REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIX - Nº 1.085 Bogotá, D. C., lunes, 13 de diciembre de 2010 EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

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

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 11 DE 2010

(noviembre 2)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 11:15 a. m. del día martes 2 de noviembre de 2010, 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 DÍA

Para la sesión ordinaria del día martes 2 de noviembre de 2010

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Consideración y aprobación de actas:

Actas números 08 y 09 correspondientes a las sesiones de los días 13 y 19 de octubre de 2010

III

Cítense a los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público, doctor Juan Carlos Echeverry Garzón; Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez; al señor Director de Planeación Nacional, doctor Hernando José Gómez; al Gerente del INCO, doctor Julio César Arango; al Director de Invías, doctor Carlos Rosado Zúñiga, e invitada la Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico, con el fin de que den respuesta al cuestionario adjunto, en lo relacionado con los planes y programas del Gobierno Nacional establecidos en los Conpes 3413, 3535 y la Ley 1150 de 2007, en cumplimiento a la Proposición número 07 de 2010, suscrita por los honorables Senadores Piedad Zuccardi de García, Aurelio Iragorri Hormaza, Bernardo Miguel Elías y Germán Hoyos Giraldo.

CUESTIONARIO

1. Los contratos de concesión iniciaron en Colombia a principios de la década de los 90 y desde entonces se habla de tres generaciones de concesiones. ¿Cuáles son las diferencias entre dichas generaciones? ¿Desde esa fecha hasta la actualidad cuántos contratos se enmarcan dentro de cada generación de concesiones?

2. ¿Cuál ha sido el costo para la Nación causado por las concesiones viales adjudicadas hasta la fecha? ¿Cuáles han sido los avances en términos de infraestructura vial a través del mecanismo de concesiones?

3. Actualmente se encuentran comprometidos gran cantidad de recursos de la Nación para remunerar los nuevos proyectos de concesión y las adiciones realizadas a los proyectos existentes. ¿Qué diferentes fuentes de financiación se proponen para nuevas necesidades en infraestructura vial?

4. En la actualidad se presentan discusiones acerca del atraso en los cronogramas de los proyectos de concesión existentes. ¿Cuál es el estado actual de cada una de esas concesiones, cuál es el avance físico porcentual de los proyectos de concesión adjudicados hasta la fecha?

5. Un aspecto crítico identificado en el sistema de concesiones viales ha sido la constante adición de obras complementarias a los contratos existentes ¿Cuál será la política del Gobierno Nacional en esta materia? ¿Se ha planteado alguna estrategia para evitar la modificación de los contratos y las consecuentes renegociaciones con los concesionarios?

6. Considerando que el Conpes 3413 de marzo de 2006 “Programa para el desarrollo de concesiones de autopistas 2006-2014” creó la figura de los

"alcances progresivos" para las cinco concesiones de tercera generación adjudicadas entre el 2006 y principios de 2007, y según el capítulo de recomendaciones que aborda el Documento citado, en especial la contenida en el numeral 2 literal iii), se deberá incluir en la estructuración del contrato los mecanismos para definir las condiciones que activen el desarrollo del "alcance progresivo" ¿Cuáles han sido los criterios utilizados por el Gobierno Nacional para definir las condiciones que desarrollen el concepto del alcance progresivo?

7. ¿Cuál es la política del actual Gobierno en relación con los "alcances progresivos" dado que muchos tramos de vital importancia en términos de tráfico y competitividad quedaron incluidos en esos alcances progresivos y aún no han sido aprobados?

8. ¿Se podrían estructurar nuevas concesiones para ser licitadas por esos tramos faltantes a pesar de haber quedado incluidos como alcances progresivos?

9. Considerando que el Documento Conpes 3413 de marzo de 2006 plantea que no se cuenta con toda la información, técnica, legal y financiera necesaria para definir el alcance progresivo de los proyectos que han sido identificados por el Ministerio de Transporte y el INCO. En ese sentido ¿Cuál ha sido el modelo utilizado por el Instituto Nacional de Concesiones INCO para evaluar las alternativas que permitan incluir en el marco de una estructuración legal de los contratos, mecanismos eficaces para el desarrollo de estas inversiones complementarias o progresivas?

10. ¿Cuáles han sido los contratos a los cuales el INCO le incluyó la restructuración de los procesos precontractuales y contractuales según lo previsto en los lineamientos de política para el desarrollo de concesiones viales y para el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura?

11. Para el programa vial desarrollado en el Documento Conpes 3413 de marzo de 2006, se tiene previsto adelantar los trámites de solicitud para comprometer vigencias futuras, en la medida en que se complementen las actividades de estructuración para cada proyecto. ¿Cuál es el estado de avance de estos trámites y cuáles son los proyectos para los cuales se tiene previsto comprometer vigencias futuras?

