caminos. Yo quería simplemente dejar eso, alterando un poco el tema del debate que me parece que es muy importante que lo manejemos. No sé, si los que han promovido este debate, el señor Ministro no ha concluido no, una interpelación con mucho gusto.

Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:

Muchas gracias Presidente, es que yo si quisiera que el Ministro nos explique con claridad como es eso de la red terciaria que usted esta diciendo que eso lo maneja el Congreso, porque la discusión que vamos a llevar a cabo en la Plenaria del Senado sobre el Presupuesto, lo que vemos es todo lo contrario. De pronto habrá 1, 2 ó 3 que tienen ingerencias sobre su cartera y sobre el tema, pero yo si quisiera que quedara claro que no es así, porque los teleudientes están oyendo esto y todos llegan a nuestras oficinas ha decirnos que porque no peleamos por las carreteras, que porque no peliamos por los puentes y porque lo que tienen que ver con las vías terciarias y lo que se le tiene que decir es la verdad. Que es manejado por Planeación Nacional, por el bolígrafo del Ministerio y que los congresistas mas, tengo que decirlo, los de la oposición no tenemos mucha ingerencia en el tema, pero si quiero que quede claro, que el recorte importante que se hizo en 1.5 billones de pesos que se recorto hace pocos meses, ahí los 145 mil millones, 125 mil de esos 145 mil millones, fueron los primeros que se recortaron de la inversión que se iban ha ser. Así que por un lado, dicen que los mete el Congreso, por el otro lado, el primer recorte que se hace es quitando esos recursos y posteriormente nos vienen ha decir que nosotros manejamos, lo que no hemos manejado en ninguna oportunidad.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

Es muy pertinente, su interpelación. Yo me refiero es en estos términos, nosotros respondemos por las vías primarias que son los hijos de nosotros. Los nietos son las vías secundarias, por eso ven los Departamentos, nosotros no tenemos forma de ver por eso. El ultimo programa importante fue el Plan 2500, no lo han satanizado tanto que eso no lo volvieron a meter plata, no las obras están terminando doctor Sánchez, vaya véalas, van 2.100 kilómetros de pavimentación en ese solo programa, en toda Colombia, no es allí a la salida de Bogotá, en toda Colombia. Eso es un impacto fabuloso, cuando quiera hacemos el debate sobre eso, corredor por corredor, hay programas que tienen dificultades, pero eso es un programa bellísimo, que provoca el agradecimiento mas de 400 municipios y que hace crear en la Nación a los municipios apartados que tienen derecho a tener una carretera decente.

Cuando quiera hacemos el debate, en los tonos que quiera, pero mira, usted tiene razón en el tema de las vías terciarias, yo me refiero es, sin influencia mía, al menos ahora el Congreso anualmente hace que le metan plata para cada municipio de Colombia, para todos y este año en las proposiciones que aprobaron de las que yo me alegre mucho, subieron la cifra para los municipios y a través de dos recursos. Un recurso directo y un recurso de regalías para las vías terciarias. Solo desde el 2004, se están enviando recursos entre $150 y 200 mil millones de pesos a los municipios, este año esta oscilando para el 2009 en $300 mil millones, en total con regalías de ese orden de magnitud, eso empieza a transformar las carreteras campesinas de los municipios de Colombia, por iniciativa del Congreso, como le voy a quitar yo el merito a todo el Congreso, le hago una aclaración en ese sentido, no lo maneja el Congreso, tiene la iniciativa del Congreso.

El semestre entrante, el año entrante lo voy a manejar yo, con todos los municipios, no es

ni de grupo gubernamental, ni de oposición, es con todo los municipios sin estadísticas electorales, sin estadística de representación de cada municipio y en mi Ministerio no tienen influencias dos o tres Senadores o Representantes absolutamente todos, a todos los atiendo con la misma diligencia, con el mismo afecto y con el mismo respeto, a todos, se han de oposición mas radical o del animo más gubernamental a todos y así ha sido. Entonces toda necesidad que usted tenga de un municipio usted tiene todo el derecho en reclamarle al Gobierno sea de la bancada de oposición o de la bancada gubernamental en reclamar por una vía rural que tiene todo el derecho, porque allá viven colombianos, nosotros tenemos que mirar a los colombianos, no la composición electoral y así lo he hecho, así lo he hecho toda mi vida en dos funciones administrativas que he tenido y así lo are los días o meses que me falten de función pública, de eso este seguro doctor Sánchez. Entonces es pertinente la aclaración que hago propiciada por el doctor Sánchez, si usted me permite maestro, Presidente concluir el tema del debate y quedo a disposición de la Comisión Tercera y Sexta para las inquietudes que haya lugar.

Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:

Presidente, nuevamente es para que nos concrete una cosa, 225 mil millones de recorte, se dice que acabamos de recortar, hace muy pocos meses, $125 mil millones de pesos de los 145 mil que habían incluido al Congreso. Entonces lo que yo quiero repetirle, ya que usted hacia el futuro va a manejar eso, que no haga, lo que ha pasado hasta el momento, lo que hacen con la mano, lo borran con el codo.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

No querido doctor Sánchez, con todo el respeto que tengo por su familia desde su papá y a usted no esta en razón, le voy a comentar. A todo municipio de Colombia le esta llegando 145 millones de pesos y son 110 municipios y en proyectos de inversión de vías rurales en toda la Nación estamos con apropiación de recursos por cerca de 120 mil millones de pesos de regalías, en unos 15 días se dará el consejo de regalías y allá se apropiarán esos recursos para hacer las obras terciarias complementarias en los municipios y ustedes estuvieron a bien en las Comisiones Conjuntas Terceras y Cuartas de Senado y Cámara disponer de unas partidas, de las que por confianza en este ciudadano Ministro, dijeron usted le da el visto bueno a los proyectos y le daré el visto bueno si es la confianza para mi y en otras instancias, para toda las regiones y para todos los municipios, haciendo lo que me enseño Uribe cuando hice la mayor variante que he hecho en mi vida, que es pasar de la extrema izquierda a la derecha, sin pasar por el centro, haciendo como me enseñado él, que es sin estadísticas electorales.

Yo me movía entre el Partido Comunista y el Partido Liberal en la antigüedad y ahora me muevo entre el Partido Liberal y el Partido Conservador como le parece. Las fluctuaciones, pero no estamos hablando de política que de eso no sé, doctor Sánchez, sino que a cada municipio le esta llegando su platica, para las vías terciarias y estamos buscando que sea el municipio mismo, el que las aplique eso es iniciativa de ustedes y así será, si ustedes tienen a bien, en la decisión final del Presupuesto que la maneje el Ministro de Transporte, yo are equilibrio en esas inversiones con todo gusto y ustedes harán el debate que quieran de control político y la redención de cuentas sobre esa materia, como lo tenemos que hacer de estos años. Recuerden, vea estaba con mi compañera, la doctora Gloria que admiro yo tanto y la tengo en mis oraciones, porque me esta ayudando y la doctora Carolina, acuérdese en el 2004, antes de 2004 no había ni un peso para las vías rurales, había 120 mil kilómetros de vías rurales campesinas abandonadas a la mano de Dios, escasamente de los 27.500 kilómetros de vías rurales que pertenecían al Invías, anualmente habían unas partiditas para eso. Hoy cada vía campesina puede tener una moto niveladora, eso es un gran logro, un gran avance, por aquí no gusta eso, aquí sí, pero en el contorno, no gusta mucho, porque creen que eso es plata perdida meterla en la provincia y esa es la plata mejor conseguida. Porque es que Medellín, Cali, Bogotá, Bucaramanga no produce ni petróleo, ni comida, ni minerales, no, es por allá, en las regiones remotas, nosotros todos nos debemos a la provincia, también a la capitales, muy bien, me faltaba para ir concluyendo el debate y embocarme en el objeto del tema que también en el Caribe estamos haciendo maravillosos, dos mega proyectos de transporte masivo, van avanzando, que están atrasados, no están desfasados, es muy difícil usted abrir una calle y ver lo mismo que sucede cuando usted levanta en una mula la encalma y ve la peladuras. Levanta la calle de cualquier ciudad de Colombia, aquí en Bogotá también y empieza a ver una serie de instalaciones y de redes que fueron superpuestas en el tiempo.

Hace dos generaciones había acueducto y energía y había alcantarillado, hoy hay 8, 10 sistemas de energía que han sido puestas, a la diabla en todo el país, levanta la calle uno y tiene que reorganizar las redes, tiene que reubicar los vendedores ambulantes, tiene que comprar los predios a veces con expropiación, tiene que hacer los contratos, tienen que hacer los fondos de contingencia, tiene que contratar la interventoría, tiene que desarrollar el contrato en condiciones precarias de transporte. Es muy fácil uno desde el escritorio criticar y otra cosa es, hacer como hemos hecho nosotros, mas de 300 kilómetros de troncales y petroncales, en los 8 proyectos que llevamos. Esta trazado y hay preocupación doctora Carolina y doctora Gloria el tema de las 11 ciudades amables, 11 ciudades como Sincelejo, como Montería, como Popayán, como Pasto, como tantas otras que están a la expectativa de que salgan esos Conpes, para las inversiones de ciudades amables, aquí se esta haciendo una revolución urbana, la mayor del planeta y reconocida por 49 países que vienen ha ver que es lo que estamos haciendo en integración de transporte, en transporte masivo, en transformación urbana.

Aquí un ingeniero de transporte se graduaba y le decían, upa, Curitiba, que allá lo gradúan viendo lo que están haciendo en Curitiba, ya no, ya en muchos países le dicen, vayan vea lo que están haciendo en Colombia, en la revolución urbana, eso tiene que continuar en las ciudades amables, esperamos que se superen unos problemas que hay de orden financiero, para que los Conpes de ciudades amables prosperen. La ruta de las Américas es el proyecto mas importante que esta siendo concebido y estructurado en todas las Américas y en lo que yo conozco de historia de infraestructura, individualmente es el proyecto mas importante, mas grande que se ha hecho en infraestructura de transporte salvo el canal de Panamá, en términos de alcance de costo del proyecto es equivalente a lo contratado ya en Panamá en la reestructuración del canal y ampliación del canal de Panamá, son 2.000 kilómetros de dobles calzadas que se hacen en tres etapas de 4 años cada una. Las dos primeras etapas, eso estoy peleando, ellos están pidiendo 10 años para las dos primeras etapas. En las dos primeras etapas se hacen todas las dobles calzadas, la primera acción, ahora les digo que comprende las tres etapas. La primera acción es la rehabilitación de todos los corredores completamente, incluyendo la troncal de occidente, la vía del mar. Primera etapa 4 a 5 años, empiezo en el río Cauca a Planeta Rica, primera etapa óiganlo, a Planeta Rica, empiezo en el río Cauca, eso es al otro lado de Caucacia jurisdicción de la Apartada, no Caucacia queda al otro lado después del puente Carlos Lleras Restrepo que hice yo con su esposo doctora. Después del puente del río Cauca, pero empieza mas abajito del San Jorge.