12. En el año 2004, el Instituto Nacional de Vías, Invías, inició la Rehabilitación y Mantenimiento de la Red de Carreteras, en este programa se suscribieron contratos de obra pública con un plazo previsto de 5 años. En tal sentido, existe la posibilidad de que en la ejecución del programa, algunos tramos de los proyectos se superpongan con los de los corredores de mantenimiento. Así pues, según lo que plantea el Documento Conpes 3413 de marzo de 2006, se presenta una superposición de aproximadamente 700 km respecto a los proyectos de concesión definidos en este documento, de los cuales 400 km corresponden a obras de enlace básico, y 300 km al alcance progresivo. ¿Cuál ha sido el procedimiento para definir las condiciones y actividades necesarias para la incorporación de los tramos en mantenimiento en los proyectos de concesión? ¿Cuáles han sido los mecanismos legales, técnicos y financieros implementados en aquellos casos en que los proyectos propuestos se superpongan con corredores viales previamente entregados en concesión?

13. ¿Cuáles han sido los esquemas alternativos para la estructuración financiera de los proyectos, con el objetivo de maximizar la participación del sector privado?

14. Considerando que en Colombia, a partir de la reforma financiera se adopta el sistema de Multifondos, en el cual las pensiones obligatorias podrán ser invertidas en tres fondos (conservador, moderado y de mayor riesgo), y que dentro de las inversiones permitidas para los fondos de pensiones también se incluyeron proyectos de infraestructura. ¿Cuáles han sido los mecanismos creados para incentivar la participación de los Fondos de Pensiones en proyectos de infraestructura? ¿Se han adoptado esquemas en donde los fondos tengan los incentivos adecuados para participar en la financiación, se va a seguir dando protagonismo a los constructores; o se pretende migrar definitivamente a un esquema en donde los fondos finalmente puedan participar en la financiación de los proyectos de infraestructura, como el caso chileno?

15. ¿Cuál ha sido el esquema de garantías y/o apropiación de los recursos utilizados para el manejo del riesgo y el adecuado financiamiento de los proyectos, de acuerdo a las recomendaciones que se desprenden del Confis del 6 de marzo de 2006, y que están relacionadas con características de competitividad para cada proyecto?

16. La Ley 1150 de 2007, en su artículo 28, estableció como requisito para la celebración de prórrogas o adiciones a los contratos de concesión de obra pública, el concepto previo favorable del Confis y del Conpes; según lo que prescribe la norma citada, ¿Cuáles son los contratos de concesión que se encuentran adelantando trámites de adición y cuáles han sido ya adicionados con la aprobación del Confis y el Conpes?

17. Considerando que muchos sectores de vías, de los anteriores corredores, han alcanzado unos niveles de Tráfico Promedio Diario (TPDS) que hacen urgente su modernización y con miras a la aprobación de los tratados de libre comercio con Estados Unidos y Europa. Las diferentes regiones que componen el territorio nacional, reclaman la ejecución de las obras proyectadas. En ese sentido, ¿Cuál es la razón por la cual, los proyectos que el documento Conpes 3535 declaró de importancia estratégica para la consolidación vial del país, no han podido concluir prontamente con los trámites ante el Confis y el Conpes, a pesar de contar con estudios y diseños en fase III, y de tener permisos ambientales y de no registrar inconvenientes con el tema del predial?

18. Con ocasión del debate propuesto de regionalización e inequidad regional en la inversión, se mantiene claro que una de las preocupaciones abor-

dadas es la desproporción entre lo que se invierte en la Costa Atlántica en vías, y lo que el Estado invierte en la Zona Andina por este mismo concepto; en ese sentido, recientemente se adjudicó la vía transversal de la Américas, de vital importancia para la Zona Atlántica, en donde el presupuesto del Estado excedió en 500 mil millones el valor adjudicado.

¿El Gobierno Nacional invertirá esos 500 mil millones únicamente en vías de la Costa Atlántica o se tiene presupuestado parte de ese monto invertirlo en alguna otra región del país? ¿El Gobierno Nacional todavía tiene proyectado que la Transversal de las Américas sea un corredor vial que bordeará la Costa Caribe, o por el contrario quedó en la simple intención? ¿Cuáles han sido los proyectos viales de infraestructura donde se ha requerido aportes de la Nación y que comprometen corredores viales de la Costa Caribe?

19. ¿Se podría eventualmente disponer de los recursos sobrantes de la Transversal de la Américas para hacer un verdadero desarrollo vial y consecuentemente turístico en el Litoral de Córdoba, Sucre y Bolívar?

20. ¿Ha considerado el Gobierno Nacional conectar a Colombia con Panamá por alguna vía distinta al Tapón del Darién, tal como podría ser un viaducto que atravesaría el Golfo de Urabá?

21. Mompox ha permanecido aislada del Departamento de Bolívar por más de 500 años, excluyendo a esta importante ciudad turística de herramientas de competitividad con respecto a otras ciudades con potencial turístico. ¿Tiene proyectado el Gobierno Nacional comunicar al fin a Mompox con el Departamento de Bolívar mediante la construcción de un puente, el puente Magangué-Boca del Chicagua, en la isla de Mompox?

22. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, se ha caracterizado desde su creación por una débil capacidad institucional. ¿Qué acciones planea el Gobierno del Presidente Santos en aras de fortalecer la capacidad institucional del INCO?

23. Un estudio adelantado por consultores contratados por la CAF, como base de discusión de las propuestas de los candidatos presidenciales en las pasadas elecciones señala una serie de falencias del sistema concesional colombiano. Al respecto, ¿Cuál es la opinión del Gobierno en relación con el uso de concesiones para el desarrollo de infraestructura? ¿Cuáles son las motivaciones para el uso del esquema concesional? ¿Se han tomado medidas para corregir las falencias que señala dicho estudio? ¿Existen previsiones para mejorar la estructuración de los proyectos de cara a obtener proyectos exitosos?

24. Sírvase informar cuál es el nivel de avance del Plan 2500 en cada uno de los departamentos del país.

25. En cuanto a los macroproyectos del sector ferroviario ¿Cuál es la situación actual de la operación y la rehabilitación del Ferrocarril Central cuyo proceso licitatorio culminó en septiembre de 2009 y fue posteriormente revocado por el INCO? ¿Cuáles son los verdaderos motivos en que se fundamenta el INCO para declarar la revocatoria de la licitación? ¿Cuáles son los efectos que tendría la revocatoria decretada por el INCO, por unas presuntas sugerencias de la Contraloría General de la Republica? ¿Cuál es la evaluación que presenta el INCO en cuanto a esta declaratoria de revocatoria y cuáles son los riesgos que corre la Nación por los procesos judiciales que eventualmente podrían interponer las personas que se consideren afectadas?

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

V

Negocios sustanciados por la Presidencia

El Presidente,

José Darío Salazar Cruz.

El Vicepresidente,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí, señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia

Guerra de la Espriella Antonio

Hoyos Giraldo Germán Darío

Iragorri Hormaza Aurelio

Laserna Jaramillo Juan Mario

Lizcano Arango Óscar Mauricio

Salazar Cruz José Darío

Villegas Villegas Germán

Zuccardi de García Piedad

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

Celis Carrillo Bernabé

Char Abdala Fuad Ricardo

Elías Vidal Bernardo Miguel

Mazenet Corrales Manuel Julián.

Se excusó el honorable Senador:

Zapata Correa Gabriel Ignacio.

No asistió el honorable Senador:

Sánchez Ortega Camilo Armando.

Señor Presidente, han contestado a lista nueve (9) honorables Senadores, por lo tanto hay quórum para decidir.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sírvase leer el Orden del Día señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Está leído el Orden del Día señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista para aprobar el Orden del Día.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí, señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	Sí
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	
Zuccardi de García Piedad	Sí

Señor Presidente, por el SÍ 9 votos, en consecuencia ha sido aprobado el Orden del Día. Señor Presidente, sírvase someter a consideración las actas leídas en el segundo punto 8 y 9 correspondiente a las sesiones de los días 13 y 19 de octubre que fueron enviadas a sus respectivas oficinas con anterioridad.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

En consideración las actas mencionadas, sírvase llamar a lista.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí, señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	Sí
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	
Zuccardi de García Piedad	Sí

Señor Presidente por el Sí 9 votos, en consecuencia han sido aprobadas las Actas número 8 y 9.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Tercer punto señor Presidente:

Citación a los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público, doctor Juan Carlos Echeverry Garzón; Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez; al señor Director de Planeación Nacional, doctor Hernando José Gómez; al Gerente del INCO, doctor Julio C*ésar Arango;* al Director de Invías, doctor Carlos Rosado Zúñiga, e invitación a la Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico, con el fin de que den respuesta al cuestionario adjunto, con lo relacionado a los planes y programas del Gobierno Nacional establecidos en los Conpes 3413, 3535 y la Ley 1150 de 2007, en cumplimiento a la Proposición número 07 de 2010, suscrita por los honorables Senadores Piedad Zuccardi de García, Aurelio Iragorri Hormaza, Bernardo Miguel Elías y Germán Hoyos Giraldo.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sí, honorable Senador Iragorri.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Con la venia de la más importante de los citantes, que es la Senadora Piedad Zuccardi; yo no quiero hacer de ninguna manera un desconocimiento, de la importancia de la presencia aquí de Viceministros y delegados en el caso del Ministerio de transporte, pero este es un cuestionario tan importante señor Presidente, que a mí sí me parece que juega un papel definitorio; están escritas las respuestas de los titulares, pero si vamos a seguir así, es muy complicado, yo sé que este es un uno de los puntos más importantes de las definiciones futuras en el tema de concesiones y en el tema del desarrollo vial. Tengo un gran aprecio por el señor Director de Invías, me parece una persona respetabilísima, la señora Viceministra, pero sí sería muy importante que esto lo pudiéramos manejar con los titulares, además señor Presidente, nos invitan esta tarde a las 6:00 de la tarde al Ministerio de Hacienda, a ver un proyecto que usted muy generosamente nos ha nombrado ponentes, que lo conocimos el viernes y que hay citación mañana para votar, que es eso. Yo sí quiero dejar mi muy enérgica protesta sobre eso, porque el proyecto que se va a discutir en las horas de la tarde, es un proyecto muy importante que yo lo vine a conocer el viernes por voluntad suya y nos llaman que para que mañana votemos en mensaje de urgencia, con los colegas de la Comisión Tercera de Cámara, que nos den ocho días para ver qué pensamos.