Empieza en el puente Carlos Lleras Restrepo a Planeta Rica, les voy a decir la primera etapa, esto es dobles calzadas, en jurisdicción de la Apartada a Planeta Rica, de ahí a la Y, cruza a Montería que ya se esta haciendo, de la Y a Sincelejo, de Sincelejo a Tolú Viejo, de Cereté a Lorica, de Lorica a Coveñas y empata con la vía que va hacia el occidente, de Coveñas, Tolú, Tolú Viejo, de Tolú Viejo en Boca en dirección a San Onefre pero no sigue el corredor actual, sino un corredor nuevo, hasta llegar a la zona de la Cruz del Viso, de la Cruz del Viso se hace la variante de Gambote y toma por Bayunca hacia la Cordialidad y por Burrusco va ha Santo Tomás de Varela y de ahí empata a Barranquilla. De Sabana Larga se hace la doble calzada por la Cordialidad hasta Barranquilla y desde Cartagena empezando en donde esta el Malecón de los Pegasos, se hace por la vía al mar hasta Barranquilla tomando la circunvalar nueva que es la segunda circunvalar que va por detrás del aeropuerto y une los tres proyectos.

De Barranquilla sale hasta Y de Ciénaga, tiene que hacer en la segunda etapa, el puente sobre el río Magdalena, en la primera el corredor

hasta Y de Ciénaga, en Y de Ciénaga tiene que hacer la variante, la variante del sur que fue lo que acordamos con Y de Ciénaga y empata con la concesión que estamos trabajando, de Y de Ciénaga hasta la quebrada del doctor, en la quebrada del doctor sigue el corredor que estamos haciendo del corredor turístico de Santa Marta y desde la quebrada del doctor va a Mamatoco al Puerto y a Neguange y de allí sigue y se hace en la primera etapa la mitad del tramo entre Santa Marta y Riohacha, Santa Marta y Riohacha empezando un tramo de Riohacha hacia Santa Marta y otro de Santa Marta a Neguange hacia Riohacha. En la segunda etapa se completa esa doble calzada, se hace el paso Nacional y la variante de Riohacha y se rehabilita completamente Riohacha-Paraguachón. En la primera etapa, se completa desde Coveñas hasta Punta del Rey, hasta Puerto Rey la vía que cubre esa transversal por Santa Lucía hasta San Bernardo, desde Santa Lucía ha San Bernardo y desde Santa Lucía a Puerto Rey en la primera etapa se completa toda esa vía hasta El Tigre le faltan 38 kilómetros ha esa vía solamente de pavimento entre un sitio que se llama San Juan de Urabá y el Mellito tal vez. Desde el Tigre hasta Lomas aisladas esta hecha la vía hay que mejorarla, desde hay de Lomas Aisladas hasta Palo de Letras, faltan 54 kilómetros y el Puente sobre el río Atrato, no atraviesa ninguna selva. El impacto ambiental es en los Pantanos que hay, entre Lomas Aisladas y Cacarica, de Carica a Palo de Letras no hay selva y pasa por Llanto el Parque de los Catios del trazado de las 14 rutas que se hicieron, hay que desviarlas dos kilómetros solamente, en la primera etapa se hace la primera calzada, en la segunda etapa se completa en estos corredores que les he dicho las segundas calzadas de los tramos que no estaban. En la tercera se contempla las variantes y los intercambios viales a que hay lugar, para las obras complementarias queda el 5% de todos los ingresos de la mega concesión para que año, año en las regiones de influencia se hagan las obras complementarias, obras complementarias que piden de paso ganado, de puentes peatonales, de andenes a los colegios, de ciclo rutas, pero año, año se consume ese fondo. El proyecto tiene 2.500 kilómetros de doble calzada.

Honorable Senador Víctor Renán Barco:

Señor Ministro con todo respeto y con la venia de la presidencia, donde tiene la plata para todas esas fantasías.

Doctor Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte:

No, eso no es una fantasía doctor, tenemos propuestas de ellos en dos semanas y lo voy a decir el aporte estatal cual es, el valor de la obra es 4.500 millones de dólares, tiene 34 peajes, de los cuales hay que instalar en zonas que no tienen peajes, hay que instalar de 8 a 9, ella le va a responder, porque es instrucción presidencial, el aporte estatal, el que me voy a reír soy yo. El aporte estatal, haciendo obras que usted las ve por todas partes doctor Sánchez y satisfecho de aplicar hasta el ultimo minuto de mi tiempo y hasta el ultimo peso, bien gastado en la transformación del país con un país pobre de recursos, riéndome no, me voy a reír cuando me vaya, gracias Dios mío por haberme permitido hacer todo eso.

Si, ¿la plata donde esta?, esta en lo siguiente doctor, de los 4.500 millones de dólares que vale esa obra hay factibilidad, aquí han hecho examen el doctor Rene, lo ha hecho, lo que vale es la obra, lo que vale es la OEM, en concesiones de largo tracto. Se necesitan de mil a 1.500 millones de dólares de aporte estatal y la plata esta doctor Barco, el Presidente dio orden al Ministerio de Hacienda, ya debían de tenerlo, porque quedaron que a mediados de octubre tenían el patrimonio autónomo, para pagar el aporte estatal a esa mega concesión, de donde sale, de Corelca y de Urrá, saneados por el Gobierno, con mas de dos billones de pesos, es una sola concesión, la plata que requiere el Estado aportar que estimo en mil millones, no conozco la propuesta definitiva estoy ansioso porque la entreguen, es del patrimonio autónomo. Que dice que vale Corelca y Urrá, los especialistas dicen que vale entre 1.200. entre 1.2 y 1.5 millardos de dólares, 1.200, 1.500 millones de dólares, quien va a ofertar por ello, hay ofertas y hay interesados, yo aspiro a que se pueda vender en mas de 1.500 millones de dólares, hasta el ultimo dólar será para este proyecto y le oí decir en mi presencia, se rían o no se rían funcionarios, le voy a decir mi presencia y yo le hago caso es a mi Presidente, porque el me nombro y el me sostiene, contra viento y marea, le voy a decir en mi presencia ese proyecto, hay que hacerlo a lo que valga y a lo que haya que aportar por la Nación, a lo que valga y yo le creo a él, siempre le he creído, desde hace 15 años ando con él, ando sirviéndole, ando ayudándole. Doctor yo a él le creo y el país le tiene que creer, nunca le ha quedado mal y dijo toda esa plata para ese proyecto y si hace falta mas, estoy seguro que el Presidente dará órdenes para lo que haga. Aquí hubo un esfuerzo muy grande, del que yo no estoy de cuerdo, pero nada puedo opinar, yo opino aunque se rían, bajo del 49 al 28% el endeudamiento, un esfuerzo enorme de la Nación, muy bueno que se baje el endeudamiento, para mi en un país en el que todo esta por hacer, que tenemos a las puertas el desarrollo, aquí debíamos endeudarlo para desatrazar el desarrollo físico de Colombia, esa ha sido mi tesis, peor aquí ha triunfado la de los garúes que no se gaste, ni en inversión social y en desarrollo, que se reduzca el endeudamiento.

El comportamiento y el manejo macro económico no es asunto mío, el Presidente me dio orden, apoyo el proyecto de Autopista de las Américas, dijo Andrés Uriel hay que hacerlo, esta muy demorado, esta mañana me llamó y él me dijo, cuando entregan la propuesta, cuando esta el patrimonio autónomo, de hay sale la plata doctor Barco. Primero, es el proyecto de la Autopista de las Américas, eso no es un sueño, fue un sueño que mantuve clandestino, hasta septiembre del año pasado, cuando le dije al Presidente tengo este proyecto, se integran las concesiones, tenemos los peajes, hace falta un apostre estatal y dijo hay lo tenemos, con Corelca y Urrá y le dio orden a los funcionarios, yo le hago caso al Presidente y vigilare que hasta el último funcionario le haga caso al Presidente. Entonces el patrimonio autónomo tiene que estar pronto, constituido el patrimonio autónomo, como es de iniciativa privada de integración de ocho concesiones que hace factible esto, de todas maneras el artículo 32 numeral segunda de la Ley 80, dice que hay que sacarlo a licitación haber si hay una oferta mejor y tenemos que valorar la oferta.

Nosotros debemos sacar esa licitación, el Caribe la necesita, a seis horas Cartagena, del Canal de Panamá no es un sueño doctor Barco, es una realidad y una realidad en cinco años. Ha seis horas Barranquilla, del Golfo de Maracaibo, el lugar mas rico del Planeta, no puede ser un sueño, tiene que ser una decisión y tiene que ser un compromiso de todos y eso no puede ser cosa de un Ministro loco o soñador, tiene que ser de todos los colombianos, porque es la transformación de eso. Ahora de la Ruta del Sol, de la Ruta del Sol venimos hablando recientemente, pero aquí hubo un esfuerzo de comunicar el altiplano con el río Magdalena, por cosas que todos conocen, fracaso, se volvió un conflicto, resolvimos el conflicto y planteamos una doble calzada hasta el Caribe, todos la han apoyado, están construyendo el Conpes que debe estar próximamente para firma. ¿Cuánto vale?, los datos están reunidos, no estoy en ese encierro, con al IFC que es el Banco Mundial porque estoy citado a esta Comisión y a la Comisión Sexta, vale 2.700 millones de dólares, cuanto tiene que poner la Nación, en el encierro de aquí a mañana, debe salir.

¿Cuanto es?, yo me imagino que por hay unos 1.500 millones de dólares, tengo que yo conseguir la plata no, no, mi papel como Ministro es, de decir que es lo que se necesita hacer, recibir el respaldo del Gobierno y a cada funcionario que cumpla el papel que le corresponde, si voy a necesitar 1.500 millones de dólares que los consiga la Nación para hacerlo, porque la Nación no puede pasarse sin los proyectos de la Autopista de las Américas, de la Ruta del Sol, de la Ruta de Comuneros, de la Autopista de la Montaña, esos son los proyectos que vienen y eso lo tiene que dejar este Gobierno contratado y en marcha.