Yo quiero recoger muchos de los criterios de los colegas ausentes y presentes, que muchas veces, por respeto, no decimos lo que tenemos que decir, pero a mí me parece que es tan importante lo de este cuestionario y lo que vamos a ver en las horas de la tarde; en el caso de las horas de la tarde, forzarnos a decir que sí, sobre un proyecto que conocimos el viernes, señor Viceministro. Yo por lo menos en mi calidad de ponente, no voy aceptar ese tipo de tratamiento, el ejecutivo entre más amistad, más claridad.

A nosotros no nos pueden presionar a que resolvamos temas tan importantes que nos los dan a conocer, dos o tres días antes, señor Presidente, les pido mil excusas a los asistentes, pero ese es mi punto de vista e inclusive estaba pensando en

retirarme, porque magnífico que haya llegado el señor Director de Planeación, pero es incompleto el tema si no está el Ministro de Transporte y si no está el titular de Hacienda. De manera que quiero dejar esa voz de, pudiéramos llamar no de protesta, sino de afirmación de un Senador, que como todos los otros, 14 colegas, señor Presidente merecemos respeto.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Iragorri, le voy a pedir al Secretario General que informe por qué no vinieron los Ministros de Hacienda y de Transporte.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, honorables Senadores: el señor Ministro de Transporte, según lo manifestado por la Viceministra, doctora María Constanza García que se encuentra en el recinto, viajó a la ciudad de Caracas y ella tiene las funciones de Ministra encargada.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

El señor Ministro de Transporte está acompañando al señor Presidente de la República en Caracas.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor, según lo manifestado por la Vice, y el señor Ministro de Hacienda se encuentra en la Comisión Primera de la Cámara, según lo manifiesta él en su oficio:

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera Senado de la República, ciudad, apreciado Secretario. Ruego me excuse por no poder asistir a la citación del asunto sobre el tema de las concesiones en Colombia, debido a que estaré asistiendo a la socialización del Proyecto Acto Legislativo de Regalías en la Comisión Primera de la Cámara, sin embargo, dada la importancia del tema, estará asistiendo en mi nombre el doctor Bruce MacMaster Rojas, Viceministro General, cordialmente Juan Carlos Echeverri Garzón, Ministro de Hacienda y Crédito Público.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Iragorri, frente al proyecto de ley que mañana se nos ha pedido que votemos y analicemos en las conjuntas, es el proyecto que establece exención general de impuestos, para la realización del Campeonato Mundial Masculino de F*ú*tbol Sub-20, porque hay unos compromisos del Estado colombiano y del Gobierno, en el sentido de exonerar a ese campeonato mundial de la realización y es un compromiso internacional y los tiempos apenas nos dan.

Frente al otro tema, simplemente se va a empezar a analizar, usted tiene razón el tema, "por medio del cual se dictan normas tributarias del control para la competitividad", y ese día se anunciará cuándo será la votación, pero por supuesto en esa reunión inicial se hará todo el debate que los honorables Senadores, empezando por usted que ha puesto la inquietud, tengan a bien; y tiene la razón, el proyecto sólo se entregó el viernes, al día siguiente que llegó aquí, inclusive el mismo día que llegó el mensaje de urgencia.

De modo que no ha sido tardanza de la Mesa Directiva y usted tampoco lo ha expresado, sino que el Gobierno, llegando el Presidente de la República del exterior envió el mensaje de urgencia. Tiene la palabra la Senadora Piedad; sí, honorable Senador Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Antes de que comience su exposición, la que de seguro será muy brillante, la Senadora Zuccardi; déjenme que haga un aporte para su buen Gobierno, es el tema de las sesiones televisadas, en buena hora la Mesa Directiva y la doctora Zuccardi y sus compañeros de debate citantes, han logrado la transmisión en directo; esto lo hago naturalmente sin ningún afán protagónico, estoy más lejos del bien y del mal, a esta altura de la vida; pero sí por el bien del Congreso, por el bien de la Comisión Tercera que hay debates que ni en diferido se transmiten.

Es el caso preciso y por eso traigo la inquietud, de un debate que los Senadores Arleth Casado y Sánchez protagonizaron el martes pasado, con un tema que les interesa mucho a los colombianos, que es el tema de los cobros de la tasa de intermediación, en fin, distintos aspectos del sector bancario, aquí tuvimos la fortuna de tener al Superintendente Financiero para que se hiciera una evaluación de esa Reforma Financiera que todos contribuimos a que se configurara, se estructurara, ese debate no está en las parrillas, yo he estado atento, lo excluyeron, ese debate quedó en la penumbra, no sé si es por designios de la Asociación Bancaria que es muy poderosa; aquí lo advirtió el Senador Sánchez, le pusieron campaña neumática a ese debate y no transcendió; no queremos que transcienda, no tenemos afán figurativo ni mucho menos, repito hasta el cansancio; pero el tema es de interés de los colombianos, porque a uno le preguntan qué hacen ustedes para frenar los abusos de los bancos, que los hay, los hay, 350 mil quejas, aquí nos dijo el Superintendente Financiero la vez pasada.

Entonces, yo quiero preguntar, por qué ese debate se sacó de la parrilla; todos sabemos que la Asociación Bancaria es colegisladora, yo tengo que revelar, no lo hice por no molestar mucho a la distinguida Presidenta de Asobancaria el martes pasado; en una de las sesiones de ponentes, se nos dijo, tengo testigos, que la Asociación Bancaria no admitía más del 1% en un tema, creo que era, un tema que la doctora Zuccardi trabajó mucho, yo lo relievé la vez pasada y es el tema del pago o remuneración al defensor de las instituciones financieras, del cliente, del usuario de las instituciones financieras, que muchas veces está inerme y desamparado. Entonces a propósito de eso, la Asociación Bancaria nos mandó prácticamente la orden, de que ellos no aceptaban más del 1%.

Bueno, entonces yo quiero señor Presidente que esta labor que hacemos aquí, usted liderándola, se conozca, se divulgue, que nosotros nos preocupamos; puede ser que no estemos de acuerdo, como ese día se dijo, aquí hay distintos estilos, distintas posiciones doctrinales e ideológicas frente a los bancos, eso está bien, pero que el público conozca por medio de un medio que es indudablemente muy idóneo, como es la televisión; entiendo el señor Presidente se ufanó, la sesión pasada de la Plenaria, el señor Presidente del Congreso, diciendo que nosotros, ese Canal Congreso entiendo, si no le entendí mal señor Secretario, tenía un rating comparable a las cadenas privadas, a los noticieros de RCN y Caracol, si eso es así, esta labor que nosotros hacemos aquí con muchos tropiezos a veces, que se divulgue y que se divulguen todos los temas y que no de pronto esté detrás alguna mano que quiera invisibilizar algunos debates, muchas gracias Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene razón honorable Senador, le pregunto señor Secretario qué ha sucedido con la divulgación del debate al sector financiero.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, según la información del Canal Institucional, ellos manifestaron que lo iban a transmitir en la semana siguiente, o sea a partir de hoy.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Le ruego el favor que verifiquemos e insistamos con nota e informemos que hay inquietud en los Senadores de la Comisión Tercera, porque creo que esta inquietud es de todos, y que nos garanticen y asegúrese que el debate sea transmitido ojalá varias veces y en un rating que el pueblo colombiano lo pueda ver en una proporción importante señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí, señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

El Senador Villegas tiene toda la razón en eso.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, según el artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003, el proyecto fue anunciado para su votación para la sesión del día de mañana, sobre el proyecto de la FIFA.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Sí, ya lo dijimos, estamos hablando del sector financiero.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí, señor Presidente, era para darle la norma legal al proyecto que se anunció.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

¿Cuándo se anunció?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Hoy.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Muy bien, está anunciado entonces, continúe señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Se abre el debate señor Presidente, usted coordina.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la Senadora Piedad Zuccardi, citante de este debate; este debate se está transmitiendo directo por televisión.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

En directo señor Presidente.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Gracias señor Presidente, le damos la bienvenida al Director Nacional de Planeación, doctor Hernando José Gómez; a la Ministra encargada de Transporte e Infraestructura, doctora María Constanza García; al Viceministro General de Hacienda, el doctor Bruce MacMaster; al Director de Invías, el doctor Carlos Rosado; está por llegar a la Comisión la doctora Sandra Morelli; nos identificamos con los planteamientos que ha hecho el Senador Aurelio Iragorri, igualmente con la preocupación que ha manifestado aquí el Senador Germán Villegas, lamentablemente doctor Iragorri, este debate para el día que estaban confirmados todos los titulares de la cartera, fue cuando nos programaron la sesión de regalías desde las 9:00 a. m. Entonces, lamentablemente ha sido por ajustes en la agenda de la Comisión, que también se ha visto de cierta forma afectada la presencia de los titulares. Sin embargo, consideramos que tal como así lo corroboran los Senadores citantes, el Senador Aurelio Iragorri, el Senador Bernardo Miguel Elías, el Senador Germán Darío Hoyos, ya era momento suficiente de abrir esta discusión, sobre todo que, hechos sobrevinientes en el sector, han obligado a que el Ministro de Transporte en diferentes escenarios y el señor Director de Invías se hayan obligado a hacer planteamientos que precisamente era objeto de este debate.