La Ruta del Sol, cobra el corredor de 1.000 kilómetros de Villeta-Puerto Salgar, Puerto Salgar-Y de Ciénaga y el compromiso del Gobierno es que en noviembre estén en licitación, es el compromiso de nosotros y así tenemos que cumplir. Yo perdono a quien se ría, yo estimulo es a quien apoye y ayude a la transformación del país, es un sueño, no es una realidad, es una orden del Presidente, yo la cumplo en lo que me corresponde y vigilara que todos la cumplamos.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

A ver, la Senadora Zulema Jattin que también es citante, me ha solicitado el uso de la palabra y enseguida tu Mario, con mucho gusto, a ver Zulema.

Honorable Senadora Zulema Jattin Corrales:

Interpelación Senadora Zuccardi.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Gracias Senadora Zulema, gracias Senador Aurelio. Señor Ministro, sobre la solicitud que le ha hecho el Caribe Colombiano en estas reuniones de trabajo de hacer un Conpes donde se plasme todo el programa integral de las vías del Caribe colombiano, donde se incluya la vía de las Américas, pero, o sea que la Vía de la Américas sea un punto que va a pesar machismo en ese Conpes, pero que se incluyan todos los corredores arteriales, las longitudinales, las transversales que no están incluidas en los avances progresivos y en las obras complementarias. Necesitamos conocer la información, porque no tenemos la información completa de la Vía de las Américas, nos hubiera gustado tenerlo para ahorrarle ese trabajo a usted, pero si nos gustaría que ustedes contemplara a nivel del Gobierno Nacional el Conpes integral para que sea la ruta de navegación de la Costa Caribe en materia de infraestructura vial.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Zulema Jattin y enseguida el Senador Mario Náder, Jaime Dussán también.

Honorable Senadora Zulema Jattin Corrales:

Gracias Presidente, la región Caribe ha insistido durante muchos años por esa inversión en infraestructura vial que nos coloque como debe ser frente al desarrollo del país a los Tratados de Libre Comercio y en fin, frente al desarrollo de la cuenca Caribe que se ha convertido para nosotros en una importante socio aliado. Ese reclamo Ministro de la Región Caribe en el tema de infraestructura vial, perfectamente podría recogerse en el Conpes que usted nos señal. La Senadora Zuccardi habla de un Conpes integral, nosotros como Senadores de Colombia, pero principalmente Senadores de la Región Caribe colombiana, queremos hoy en presencia de la Directora Nacional de Planeación, de la señora Viceministra de Hacienda y por supuesto del señor Ministro de Transporte, que haya un compromiso para que ese Conpes integrara la infraestructura de la Región Caribe tenga una fecha.

En privado comentábamos que hay que hacer un mayor esfuerzo en materia de estudios para soportarlo, pero para nosotros es importante que se plasme en ese documento el compromiso del señor Presidente de la República un compromiso que él expreso claramente en el Consejo Comunal de San Juan de Nepomuceno en Bolívar, pero que queremos que quede realmente plasmado tanto en los documentos de Planeación Nacional, como en las realidades fiscales del Ministerio de Hacienda, nosotros ahora que se retiro el Ministro, por supuesto que apoyamos esa emisión casi titánica que él tiene de integrar a Venezuela y Panamá a través de nuestra Región Caribe. Como podríamos no apoyarla, pero si requerimos que ese compromiso quede expresado de verdad en los documentos y en el esfuerzo fiscal que se requiere.

Yo no me atrevería a reírme después de lo que él ha dicho, del compromiso presidencial y de que le cree al señor Presidente de la República a quien por supuesto yo también le creo, pero quisiera que también le creyera todo el alto Gobierno y que todas las dirigencias de la Región Caribe Colombiana tuviese esa confianza expresada en una incertidumbre que nos haría un Conpes definitivo de inversión en infraestructura viales en nuestra región, un Conpes donde se expresara los compromisos fiscales del Gobierno Nacional y de la concesiones que se van integrar en la mega concesión. El Ministro se retiro, yo quisiera Presidente esperar que el estuviese presente porque es él, el artífice importante de este proyecto. Se retiró a la Comisión Sexta.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sí quieres Senadora, escuchamos a la Directora de Planeación, que va hacer alguna referencia y lo mismo la señora Viceministra.

Honorable Senadora Zulema Jattin Corrales:

La doctora Carolina va a tener a una gran responsabilidad en ese documento de política económica y social. Ministro señalado hace unos segundos que ese deseo de la región caribe colombiana, esa orden presidencial, ese compromiso del señor Presidencia, que en presencia suya él expreso en San Juan de Nepomuseno en Bolívar en un Consejo Comunitario queremos que quede realmente expresada en los documentos elaborados en Planeación Nacional y en los compromisos fiscales que tiene que ratificar el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, nosotros esperamos como dirigentes de la región caribe que ese Conpes integre de verdad ese ambicioso proyecto que usted ha llamado la Autopista de las Américas y que seria la Inversión en infraestructura mas importante de Colombia y por supuesto en nuestra Región en los últimos años, pero queremos tener esa certeza, esa certidumbre de que vamos a poder hacerlo, con un patrimonio autónomo que se vana constituir con bienes de nuestra región, con bienes costeños, que quizás no logren llegar Ministro a $1.500 millones de dólares producto de su venta, pero que van hacer un aporte importante de nosotros, de nuestra región a ese ambicioso proyecto y que se integraría con la media concesión, con la unión de las concesiones de la Costa Caribe colombiana.

Creo que para los Senadores de la región y los Senadores de Colombia es importante que ese compromiso de verdad se exprese mucho mas firmemente, que podamos traer un cronograma de avances de esas tareas, cronograma del patrimonio autónomo que aun no conocemos, que sabemos que esta estructurando el Ministro Alberto Carrasquilla pero que no conocemos mayor información de esos avances. Un cronograma que nos permita saber, cuando podría estar ese documento Conpes, soportando ese Plan de Desarrollo vial del caribe colombiano, para que podamos tener una información precisa que entregarle a la gente de nuestra región, pero que sobre todo para hacerle el control político que es nuestra obligación y nuestro deber realizar como Senadores de la República. La señora Directora de Planeación creo que va intervenir, ella probablemente nos dará una mayor información, pero antes las interpelaciones de los Senadores Ashton y Náder que creo que van en un sentido similar a lo que queremos oír, que no es mas que concretar la Autopista de las Américas con fechas, con cifras, con avances para que podamos inaugurarla juntos señor Ministro en el próximo periodo de Gobierno.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Senador Ashton con mucho gusto.

Honorable Senador Alvaro Antonio Ashton Giraldo:

Gracias Presidente por su generosidad, un saludo especial al señor Ministro de Transporte, a la Viceministra de Hacienda y por supuesto a la Directora de Planeación Nacional y a mis colegas de la Comisión Tercera de Senado. Sin duda que aquí no vamos hacer un cuestionamiento de la propuesta que ha venido agenciando el señor Ministro de Transporte Andrés Uriel, confiamos en que esa propuesta se vaya concretando y se vayan definiendo sus fuentes de financiación, a efectos de que se garantice el desarrollo del bienestar de todos los colombianos. Nuestra preocupación es concreta señor Ministro. Entendemos que ya en el diseño que usted ha venido concibiendo esta esquematizado todo el proyecto vial de la ruta de las Autopistas de las Américas, de la ruta al sol y de la concesión ruta Caribe, eso lo tiene usted suficientemente dimensionado en su mente. Queremos entonces señor Ministro aprovechando que hay una disposición del Gobierno y una voluntad del ejecutivo, pero también un interés de la bancada parlamentaria de los gobernadores de la Costa Atlántica y debemos reconocer de verdad la disposición que tiene y que ha tenido el Gobierno en ese tema.

Nosotros queremos que ese documento Conpes que iba a efectuarse en el día de hoy, que apenas se contempla en el borrador, el compromiso de vigencias futuras de la venta de los activos de Corelca, Geselca y Urrá, que de conformidad con la expresión del señor Vicedirector o Subdirector de Planeación Andrés

Escobar, que dice que por solicitud suya señor Ministro, ese documento Conpes no se podía hacer hoy, ni puede hacerse sino antes del 20. Nosotros deseamos que como esas líneas ya están dibujadas en su mente, concebidas en su visión de país que necesitamos en materia vial, con el señalamiento que se han venido planteando desde Planeación Nacional y las inquietudes de los gobernadores y los parlamentarios de la Costa, ese documento se expida antes del 10 de octubre, habida consideración, un Conpes extraordinario me dijo a mí, que se podía hacer el doctor Andrés Escobar.

Entonces mire que el 10 de octubre, hay una convocatoria de todos los gobernadores y la bancada parlamentaria en Cartagena, seria apenas normal que el Gobierno ratifique la voluntad, que el Gobierno de conformidad con los planteamientos que ha hecho el señor Presidente, las afirmaciones reiterativas del señor Ministro de Transporte, la voluntad de Planeación Nacional y del Ministerio de Hacienda en contribuir a las fuentes de financiación. Yo creo que es posible que tengamos un esquema, o un borrador de ese documento Conpes antes del 10 y es lo que queremos todos los parlamentarios de la Costa Caribe Colombiana. Que eso sea el inicio de las discusiones, porque el compromiso es que ese documento este antes del 20 de octubre, tal como se quedo sellado allí, en ausencia de la Directora de Planeación, pero en presencia del Ministro de Hacienda, del Ministro de Transporte y del Director encargado de Planeación. Nosotros reclamamos de la Costa Atlántica un Conpes sindicativo, no estamos pidiendo que haya una apropiación de recursos, queremos que haya un Conpes indicativo, incluyendo todas las vías del Caribe Colombiano. Que se ejecuten el año entrante o dentro de dos años o dentro de cinco años, esta bien, estamos de acuerdo que busquemos las fuentes en el futuro, pero necesitamos ese Conpes sindicativo que nos diga, que es lo que vamos hacer, cuando lo vamos hacer y como lo vamos hacer. Con ello se acaba la incertidumbre y es apenas normal que el Senador Barco con toda la experiencia que tiene y le reconocemos su experiencia, sea escéptico frente a las fuentes y no lo hace el Senador Barco por hacer un cuestionamiento burlesco, ni mas faltaba, entiendo la seriedad y la responsabilidad del Senador Barco con el Ministro de Transporte no, ni creo que de pronto la espontaneidad de la señora Viceministra de Hacienda sea un acto burlesco contra el Ministro no, yo conozco también de la seriedad de la Viceministra de Hacienda y de la Directora de Planeación.