De manera que, con la venia de los Senadores y recibiendo por supuesto y acompañándolos en su preocupación, agradezco al señor Presidente que se le dé inicio al debate con los presentes. Hoy por cierto, Colombia amaneció feliz y la Costa también, doctor Fuad Char, usted que es barranquillero, Senador Antonio Guerra, el Viceministro de Hacienda, el Director de Invías, la doctora Arleth, estamos todos felices porque Rentería logró ese gran cam-

peonato de la serie mundial de beisbol para su equipo, es una alegría que dicen que en Barranquilla ya se inició el carnaval y por supuesto que estamos felices todos los colombianos y principalmente los costeños.

Este debate se inicia en la Proposición 07 y la 010, por supuesto, las proposiciones contenían 25 preguntas más o menos y la mayoría de las cuales tocaban los temas como generación de concesiones, estado actual de las concesiones, su alcance progresivo, temas todos de la mayor importancia y consultamos muchos documentos; además de las respuestas que llegaron oportunamente de los diferentes Ministerios y del Director de Planeación y de la Contraloría; consultamos muchos otros documentos, uno de la mayor importancia como es el de Fedesarrollo 2009, por su actualidad sobre las reformas para traer la inversión privada en infraestructura vial. Igualmente, la información del DNP sobre vigencias futuras, que es una preocupación que hemos tenido todos los colombianos, la correlación entre infraestructura y competitividad, en fin, una serie de documentos que nos dieron luces sobre este debate. Si miramos los antecedentes tenemos que al comienzo de los 90, Colombia enfrentaba una importante crisis de infraestructura por la falta de recursos públicos, esto sumado a la necesidad de enfrentar la mejor forma al desafío de la apertura económica. El sistema de concesión se constituye en la alternativa idónea para financiar proyectos de infraestructura vial, aliviando de cierta forma el Presupuesto General de la Nación. En el sector transporte el promedio de inversión había estado cercano al 0.7 del PIB, muy por debajo, presentando un rezago de otros países de la región que estaban en el 2 y el 3% del PIB. En ese sentido sobre 1991-92 se inició en el país, el programa de concesiones y se pasó de proyectos de obra pública financiados en su totalidad, por el Presupuesto General de la Nación a la posibilidad de cofinanciar proyectos con el sector privado. Esto llevó a la evolución de las concesiones viales en Colombia; se inicia con la primera generación, donde el riesgo era compartido por el Estado con los concesionarios, pasa a la segunda generación ya en 1997 y 99 donde se cambia el esquema, recordemos que en la primera generación criticábamos nosotros muchísimo el tema de los tráficos garantizados, esto le originaba unas pérdidas enormes al Estado colombiano, pero también teníamos unos indicadores de tráficos muy bajos, que solamente vinieron a cambiar cuando se vino la seguridad democrática que permitió que realmente las carreteras volvieran a tener su plena utilización.

Pasamos a la tercera generación, ya en el Gobierno del Presidente Uribe, años 2000 al 2007 y se inició la cuarta generación. Indudablemente se adoptaron criterios con el valor presente de los ingresos del Proyecto y las búsquedas de propuestas enfocadas en el usuario, siendo ya un gran avance esta cuarta generación de concesiones, la gran mayoría de las concesiones de primera generación, migraron llegando a ser en su mayoría concesiones de tercera generación, o sea que no estaba presente el tema del tráfico garantizado. Indudablemente, el sistema de concesiones viales le permite al Estado realizar importantes inversiones e infraestructura con poco riesgo fiscal y un mínimo de recursos públicos. También permite eficiencia en la construcción, administración y la operación, en mantenimiento rutinario y periódico a largo plazo, mejores niveles de servicio, valorización de terrenos, traslado de riesgo a quien está en mejor capacidad para asegurarlo y manejarlo y alivio sobre las cuentas fiscales.

Pero Colombia, como lo decíamos cuando explicamos esa migración de primera generación a cuarta generación, se vio obligada a hacer ajustes, pero por lo menos fue el único país que se vio obligado a hacer ajustes, también México los hizo, y Chile los hizo, de los cuales se pueden tomar contextualizados algunos ejemplos de cómo ellos fueron avanzando. Por ejemplo, México decidió adoptar un esquema de concesiones carreteras que incluye diseño detallado, proyectos consistentes con planes viales federales, posibilidades de revisión y sugerencias de cambio de los proyectos por los licitantes, los licitantes asumen totalmente los riesgos de retraso y sobrecostos con garantías exigibles y se entregan los derechos de vías liberados. Se preclasifica por solvencia financiera, técnica y estructura de capital, y se adjudica con variables simples. El Gobierno asegura recursos públicos para hacer viable la financiación del sector privado.