Queremos entonces que haya un documento indicativo que le diga al país, que el Gobierno Nacional sí tiene efectivamente y ratifica el compromiso que reiteradamente ha dicho el señor Presidente, que hay un plan vial para la Costa Caribe colombiana, que busquemos la fuente de financiación en el camino, las aceptamos. Yo no quiero decir aquí señor Ministro que el producto de los activos de Corelca, de Geselca y de Urrá, es producto de la contribución de todos los costeños, en una sobretasa del 20% y con ese constituyo el patrimonio eléctrico de la costa y estamos de acuerdo que hoy sea el patrimonio de los colombianos y que esa plata, gracias a la disposición sea invertida en la Costa, de acuerdo, pero necesitamos ese documento indicativo.

Yo no creo que ha estas alturas del paseo, no se tenga desquematizado todo el plan vial del caribe y que se pueda hacer un documento orador y que esperamos que se haga el Conpes antes del 20 de julio. Esperamos señor Presidente que el Gobierno nos entienda en esta petición, el 20 de octubre perdón. El 20 de octubre que es la fecha tope de aprobación del Presupuesto, reiteramos la disposición y la voluntad de la bancada parlamentaria costeña y la solidaridad de todos y cada uno de los parlamentarios de la Comisión Tercera y del Congreso, a que el Gobierno nos ayude en ese tema, gracias Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Náder.

Honorable Senador Mario Salomón Náder Muskus:

Gracias Presidente, la verdad Presidente hemos quedado con una serie de dudas después de este debate. Voy a ir tratando de decir las dudas que me han quedado. La primera duda, es que a nosotros a la Costa, a todos los parlamentarios de la Costa y al Gobernador de la Costa que nos hicimos presente, el día de la votación en el Congreso de la República en las Comisiones Terceras, se acordó que antes del día 20 de octubre se haría un Conpes y un Confis, solamente para la Costa Atlántica, entonces no sabemos, yo creo mucho en la seriedad de Oscar Iván, creo mucho en la seriedad de la Directora de Planeación, de la Viceministra, de pronto pueda que nos digan que hay tiempo o no hay tiempo para hacer el Conpes o si lo tienen programado o no y hay que creerle de todas manera si lo hay o no lo hay. Pero a mí siempre en política he dicho que los pactos se hacen para dos cosas, para ganar y para cumplir, aspiro que tengan la disponibilidad también de querer cumplir. Me entusiasma la vehemencia con que el Ministro toco el tema de hoy, me gusta el entusiasmo que demostró y que el gran compromiso que tenemos y que tiene el Presidente para con dicha obra. Porque también quiero poner los pies sobre la tierra. La venta de Urrá y de Corelca y la parte de Getelsa no alcanza, ni siquiera el 80% de la cifra que estamos diciendo hoy aquí en las ventas.

¿Por qué?, porque quiero ser claro, Urrá tiene un componendo que es evitar erosiones, inundaciones y todas estas cosas, que para el Gobierno pueda que sirva y tiene un valor. Pero para el que es comprador, eso no le importa, para ellos solamente es lo que Urrá genera y Urrá lo que genera son 340 mil de kilovatios o sea cuanto pueda costar eso, a la venta de un público 300 mil millones o 400 mil y 500 mil que me dijo el doctor Yabrudi, reciente nombrado en Getelsa lo máximo que eso seria, seria entre $800 mil y 900 mil millones de pesos o sea que hablar de un millón doscientos mil o de mil quinientos. Yo pienso que la Costa lo que puede decir es que tenemos la cuota inicial, lo que de esa venta, pero hablar de cantidades astronómicas, no lo hay, por eso me alegra hoy, como hablo el Ministro dijo, no importa el Presidente quiere la obra y la vamos hacer. Entonces yo pienso que hoy es un importante de todas maneras, porque para la Costa es importante unir de todas maneras que Venezuela, Panamá y Colombia estén a una hora o hora y media, para los puertos, sobre todo para el Puerto de Barranquilla y los otros puertos es importante.

Lo que si quiero es decir, que a mí me preocupa los recursos, porque yo sí no veo, que si no tenemos hoy, un Conpes, ni un Confis de cómo va hacer el manejo de la Costa, menos unas obras que van a empezar en el 2012, en el 2014. Eso lo veo mas difícil, porque no sabemos si es con este mismo Gobierno o con otro, o si que cambia. Entonces estamos hablando sobre hechos intangibles. Yo pienso que para la Costa es importante que hoy se nos diga a nosotros, cuando se va a realizar ese Conpes y ese Confis, porque es que nosotros salimos de aquí de esa reunión, hablar con nuestros departamentos, con nuestros Gobernadores a decirles nos van a tener en cuenta. Se nos olvido en el Conpes 3535, se olvidaron de nosotros en el 3536, pero ahora nos van a tener en cuenta y no fui por descuidos de ellos. Estaba preparado, pero no se puede hacer en el momento que era, porque yo si creo que estaba preparado eso. Entonces a mi si me gustaría saber, de que nosotros los congresistas costeños no quedemos como mentirosos y se nos diga la realidad, cuando va hacer ese Conpes, cuando va hacer ese Confis y la verdad es que nos digan, de donde van a salir esos recursos que se van a poner en ese Conpes y en ese Confis, gracias Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Jaime Dussán.

Honorables Senador **Jaime Dussán Calderón:**

Presidente, yo creo que la citación a los señores Ministros y particularmente al Ministro de las Comunicaciones en el país terrestres y de Planeación y de Hacienda tienen una importante contracionista en Comisión, cuando quiera que se trata de un problema sensible en este momento particular para la Costa Caribe. Yo no sé si la Costa Caribe está unida, entre los gobernadores y los alcaldes en general, porque creo que a la Costa siempre se le ha dado un tratamiento región. Si cuando se hablan de los temas de la Costa, casi siempre se dice la Costa Caribe, no se dice así, el Eje Cafetero, no se dice así el sur del país, no se dice así Bogotá-Cundinamarca-Boyacá, no se dice así el oriente.

Casi siempre se intenta resolver el tema de la Costa como un problema de que si estuviera integral el tema de la Costa y creo que no es tan cierto ese fenómeno, es decir de que exista digamos un proyecto estratégico integral de la Costa Caribe para sus planes de desarrollo, es decir si alguna vez se ha reunido los siete gobernadores, todos los alcaldes, todos los diputados, todos los parlamentarios y tienen un solo plan estratégico y entonces no se porque están tan mal. Porque no tienen Presidente costeño, bueno pongan a Edgardo que salio Procurador. Pero en general digo yo esto, es porque, yo como Salomón Náder estuve estos días por la Costa, estuve en Barranquilla, en Cartagena, en Santa Marta y en Guajira y en todas las regiones, donde uno va, la gente le plantea ese tema Ministro, ese tema de cuando la Costa podrá tener un tratamiento favorable por parte del Gobierno Central y en la Guajira lo recuerdan a uno, en protesta nosotros votamos con Gaviria y gano Gaviria en Guajira contra Uribe en la segunda reelección, no porque fueran de comunista, no se han volteado como usted el comunismo, al cristianismo, sino al contrario, pero, no volteado, sino cambiado de opinión, uno de joven es comunista y después cuando es comunista, le pasa lo de usted, se pone a leer la Biblia.

Entonces, aprende a leer, he conocido muchos, los godos para comunistas y al contrario. Entonces yo digo hay que tener un tratamiento, pero es que los tratamientos que a ustedes les dan a los de la Costa es regularmente, el tratamiento que le dan a otras regiones, lo que pasa es que las otras regiones no están tan unificadas no se nota, es decir porque los paisas vienen y hablan solos, los caldenses solos, los quindianos solos, los pereiranos solos, los vallunos solos, los pastusos, van al Ecuador etc. Entonces no tienen ese problema. Pero hay definitivamente Ministro unos planes estratégicos que la gente pide que se cumplan, porque es que el Gobierno le esta dedicando más tiempo al asistencialismo en Colombia y le esta dedicando mucho esfuerzo a la política de seguridad democrática, muchos recursos, sin que tengan los éxitos suficientes que los colombianos pudieran prever y creo que los colombianos agradecerían muchísimo mas, que estos programas asistencialistas, proyectos estratégicos. Realmente el Gobierno se esta gastando diez billones en asistencialismo en este momento, Familias en Acción, Pedros en acción, Santiagos en acción un poco non de plata. Se están gastando en política de seguridad democrática 14 billones al año, uno con otro, pan con queso son 24 billones que no tienen la producción que hoy quisieran. Yo en estos días me puse analizar la política de seguridad democrática desde el punto de vista de la estrategia de acabar con la guerrilla, porque la política de seguridad democrática, el Gobierno esta obligada básicamente acabar con la guerrilla y no ha tenido los éxitos en esa materia, paramilitares reinsertaron 30 mil supuestamente, están delinquiendo todos, o por lo menos el 90%.

Los capos están sacándole la responsabilidad al tema de justicia y paz, están negociando los Estados Unidos, pero hay ahí una delincuencia muy reactivada, en todos los rincones de Colombia sobre todo notorio en las principales capitales empezando por Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, inclusive Barranquilla ya Senador Ashton esta una expresión de preocupación delincuenciales muy grandes que se están dando en el país y hay una guerrilla que lamentablemente se esta reactivando a pesar de que se habían logrado diezmarla, y eso va a seguir justificando una política de seguridad en la inversión muy alta que no baja, para ganar de esos recursos posibilidades en la inversión, no asistencialista a la que hace el Gobierno Nacional, sino la inversión en obras, en planes estratégicos de desarrollo. Esperemos que ahora que llegue la crisis económica señora Directora de Planeación y sobre todo el Ministerio de Hacienda no apliquemos la política gringa, porque ahora pasaron del capitalismo salvaje, al socialismo salvaje, en los Estados Unidos.

Es decir, me imagino que el gran fucollama debe estar supremamente preocupado, debe estar a punto de romper tres libros y ha hecho bastantes ediciones, debe estar a punto de recoger mas de uno, en todas esa teorías económicas, por fortuna en el ultimo empezó a corregir un poquito de las posibilidades de echar para atrás sus tesis en estas materias. Pero yo creo que va haber crisis y es absolutamente imposible que en Colombia la sigamos ocultando. Todos los esfuerzos que la gente hace, no esta pasando nada, no va a pasar nada y entonces uno ve los datos y en estos días presentaron los datos, la gente cuanto menos ropa compro, la gente cuanto menos comida compró en el semestre este comparado con el otro, la gente cuanto menos invirtió comparado entre este semestre y el otro. La gente cuanto menos utilizó el bell rosita comparado este semestre con el otro, si que hay una realidad y yo creo que esas proyecciones que nosotros nos hemos dado, no van a hacer ciertas, por lo tanto yo no le auguro tantos éxitos a los deseos de los compañeros parlamentarios y gobernadores y alcaldes de la Costa Atlántica, de la Costa caribeña porque logren, con lograr toda la inversión en ese campo. Ahora yo creo que las cosas no se pueden seguir resolviendo con Conpes ordinarios o extraordinarios para cada caso, porque entonces sencillamente no tienen sentido. Yo lo que creo es que tienen que ser, definitivamente las obras que sean viables en el país y mi opinión en algún momento la orientación de la política en Colombia cambiara, pero yo lo que creo es que definitivamente la inversión como esta orientada hoy es equivocada y mientras la inversión como esta orientada hoy, sea equivocada, todos esos proyectos estratégicos que se han planteado en los planes desde el punto de vista teórico, no van a tener éxito, ni van a tener posibilidades de cumplirse sobre todo y principalmente porque no hacen parte de las prioridades del Gobierno Nacional.

Pero yo creo que son buenos para constancia histórica, los debates que se están planteando, además de Ministro la lamentable situación que tenemos por el invierno, que eso si es contra toda proyección, va ha ser enemigo de las posibilidades de las inversiones que se hagan en este momento en las vías colombianas, pero indiscutiblemente nosotros tenemos un atraso grande en esta materia y no va hacer posible que con estas proyecciones lentas que se tienen en este momento por parte del Gobierno se puedan resolver. Y con esto termino Ministro, creo que ustedes tienen que ser mas enérgicos con las concesiones, yo creo que las concesiones se están ganando bien, les esta yendo bien y no creo que estén cumpliendo definitivamente con sus obligaciones y creo que es necesario que el Gobierno tenga una mayor vigilancia en las concesiones colombianas.

Porque hay quejas en esa materia, mucha gente enriqueciéndose en esas concesiones y muy poco los resultados efectivos a largo plazo como la gente lo aspira, hay bastante deterioro de vías en Colombia que no debiera de ser así, lamentablemente hoy lo estamos viendo y aquí varios lo han planteado con sus denuncias. Pero en todo caso siga ahí Ministro con su ilusión y la defensa de esas proyecciones, porque creo que tiene que prepararse para cuatro mas años de Gobierno.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Doctora Carolina Rentería, Directora de Planeación Nacional, perdón un momentito, me había solicitado desde…

Honorable Senadora **Yolanda Pinto Afanador:**

Gracias Presidente, yo quiero referirme rápidamente a lo siguiente: celebro enormemente Ministro su vehemencia, su optimismo, su convicción y su compromiso es lo primero para uno arrancar, o mas bien para continuar en un proyecto de la magnitud de lo que significa la infraestructura vial en Colombia. Estoy de acuerdo con usted, el país debería endeudarse para hacer infraestructura, yo creo que es la mejor inversión, es donde mejor se podía invertir el endeudamiento. Pero igual que celebro su convicción y su entusiasmo y que nos transmite esa esperanza de que a mi no me cabe duda que las cosas van ha ser como usted las plantea, cosa que me anima enormemente y me compromete, me compromete aquí en el Congreso para acompañar esas propuestas y esos caminos de desarrollo, sobre todo lo que acabamos de ver con todo el tema del Caribe, que me parece que es fundamental, importante, prioritario. También lamento profundamente y espero que eso no se traduzca en desacuerdo y en falta de compromiso las risas de la señora Viceministra.

Yo así como celebro su actitud Ministro, y se le agradezco de verdad en nombre de muchos colombianos que creemos en el desarrollo de infraestructura vial, lamento profundamente, yo guardo la esperanza señora Viceministra

de que sus risas, no se traduzcan, porque, las risas suyas no eran con el Ministro, eran con el país, que estamos esperando el desarrollo de la infraestructura vial, ojalá que esa risa no se traduzca en que, allá en el Ministerio de Hacienda, claro que tengo un antecedente un poquito maluco y es, la presentación que ha hecho el señor Ministro con bombos y platillos que hizo hace unos meses del acompañamiento a los Departamentos en el proyecto del desarrollo de los planes departamentales viales, que al momento tenemos cero de eso, no hay nada, ni plata prestada, ni plata regalada, ni plata de ninguna forma, ojalá Viceministra, se lo digo con todo el respeto y el cariño, que fueron para nosotros para los colombianos, no para el señor Ministro solamente.

No se vayan a traducir en negativa a todo lo que tiene que ver con la infraestructura vial, porque eso si seria garrafalmente dañino para este país, pero sobre todo para un Gobierno, para un Gobierno que ha tenido unos éxitos en unas cosas, muy definida como la seguridad democrática que yo se la reconozco pero que tiene bastantes deficiencias en otros temas importantísimos como el que estamos hablando, si el Plan Vial para la competitividad, para el desarrollo del país en este siglo, no tienen el compromiso de quienes buscan como dijo el Ministro la platica que son ustedes, entonces de verdad que nos quedamos bastante preocupados y hemos perdido el tiempo. Entonces celebro inmensamente el proyecto, todo lo que nos ha presentado el Ministro, pero lamento profundamente el comportamiento del Ministerio de Hacienda, gracias Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la señora Directora de Planeación.

Honorable Senador Jaime Dussán Calderón:

Presidente, Senador Aurelio es para pedir una información, como ya este debate va a terminar en unos 40 minutos, ya hoy no vamos alcanzar proyectos, usted tiene un foro mañana muy importante, quiere decir que los proyectos los revisamos para el martes, para que quedaran anunciados los proyectos, me parece bueno que los anunciáramos y vamos a escuchar por supuesto a la señora Directora de Planeación y a la señora Viceministra, que a mi como me encanta que se ría, porque ella es tan seria, no, no siga riéndose por favor.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Bueno tiene la palabra la señora Directora de Planeación.

Doctora Carolina Rentería, Directora Departamento Nacional de Planeación:

Gracias Presidente, gracias honorables Parlamentarios, haber yo me voy a referirme brevemente al tema de los documentos Conpes, que me parece muy importante poner digamos claridad sobre como es que se están desarrollando y a cuales son nuestros compromisos. Primero, va ha ver un documento Conpes solo para la ruta del sol, este proyecto como dijo el Ministro, llevamos un año estudiándolo por parte de la Airsi, esta como también dijo el Ministro el día de hoy, esta tarde hay una reunión que ya arranco esta mañana para ver como, no Ruta del Sol por eso. Un Conpes primero para ruta del sol, un año llevamos preparando el proyecto, un año lleva el Airsi, es un proyecto que se busco desde el comienzo estructurarlo en las mejores características técnicas, financieras, legales, ambientales, entonces lo primero que queremos es que ese documento realmente refleje todo ese esfuerzo que sea ha hecho este año.

Entonces ese primer documento que será el resultado de todos estos trabajos y que evidentemente ya tendrá los costos definitivos y cuanto en principio seria la participación por parte de la Nación en este documento Conpes, debe salir en el próximo mes. Si nosotros esta tarde tenemos la reunión con la Airsi, ruta del sol, entonces nosotros hay vamos a tener ya la primera cuantificación y por lo tanto el documento Conpes arrancaría, seria dentro del primer mes, yo me puedo comprometer a eso en términos de ruta del sol. En términos de autopistas de las Américas. Primero es Autopista de las Américas como la presento el Ministro de Transporte, estamos hablando del proyecto que integra las vías tal cual él lo describió, no de proyectos adicionales, sino solo del proyecto que se llama Autopistas de las Américas como en principio ha sido concebido y en ese si, en el otro llevamos un año trabajando, en este no llevamos un año trabajando, por lo tanto primera fecha que pusieron 10 de octubre, hoy es 7, yo de aquí al 10 difícil podría comprometerme con un documento Conpes.

Que sí estamos trabajando, estamos trabajando un borrador de documento, pero es un borrador de documento que en este momento que tiene, como bien lo dijo el Ministro y el Ministerio de Hacienda, la Viceministra ahorita lo va a ratificar, el compromiso del Gobierno Nacional de dirigir los recursos de la capitalización de Corelca, Urrá, Geselca, al desarrollo de este proyecto de vías y ahorita veremos el cronograma que tiene el Ministerio de Hacienda, pero digamos que el documento Conpes en este momento, el borrador del documento Conpes lo que dice es que procederá, se avanzara en los procesos de las capitalizaciones y que los recursos que salgan de este proceso irán a la financiación de la vía de las Américas. No tenemos en este momento estudios detallados sobre las vías, bien el Ministro dijo que él esta en proceso de reunirse con los concesionarios, dijo, que sin mal no me acuerdo aproximadamente ocho concesionarios que tienen ahorita, entonces este documento Conpes tiene, por un lado el tema financiero, por el lado de los recursos de Geselca, Urrá y Corelca. Por otro lado el tema de las negociaciones que esta adelantando el Ministro con los concesionarios, uno tiene que integrar todos esos temas y ver si se requieren o no se requieren compromisos adicionales. Por lo tanto en términos de la pregunta que me han hecho que cuando, como, quien y demás. ¿Cuándo? En el momento en que ya tengamos, depende del detalle que quiere en el documento Conpes y por eso arranque hablando de la ruta del sol, ese va ha ser un documento muy detallado, muy bien hecho.

Nosotros ahorita que nos podemos comprometer, a que los recursos de la operación de Corelca, Geselca y Urrá, van a ir a la ruta de las Américas en eso esta el compromiso total del Presidente de la República y todo el Gobierno, en eso nos podemos comprometer, no nos podemos comprometer en este momento a decir, no sabemos.

Por eso es un documento donde van el compromiso, por eso dije, el documento en este momento puede tener el compromiso por escrito de la Nación de que los recursos de este proceso van a ir a un patrimonio autónomo y que ese patrimonio autónomo financiara, ahorita la Ministra de Hacienda va hablar sobre el tema, financiara la Autopista de las Américas. Eso nos podemos comprometer en este momento, obviamente entonces podemos ir avanzando, que el Ministro siga avanzando en las negociaciones que esta haciendo con los concesionarios y yo en este momento mas allá del compromiso de que si estamos trabajando en el borrador, yo les puedo mostrar el borrador, el borrador dice lo que acabo de decir, los recursos de Corelca irán a este proyecto, en este momento no me puedo comprometer para el 10 de octubre que es la fecha que me piden, porque hoy es siete.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Con mucho gusto Senador Barco.