Este es un ejemplo de cómo México avanzó, modificó e hizo la migración también y revisó por supuesto su sistema de concesiones viales. Volviendo al tema de Colombia, ¿Cuánto ha significado la inversión en infraestructura vial?, según las respuestas de INCO, se nos dice que 25 concesiones a lo largo de estos 16, 17 años, han requerido una inversión 23 billones 541 mil, que sumados a tres billones cuatrocientos cuatro mil, que se pagaron como tráfico garantizado y se pagaron por obras adicionales, nos da una suma de 26.9 billones, esto es lo que ha invertido en Colombia en estos 15, 16, 17 años que tiene de estar operando las diferentes concesiones; pero si entonces, miramos que allí en ese valor están incluidos, la ruta del sol, sectores 1, 2 y 3 por un valor de 5.4 billones, que pesan bastante en esa cifra que anteriormente dijimos, es casi el 25% de esa cifra, y la transversal de las Américas, por un valor de 1.15 billones. Ahora, si se toma 26.9 billones y se dividen en los 5.287 kilómetros de vías concesionadas, da un promedio de 5.087 millones por kilómetro, para actividades integrales, estudio, diseño, construcción de vías a cielo abierto, construcción de túneles, construcción de viaductos, rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y operación. Es decir, el kilómetro le ha costado a Colombia 5.287 kilómetros en promedio, teniendo por supuesto la claridad de que los túneles representan un incremento, pero ese es el valor; ese costo promedio está por debajo de los precios del mercado para este tipo de actividad de ingeniería vial, y sería muy bueno que cuando el Director del INCO, el doctor Rosado intervenga, nos haga esa claridad.

Este es un análisis que hemos hecho de una regla de tres, para buscarle una justificación, pero también para que los colombianos seamos conscientes de lo poco que se ha invertido, y que tampoco es que le ha costado demasiado al país a cambio de la competitividad y a cambio de la oportunidad de las obras, el costo de oportunidad. Entonces, tenemos que esa es una cifra importante que es bueno la tengamos clara; viene el diagnóstico, ¿a qué nos lleva la baja densidad de la infraestructura?, nos lleva a pérdida de competitividad, porque el índice global de competitividad está ligado con la disponibilidad de infraestructura vial adecuada. Colombia se ubica en un plano medio bajo, en el índice de competitividad de 65, y un pilar de infraestructura de 15, por debajo de países como Bolivia, Venezuela, Paraguay, Argentina y Perú, esto también es muy importante que lo tengamos en cuenta.

Aun cuando el 67% de las vías troncales pavimentadas se encuentran en buen estado, la calidad de la infraestructura vial es inferior a la de los otros países de América Latina, México está en 5.8, Venezuela está en 5.1, Chile en 5, Paraguay en 3.9 y Colombia está en 3.8. Si analizamos otros indicadores donde se muestra la situación de desventaja de Colombia frente a otros países tenemos, que en el 2008 Colombia contaba con 3.733 kilómetros por millón de habitantes, mientras Bolivia la duplica, Bolivia está 6.577 kilómetros por millón de habitantes y Costa Rica está en 7.851 kilómetros por millón de habitantes; si analizamos el indicador del porcentaje pavimentado en Colombia es del 10%, mientras en 19 países de América Latina está en el 20%, esto con indicadores de 2001 y Colombia con indicadores de 2007, o sea que quiere decir que estamos todavía mucho más rezagados al analizar indicadores de la misma vigencia.

La densidad por área de vías pavimentadas:

Colombia está en 14.6 o sea la mitad, y casi que 4 veces por debajo de países de ingreso mediano que está en 82 y América Latina y el Caribe que está en 36; y si analizamos la densidad de población por vías pavimentadas, Colombia en el 2008 era 287, mientras Chile, en 2001, o sea 7 años antes de ese comparativo, en 1.044, o sea, que no es nada alentadora la situación de Colombia en materia de infraestructura; de allí que se requiera hacer un esfuerzo descomunal en ese Plan de Desarrollo, en esas locomotoras que se están anunciado, donde la infraestructura indudablemente va a tener un papel importante.

Si esa es la situación de Colombia, la situación del Caribe dramática, dramática porque históricamente ha estado sitiada por falta de infraestructura, pero ahora tenemos un ranking de infraestructura bastante rezagado, ahora cuando la fuerza de los mercados ha hecho que la Costa, la región Caribe y las regiones costeras en general, adquieran su propia importancia por efecto de la competitividad de los fletes, entonces ahora sí el país nos requiere con una infraestructura capaz de atender todos los requerimientos de las industrias que se están relocalizando para ser competitivos, no solamente a la Costa Caribe, sino a todo el país.

De allí que nosotros estemos promoviendo que la Costa Caribe sea el eje de la competitividad del país. En el año 2008 hicimos tres debates, cuando se sacaron los Conpes 3535, 3536, allí a la Costa nos trataban realmente con un rasero de desigualdad total, el Conpes 3535 sólo asignaba el 16.1% de un monto total de 2.2 billones y el Conpes 3536 fue totalmente injusto al excluir a nuestros corredores arteriales complementarios, o sea las carreteras transversales y longitudinales de la etapa uno del Plan de Inversión, no figuraron en ese Conpes; de allí vino una gran estrategia nuestra para adelantar debates de control político y finalmente hoy, la Costa Caribe ya presenta otro panorama porque se avanzó en el Plan 2500, no lo suficiente, ya lo miraremos en su momento, se avanzó con la estructuración de la ruta Caribe, la ruta del Sol, la transversal de las Américas que en su momento criticamos el hecho que se fuera a invertir un porcentaje muy alto de los recursos en romper el tapón del Darién, pero que finalmente conocimos el documento que la llevaba a cabo y estuvimos allí, finalmente atendiendo que el Gobierno Nacional, ante el llamado de los mercados, estaba dando a la Costa la importancia que se requería.