Honorable Senador Víctor Renán Barco:

Uno entiende que el énfasis de energía que pone el Ministro para entusiasmar la representación del litoral atlántico tenga como finalidad dar la sensación que en manos de él esta el proyecto y seguramente desde el punto de vista del Ministerio del Transporte o sea de la ingeniería, es viable y pueden tener mucho fundamento las expectativas de la bancada costeña, porque el Ministro forma parte de un grupo dentro del gabinete que es el del gasto, pero el Ministerio de Hacienda y usted, forman parte de otro sector que es el que tiene que manejar la plata, las finanzas, captarla y claro que el Ministro es un hombre muy estudioso y presiona siempre por esa extraordinaria memoria que tiene. Uno parece que esta asistiendo a una clase de geografía con todos los detalles tópicos de Colombia, pero yo no se si él se dará cuenta o no, que el mundo comenzó a cambiar hace ocho días, que esa orgía de lo que llamo Grispan, la exuberancia irracional se acabo que no va ha ser lo mismo vender un complejo hidroeléctrico ahora que antes.

Yo creo que hay muchos planes que comienzan a revisarse en los grandes centros financieros y esas ideas o esa percepción si la tiene usted y la tiene el Ministerio de Hacienda, yo de pronto le hice daño a la señora Viceministra de Hacienda, una persona que todo el país reconoce como muy técnica y puesta en sus cabales, en sus reales, porque la vi sonriéndose, ella no se sonreía ni de lo que estábamos diciendo aquí, talvez estaba pensando en algo y de pronto yo hable como para ponerle un poco de picante al tema de la sonrisa de ella, pero no tiene otro sentido eso, yo mismo la disculpo ante la audiencia. Entonces, hay ahí un hoy, existe un marco financiero, global, internacional completamente distinto y seguramente que ya el Ministro de Hacienda también esta reflexionando, porque le he leído declaraciones a medida que lo acosan los periodistas especializados o sea que el tema no se despacha hablando repito la palabra que ya se empleo aquí con la vehemencia del Ministro, las cosas son, desde la semana pasada, porque ni siquiera la decisión que tomo el Congreso de los Estados Unidos tranquilizo, la bolsa lo sabe todo el mundo.

Ayer tuvo las mayores zozobras de pronto bajo como era de esperarse y subió algo, no se que este pasando hoy o que puede pasar en el Asia también. Todo eso se va a reflejar en Colombia porque si estamos globalizados, lo que ocurre en cualquier parte del mundo tiene alguna consecuencia en nuestro país y son ustedes Ministerio de Hacienda y Planeación los que se tienen. Por eso por lo que se dan cuenta de eso se nombra, por eso es por lo que usted no se esta comprometiendo con la Costa en este momento, esta hablando de la ruta del sol, porque llevan pensándola mucho tiempo y finalmente le entregaron un estudio que va a ser básico a la corporación financiera internacional, pero este otro por lo visto para decirlo en términos muy realistas todavía parece demasiado crudo, señores de la Costa Atlántica.

Doctora Carolina Rentería, Directora Departamento Nacional de Planeación:

A ver Senador…

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

No ha concluido la señora Directora de Planeación.

Doctora Carolina Rentaría, Directora Departamento Nacional de Planeación:

Yo estoy de acuerdo con lo que acaba de decir y por eso enfatizo en la importancia de tener los Conpes, por separado, porque nosotros, ruta del sol, se diseño desde que se concibió se busco como un proyecto donde la concesión buscara atraer por ejemplo Fondos de Pensiones, recursos del sistema financiero, que empezaran a financiar el desarrollo de la infraestructura y entre mas serios y mas información tengan los documentos Conpes, mas vendibles van ha ser al sector financiero que nosotros aquí estamos buscando recursos del sector privado, de hay realmente yo en eso insisto mucho en la necesidad de que la calidad de estos documentos sea buena. Porque si nosotros sacamos un documento Conpes que luego va a leer cualquier inversionista o cualquier sector financiero o Fondo de Pensión y no dice mucho, no hemos avanzado en lo que realmente queremos es hacer las obras y financiarlas de verdad, no es avanzar en unos compromisos que no vayan avanzando al ritmo adecuado.

Entonces por eso ruta del sol, ya esta lista, Autopista de las Américas enfatizo esta el compromiso del Gobierno Nacional de que los recursos se quedan en la Costa Caribe y desarrollan esta autopista, tenemos entonces que avanzar en el tema de Corelca que lo dice la Viceministra ahorita, en el tema de las concesiones que esta avanzando el Ministro y con eso ya tendremos mas claridad de un proyecto que diga, lo que pidió la Senadora Zulema que es cuando, como y que. En términos de las vigencias futuras que pidieron para por ejemplo de esta de la ruta de las Américas, las vigencias futuras las dará el Confis una vez se haya materializado la operación de Corelca, porque nosotros digamos no podemos dar vigencias futuras sobre una operación financiera que no se ha materializado, ese es el segundo.

La Senadora Piedad arranco esta citación hoy, haciendo referencia a unos documentos Conpes, dijo desde 1998 de la Directora de Planeación en ese momento la doctora Cecilia López. Yo no quiero repetir eso, yo no quiero repetir unos documentos Conpes que se sacan y no se vuelven realidad, estamos hablando de 10 años después y unos documentos que no se han hecho realidad. Entonces nosotros ahorita podemos hacer, Ruta del Sol y Autopista de las Américas como las está haciendo el Ministro. En términos del resto de vías, entonces hay las podemos dividir en dos, estoy de acuerdo en que en un momento cuando ya tengamos mucho mas claro todos los proyectos, debemos sacar un documento Conpes vial de la Costa Caribe que realmente integre todo lo que estamos haciendo. El Ministro mostró aquí una cantidad de otros proyectos que realmente suman al desarrollo integral de la región, que es lo que propone la Senadora, nosotros ese documento podríamos decir que es un tercer documento, donde ya integramos todo, como una vez ya tengamos claridad.

Yo me comprometo a sacarlo en el momento en que hayamos avanzados en estos dos e ir construyendo todo el resto de proyectos que están y posible, y ahí podemos poner, porque no solo es, lo podemos incluso hacer como arranco el Ministro que me parece que fue muy importante, no solo vías, sino el tema de ferrocarriles, de puertos, de aeropuertos, realmente el desarrollo de la infraestructura y la competitividad de la Costa Caribe y la integración de la Costa para poder llegar hasta los trayectos que tengan que ver con proyectos de 2.500 kilómetros. En términos de nuevos desarrollos el Ministro aquí hablo de cinco mil millones de dólares de Autopista de las Américas y dos mil quinientos de la Ruta del Sol. Estamos hablando de siete mil quinientos millones de dólares, solo para que recordemos, todas las inversiones de transporte en el Plan de Desarrollo entre 2007 y 2010 son 10 mil millones de dólares, es decir solo 25% más de lo que estos dos proyectos suman en todo el país.

Obviamente aquí estamos hablando de un ritmo de ejecución superior a dos, tres a cuatro años, que es lo que esta en el Plan de Desarrollo, pero me parece que es importante dimensionar que significa 7.500 millones de dólares en el desarrollo de estas dos grandes proyectos de infraestructura sin sumar el resto de concesiones, sin sumar inversiones en el río Magdalena, en el Canal del Dique, en aeropuertos, en puertos y demás. Yo entonces, eso seria como los compromisos que puedo mostrar, el viernes desafortunadamente ni el Ministro de Hacienda, ni yo vamos a estar, porque vamos a estar en Washington en parte haciendo la tarea, que ahora es más compleja, de ir a buscar como vamos a financiarnos y demás digamos, nosotros tenemos que hacer toda la tarea de manera integral.

Pero créame nosotros todavía podemos vender nuestros proyectos de concesión, si están bien estructurados y si nosotros le damos a los inversionistas tranquilidad sobre ellos, por eso si insisto en la calidad de los documentos. Pero Senadora, Ruta del Sol esta a menos de un mes de salir, en el momento en que salga nosotros ya, la licitación es cuarto trimestre y ya es un hecho, eso es mucho mas avanzado que lo que hay en el Conpes 3535 y 3536. Ese proyecto, estamos Senadora, si usted me hace un balance dentro de dos meses o tres meses, usted va a tener documento 3535 y 3536, que esto el país y va a tener dos documentos Conpes Ruta del Sol y Ruta de las Américas para la Costa Caribe, mas el tercero que estamos haciendo. Entonces estamos en transito de quedar equivalentes en términos de documentos Conpes con un compromiso de recursos por parte del Gobierno Nacional de manera muy importante para el desarrollo de la Costa Caribe.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Me permite una interpelación. La Ruta del Sol se le cambio el nombre, la conocimos en Crédito Público desde el año 98, con el nombre Tobía La Grande-Puerto Salgar, con todo los problemas que eso le causo y con la demanda que vino posteriormente, porque exigieron cambio de diseño, etc., pero eso es un proyecto viejo al cual se le había aprobado en Crédito Público, si no me equivoco doctor Aurelio Iragorri con la colaboración suya, alrededor de 100 ó 200 millones de dólares. Entonces lo que soluciono el Gobierno Nacional fue el problema que se había causado con los concesionarios, porque habían presentado una póliza falsa y los recursos adicionales que se requerían y le cambiaron el nombre, pero la ruta Tobia La Grande-Puerto Salgar era esa

misma Ruta del Sol que nos habían anunciado en este momento.

Doctora Carolina Rentería, Directora del Departamento Nacional de Planeación:

Pero Senadora usted acaba de decir, un proyecto de 100 o 200 millones de dólares, nosotros le acabamos de hablar de un proyecto de 2.500 millones de dólares, la diferencia entre 200 millones de dólares y 2.500 millones de dólares, son dos proyectos totalmente diferentes, no solo se cambio el nombre, sino se le dio toda la concesión de integrar la Costa Caribe, realmente integrar la Costa Caribe con Bogotá y estamos hablando del proyecto mas grande de infraestructura con el de la ruta de las Américas.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Gracias señora Directora, tiene la palabra, no se si tu quieres hacer uso de ella, antes de que hable la señora Viceministra, con mucho gusto Senador.

Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:

Muchas gracias Presidente. Primero decirle al Ministro que nosotros estamos aquí fundamentalmente tratando de hacer un trabajo muy importante que es lo que no puede hacer el gobierno o la bancada de Gobierno, yo se que usted tiene muchas ganas en que todo le salga bien, yo quisiera tener 10 Ministros como usted, con muchas ganas pero también necesitaríamos por lo menos uno, como los que tenemos que tener en Hacienda para que no se le vaya en ganas lo que verdaderamente se puede hacer. Nosotros estamos oyendo a la Directora de Planeación en este instante y la Directora de Planeación, me he vuelto traductor simultáneo de lo que tratan de decir los funcionarios y la Bancada Uribista cuando tienen que decir lo que no quieren oír y hoy esta diciendo con claridad absoluta que la Ruta de la Américas es una simple quimera expectativa que hoy no tiene presupuesto, que hoy no tiene ningún recurso en el presupuesto de 2009 y que no tiene Conpes en este instante para que no vayan a crear expectativas faltas en la Costa, diciendo que ya va eso muy adelantado, lo único que es cierto es, los 2.500 millones de dólares que son muy importante y que creo que es una de las mejores noticias que ustedes pueden llevar a la Costa, porque eso no lo hemos logrado en el centro del país, ni en ninguna otra región de Colombia. Ojo que volvemos a lo mismo, cuando llegamos en el Presupuesto Nacional hablar de por ejemplo, el Presupuesto de Cundinamarca, nos meten el Hospital Militar, nos meten muchas cosas. Aquí lo importante es que si de verdad queremos buscar un equilibrio.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Sánchez su copartidario el doctor Náder, esta pidiendo una interpelación para usted, se la concedo o no.

Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:

Doctor Náder no es para pelear, pero bueno yo se que, lo que voy a decir es otra cosa totalmente diferente hacia donde vamos.

Honorable Senador Mario Salomón Náder:

Yo estoy de acuerdo con lo que tu estas diciendo, lo que pasa es que cuando uno coge y de estas obras majestuosas y uno dice o como ayudan a la Costa y resulta que la mitad no esta en la vía de la Costa, la mitad esta en otra parte. Lo que pasa es que aquí ha llegado algo, nosotros los Congresistas de la Costa somos el 30% del Congreso entre Cámara y Senado, cuando vamos y nos necesitan, que importante es la Costa, cuando llegamos al Presupuesto Nacional nada mas es el 10%. Entonces ya no tomo el 30 sino el 20, por eso es que yo soy uno de los que decía, que cuando los congresistas eran buenos y se hacían las obras, no había mejor que los auxilios parlamentarios, porque nos tocaba el 30% de los congresistas con auxilio parlamentario y esos recursos iban a las regiones. Entonces yo por eso soy defensor de democratizar un poquito y también nos ha faltado a la Costa, el hacer lo que estamos haciendo en los últimos dos meses de estar unidos, de venir con los Gobernadores, estar todos los parlamentarios y venir a defender esto. Lastima que hoy después, de lo que el doctor Camilo me quedo una duda, la misma duda que tenia Camilo, es la que tengo yo y por eso le pedí la interpelación, no esta la plata, mejor dicho no esta la plata para iniciar, vamos hablar claro.

Mientras que los otros Departamentos en su Conpes 3535 y 3536 las obras ya empezaron en casi todas partes, nosotros no sabemos cuando se van a empezar las que se van hacer en la Costa, ¿Por qué?, porque todavía no existe el Conpes, porque todavía no existe el Presupuesto, porque todavía no tenemos que vamos hacer. Entonces nosotros lo que no le queremos es seguir diciéndole a las personas que votaron por nosotros en la Costa Atlántica, señores es que nosotros pensamos, nosotros vamos hacer, nosotros lo que queremos son realidades, cuando empieza el tiempo de la Costa, cuando nos van a pagar los 20 años de atraso social que tenemos. Es que nosotros venimos con un atraso, venimos rezagados, tanto en educación, como en salud, como en vías, en todo. Entonces cuando la Costa va ha ver, cuando se le va a empezar a cumplir a la Costa Atlántica con esos rezagos que tenemos hasta la fecha. Entonces lo que nosotros queremos es, por favor llevemos a los papeles en los Conpes, en los Confis la realidad de empezar a pagarnos ese atraso social que hoy tenemos, gracias Presidente.

Doctora Carolina Rentería, Directora del Departamento Nacional de Planeación:

A ver solo para que quede claro. Yo aquí no he dicho que la plata no esta, dije claramente, van tres documentos o cuatro documentos Conpes, primero Ruta del Sol, hoy esta tarde nos dicen mas o menos cuanto es Nación y cuanto seria sector privado y yo me comprometo de aquí a un mes, a sacar el documento Conpes de Ruta del Sol y esa licitación arrancaría después de salir el documento, estamos hablando de cuarto trimestre y obra arrancaría el año entrante. Autopista de las Américas a mi gustaría que ahorita dejáramos a la Viceministra hablar, porque todo depende de la parte de la estructuración financiera de Corelca.

Todo sabemos y es muy diferente decir, no hay plata, ha decir esta tomada la decisión, el proyecto va en tal etapa que es donde va a contar la Viceministra Gloria Inés en parte va lo de Corelca y esta la decisión, nosotros podemos sacar documento Conpes 1, 2 y 3 sobre Autopista de las Américas, podemos sacar un documento uno, donde volvemos a validar el compromiso del Gobierno de adelantarlo y de poner los recursos de Corelca y la operación que va a describir ahorita la Viceministra, ese lo podemos sacar. Podemos sacar una siguiente etapa, donde metemos el tema de la renegociación del Ministro de las diferentes concesiones, podemos sacar una tercera etapa donde ya cerramos todo, pero recursos si hay. Lo que pasa es que este momento no se ha materializado lo de Corelca y por eso yo quería ya pasarle a la Viceministra la palabra, que ella nos va a decir en términos del cronograma de la generación de esos recursos.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Perdón Sánchez concluyo, entonces continúa con el uso de la palabra el Senador Sánchez.

Honorable Senador Camilo Sánchez Ortega:

Mire, fíjese que es muy importante que le estemos haciendo este debate, porque hoy ya queda un compromiso de lo que no estaba diciendo al principio la Ministra o la Directora de Planeación y eso es muy importante para la Costa porque hoy si, se va contento el Ministro, porque hay ya nos dicen, que ya hay el compromiso, ya valió la pena el regaño y la llamada, porque usted si es solidario con su Presidente, cosa, que ellos también son, pero lo que pasa es que habían sido mucho mas pragmáticos porque hoy estamos como lo dijo el Senador Barco, iniciando el mundo. Hoy tenemos una economía totalmente diferente y este mismo Presupuesto que estamos estudiando para el 2009, es totalmente diferente la discusión que vamos a tener que dar en la Plenaria porque hay tendremos que revisar las fuentes de financiamiento y de donde vamos a sacar los recursos. Importante que la Costa si quede contento con algo que están diciendo, ya haber comprometido los recursos de Corelca, es un gran triunfo para la Costa que nosotros la acompañamos, porque es la forma de dejar los recursos donde le corresponde y no centralizarlos como en muchas oportunidades ha sucedido, lo hemos pedido en muchos municipios y departamentos así el Ministro

piense que yo soy de Bogotá o que como dijo su Presidente algún día, que yo me iba a tomar trago a Anapoima. Primero no tomo trago, segundo trabajamos muy duro y hacemos lo que tenemos que hacer en la oposición, pero lo mas importante aquí, es que hay que tener claridad de esas fuentes, tener claridad que los Conpes si son necesarios y que los Conpes también pasan de moda, también comparto lo que usted dijo, el Conpes de 1998, la señora Cecilia no sirve para nada y yo soy compañero de ella, porque es que ya paso el valor y no esta en este momento nuevamente el valor, a valor presente que es fundamental.

Por consiguiente si es necesario que nosotros tengamos que hacer estas reuniones y que revisemos no solamente lo que pasa en la Costa, porque yo comparto lo que dice en el tema de la Costa, pero el Presupuesto, cuando hagamos el estudio, se van a dar cuenta de que ni es la Costa, ni es Cundinamarca, ni posiblemente el centro lo que están desprotegidos, van encontrar como, los antiguos territorios Nacionales, la Orinoquia, los que son verdaderamente dejados danilarquia, totalmente desplazada. Le voy a contar a ustedes para que entiendan parte de nuestro debate, sabe cuanto es la plata que le corresponde del Presupuesto a toda la Orinoquia que es mas del 50% de Colombia, 882 mil millones de pesos, eso ni es la mitad de lo que le corresponde a Antioquia, pero eso es lo que le estamos dando, a esos territorios que tanto estamos diciendo que queremos. Por eso lo importante aquí, es que seamos consistentes, que no hagamos lo que hicimos en las Plenarias Conjuntas del Presupuesto de pupitrear simplemente un Presupuesto, habiendo oído al Director del Banco de la República, al Contralor General y a muchos colombianos que dijeron, que estaba desfasado el Presupuesto y que teníamos que revisar a fondo estos recursos. Por eso acompaño lo que va ha ser la Costa, pero les pido el favor que cuando vayamos a estar en la Plenaria del Senado en el Presupuesto no pasemos de esto a pupitrazo limpio, sino busquemos la equidad que requiere el pueblo colombiano.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Senadora Zulema Jattin, si la proposición al final, y después escuchamos a la señora Viceministra de Hacienda.

Honorable Senadora Zulema Jattin Corrales:

Presidente es simplemente para dos anotaciones. Una, es que como decía el doctor Camilo Sánchez, yo no diría que los Conpes pasan de moda, sino que algo ha habido de Cecilia a Carolina, han pasado muchas cosas entre esas dos Directoras de Planeación y esos dos momentos de este país. Y lo segundo es que yo quiero insistir en que la Ruta del Sol, si bien beneficia a dos Departamentos costeños y beneficia fundamentalmente al Puerto de Santa Marta, también atraviesa seis Departamentos del interior del país. Entonces no es un proyecto esencialmente costeño, ni es un proyecto que definitivamente sea el proyecto que la región Caribe necesita y requiere, hay estamos compartido con el desarrollo del interior, unimos el interior a la Costa, es lo que requerimos, pero no es definitivamente el anhelo costeño en materia de inversión e infraestructura vial, nosotros si nos sentimos representados en la Autopista de las Américas que uniría a Panamá y Venezuela a través de la región caribe colombiana y además, es un Conpes señora Directora, señora Ministra y señor Ministro, que va muy avanzado porque va a unir las Mega concesiones de la Costa y 34 ó 36 peajes que ya hoy existen. Optar en crédito externo para avanzar en la autopista de la Américas, entonces simplemente quería hacer esas dos apreciaciones señor Presidente, aunque empiecen por C, son diferentes.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Gracias Senadora, tiene la palabra la señor Viceministra de Hacienda.

Doctora Gloria Inés Cortés, Viceministra de Hacienda y Crédito Público:

Gracias Presidente, en primer lugar gracias al Senador Barco por hacer una aclaración que no era en los términos que la Senadora Yolanda estaba imaginando, yo careo que quienes me conocen muy bien, saben que soy sumamente seria, ni la burla ni la ironía para ni para compañeros de trabajo, ni para contradictores del Gobierno, ni para ninguna persona independientemente del rango que ocupe, eso no soy yo, entonces hacer suposiciones por una sonrisa inocente de ver a nuestro Ministro de Transporte con ese entusiasmo, con esas ganas, haciendo agradable una sesión que podría ser manejada en términos técnicos fría, aburrida le provoca a uno sonrisas y yo creo que él ya está arrepentido de lo que dijo, él ya está arrepentido de lo que dijo y no quiero continuar con ese tema, pero él sabe, él me conoce y yo lo conozco, ok. De todas maneras Senador Barco…

Honorable Senador Víctor Renán Barco López:

Es que le ha parado muchos proyectos.

Doctora Gloria Inés Cortés, Viceministra de Hacienda y Crédito Público:

También, porque para decir no lo digo seriamente y no necesito de la burla, ni de la ironía, no la necesito. Entonces cuando sonrío lo hago con ganas, con sentimiento y me parece que es más de respeto y de ver lo bien que se estaba manejando esta sesión, creando ese entusiasmo, bueno que hayan personas como él soñadoras, confiados en que independientemente el reto que significa esto, puede realizarse, a nosotros nos toca la parte pragmática la parte de la platica, nos reímos y nos sonreímos con esas posiciones del Ministro de Transporte o de cualquier otro Ministro cuando sueñan y tratan de convertir en realidad esos sueños y nosotros somos la parte que les enfría muchas veces ese entusiasmo porque tenemos que decirles si hay platica o no hay platica.

Ahora si pasando al tema que nos ocupa en esta sesión, la voluntad del Gobierno es desarrollar estas dos rutas, lo ha dicho el Presidente, lo ha dicho el Ministro de Transporte no recientemente desde hace mucho tiempo, los funcionarios del Gobierno vienen trabajando en analizar técnica, legalmente, financieramente estos dos proyectos. Yo no puedo decirle hoy al país, por más que quieran escuchar, que eso es viable y que se pueda financiar en su totalidad en un periodo de tiempo corto, esto es una decisión tomada que va a tener que incorporar las decisiones de varios Gobiernos, se tiene que desarrollar en etapas. Hoy en día alguien estaba diciendo que la reforma financiera era importante, porque así permitía a los Fondos de Pensiones entrar a financiar proyectos de infraestructura, yo los corrijo respetuosamente, sin necesidad de la reforma financiera hoy pueden financiar los Fondos de Pensiones proyectos de infraestructura, lo que hay que hacer es que se metan participen cada vez más y les aseguro que donde ellos inicien la participación y cada vez más aumenten esa participación, muchos proyectos podrán ser financiados con la participación privada, sin que implique una carga fiscal para el país, esto se puede hacer si los privados participan, si los privados creen, eso es lo importante.

El otro punto es no, no puedo decirles que sí se va a poder financiar, ¿por qué razón? Como escuchaba a la doctora Carolina, esta tarde tienen una reunión que les van a presentar los resultados de la Ruta del Sol, en ese resultado nos tienen que decir ¿cuánto es la inversión? ¿Cuánto se puede generar por peajes? ¿Cuánto realmente quedaría a cargo de la Nación? ¿En qué períodos de tiempo y lo mismo sucede en la ruta de la Américas, porque es una combinación, en cuánto plazo? Entonces decir si lo hay o no lo hay no lo, puedo hacer porque le fallaría al país, es una falta de respeto con el país, que necesitamos esos resultados.

El segundo punto que habló el Ministro y él tiene toda la razón, fue un compromiso del Presidente de la República que los recursos provenientes de la venta de Urrá y de Gecelca tenía que destinarse a la ruta de las Américas en su totalidad, qué hemos hecho para que eso se realice?, para poder vender Gecelca, teníamos que capitalizar unas deudas que CORELCA le adeudaba a la Nación por valor de 1.27 billones, esa deuda ya fue capitalizada el pasado mes de septiembre, expedimos los decretos y ya se hizo la operación. CORELCA continúa con otra deuda, por más de 800 mil millones de pesos a favor de la Nación, ¿qué vamos a hacer con esos 800 mil millones de pesos?, como CORELCA es la dueña de Gecelca, vamos a hacer un canje de deuda, vamos a dar la deuda por pagada, si me entrega las acciones de Gecelca. Ese decreto para poder hacer esa operación se encuentra en este momento en firmas, si sale el decreto la semana entrante, firmado ya de presidencia, nosotros nos llevamos dos o tres días para poder hacer la operación de canje de deuda, que no solamente involucra las acciones

de Gecelca, sino también las de la empresa de energía de San Andrés.

El otro punto es, vamos a hacer un convenio de mandato con La FEN, para entregarles las acciones de Gecelca y de Urrá y proceda la FEN a hacer la venta, mientras tanto, qué hemos adelantado, ya se contrató las firmas que están haciendo los estudios de valoración de las dos entidades, estudios que ya recibimos y que desafortunadamente no nos están dando los 1.500 millones de dólares de que habla el Ministro, da un poco menos, no puedo decirlo en este momento, porque todavía no es oficial, estamos en revisión y ese sería el punto base para efectos de lo que se podrá recibir. Para poder destinar estos recursos a la ruta de las Américas hay dos alternativas: una, constituir un patrimonio autónomo que según nosotros no requerimos, un patrimonio autónomo fue la figura pensada al comienzo, pero la forma como se hace yo creo que es lo de menos, lo importante es conocer cuáles son los estudios ya de estructuración financiera etc., para saber cuando requieren los aportes de la Nación y dar las vigencias futuras respectivas, en principio lo que yo puedo decir es, comprometiendo los recursos de la venta de estas dos entidades.

Yo creo que en el documento Conpes cuando se haga estas cifras van a estar muy claras para saber hacia delante cuántos más recursos se requieren de aporte de la Nación, saber y diferenciar cuál sería el alcance básico, cuáles serían los progresivos y poder determinar si entre el espacio fiscal y responsablemente, cuánto se va a poder construir y en qué tiempo. Yo creo que ahí he dado una claridad, si hay alguna duda con mucho gusto la aclaro.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la Senadora citante Piedad Zuccardi.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Gracias señor Presidente, como me gustaría ver al señor Ministro del Transporte, tan efusivo como hizo las pases con la señora Viceministra técnica, hacer las pases con migo y que me diga que si me va a volver a recibir en su despacho, porque no quiero que él vaya a pensar que yo lo estoy atacando en forma personal, sino que estoy defendiendo los interese de la Costa. Muchas gracias, bueno señor Ministro ahí seguimos trabajando juntos para avanzar en todo lo que Colombia requiere.

Señor Presidente quiero aprovechar la ocasión para presentar una proposición que está suscrita por 8 Senadores de la Comisión Tercera de asuntos económicos que dice lo siguiente:

Proposición

En atención a la emergencia que afronta el litoral Caribe y Pacífico por efectos de la erosión causada por el mar que ha invadido playas, caseríos y Ciudades conmínese al Gobierno Nacional para buscar una solución que garantice las inversiones requeridas para ejecutar estudios diseños y obras hidráulicas y retención costera.

Firman los Senadores: Daira Galvis, Aurelio Iragorri, Álvaro Ashton, Zulema Jattin, Yolanda Pinto, Jaime Dussán, Mario Salomón Náder, Piedad Zuccardi.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

En consideración la proposición leída, tiene la palabra el Senador Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Gracias Presidente, no, es para pedirle con toda consideración a la Senadora Zuccardi que admita colocar mi firma. Y celebrar que se hayan acordado de la Costa Pacífica, es muy bueno que los costeños del caribe también tengan en cuenta el otro mar.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Somos solidarios. En consideración la proposición leída, anuncio que va cerrarse, queda cerrada la discusión. ¿La aprueban los colegas?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí la aprueban señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Siga señor secretario de darle lectura a los proyectos que se consideraran en la sesión del miércoles, dado que mañana tenemos una sesión especial en el Recinto del Senado, para continuar con el trabajo de la reforma financiera.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

No se puede hacer una sesión antes?

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Podríamos hacerla el martes, el martes siguiente.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

¿Para votación proyectos?

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Para votar proyectos si. Entonces queda convocada para el martes, pero por favor darle lectura para considerarlos en esa sesión.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente, en cumplimiento al Acto Legislativo 01 de 2003 en su artículo 8º.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

No se olviden mañana de estar en el Recinto del Senado Senador Villegas.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Proyectos de ley que serán considerados y aprobados si la Comisión así lo permite:

1. Proyecto de ley 330 de 2008 Senado, 030 de 2007 Cámara, *por la cual se amplia la vigencia de la Ley Quimbaya (Ley 608 de 2000).*

2. Proyecto de ley número 30 de 2008 Senado, *por la cual se asignan subsidios de vivienda a los usuarios financieros afectados por el sistema UPAC y UVR.*

3. Proyecto de ley número 301 de 2008 Senado, número 157 de 2007 Cámara, *a través de la cual se modifica la Ley 687 del 15 de agosto de 2001 y se establecen nuevos criterios de atención integral del adulto mayor, en los Centros Vida.*

4. Proyecto de ley número 303 de 2008 Senado, número 184 de 2007 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 551 del 30 de diciembre de 1999.*

Están leídos los proyectos señor Presidente.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Me permito recordar la sesión de mañana, a la cual estamos convocados en el recinto del Senado, y de una vez convocamos también para la sesión del martes próximo. Se levanta la sesión.

El Presidente Comisión Tercera del Senado,

Aurelio Iragorri Hormaza.

El Vicepresidente Comisión Tercera del Senado,

Bernabé Celis Carrillo.

El Secretario Comisión Tercera del Senado,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2008