Pero el actual Gobierno tiene en sus manos la gran posibilidad de romper definitivamente ese sitio, de acabar con ese sitio y darle a la Costa esa posibilidad y allí viene una gran preocupación, señor Director de Invías, doctor Rosado, y señora Ministra en funciones encargadas; aparece esta publicación de *El Tiempo*, del jueves 28 de octubre, donde francamente quedamos muy preocupados, porque toda la expectativa que teníamos nosotros de que finalmente se dieran esos grandes macroproyectos para la competitividad de la Costa, para la generación de empleo y para la competitividad del país, presenta una serie de preocupaciones, tanto del señor Ministro de Transporte como del señor Director de Invías, que realmente nos dejan altamente preocupados y quisiéramos que en el desarrollo del debate, con las respuestas que nos da el señor Director de Invías, nos diga que sí hay viabilidad, que sí hay posibilidades, que el Gobierno Nacional va a responder por esas vigencias futuras que están allí comprometidas. Entonces tenemos la importancia de la transversal de las Américas, la importancia de la ruta del Sol, la importancia de la ruta Caribe, cómo son los avances que tiene cada uno de ellos; y entramos en el tema de qué ocurrió cuando el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez, que venía creciendo al 8% se enfrenta con un factor externo, poderoso, como es la crisis financiera internacional. La crisis financiera internacional obliga a tomar unas decisiones políticas en materia econ*ómica contra*cíclicas, para minimizar los efectos de esta crisis, porque Colombia no fue ajena a esta crisis aun cuando se logró minimizar su impacto, que no fuera tan negativo ese impacto. Por ello se puso en marcha una política anticíclica para darle sostenibilidad al crecimiento de la economía

y proteger el empleo principalmente, vino entonces esa política fiscal contracíclica sustentada en 4 ejes.

El primero: el fortalecimiento de la red de protección social; el segundo: inversión en infraestructura para generar empleo y promover la competitividad; el tercero: la consolidación de la confianza inversionista; el cuarto: el acceso al financiamiento. Al sector transporte, por ser el segundo punto básico de esa política contracíclica fiscal, se le asignaron 8.13 billones de pesos de los cuales 4.6 billones correspondía a inversión pública y 3.5 billones a inversión del sector privado. En ese sector, se destaca la construcción de 185.9 kilómetros de doble calzada y 809 kilómetros de vías pavimentadas; allí por supuesto están incluidas las que habíamos anunciado para la Costa Caribe. La política contracíclica se basó en aumentar la dinámica del sector de infraestructura, por lo cual, el tema de construcción de las dobles calzadas era fundamental, era un instrumento que tenía el Gobierno a la mano para dinamizar rápidamente el empleo e irrigar la inversión.

En este sentido se realizaron adiciones a los contratos de concesiones que se venían ejecutando en el país, las cuales se encuentran respaldadas por documentos Conpes, documentos de la política fiscal; hay preocupación porque de cierta forma se ha tratado de satanizar, en diferentes círculos, estas adiciones a estos contratos de concesión, que en su momento eran muy importantes porque formaban parte de la estrategia contracíclica, y allí se realizaron 27 adiciones a los contratos de concesión, que estaban orientados a la necesidad del mejoramiento de vías, a la disminución del tiempo de viajes, a la seguridad de las vías y sus inversiones, e impulsar el desarrollo económico y social de las regiones. No obstante de existir 25 concesiones en ese momento, no se le aplicó a todas ese mismo rasero, es decir, hay vías como por ejemplo el caso Zipaquirá-Palenque, que va hasta el área metropolitana de Bucaramanga, que allí no se le aplicó el derecho a la igualdad, es decir, ellos estaban listos para que se les hubiera hecho una ampliación y no se la hicieron, siendo que tenían un tráfico en nivel D, sobrepasa los 4.000 vehículos diarios, está en 5.500 vehículos, con una complicación adicional y es que tiene vehículos de doble tracción que dificultan el nivel de servicio de la vía; esta concesión Zipaquirá-Palenque no requería vigencia futura, o sea que tampoco esa fue la razón por la cual no se le hizo la adición y la estructuración financiera estaba dada por ingreso esperado, contaba con licencias ambientales expedidas por el Ministerio de Medio Ambiente, tenía solucionado el tema de predios y también tenía solucionado el tema de traslados de esas redes de servicios públicos. El sector Zipaquirá-Ubaté es urgente, por la seguridad de los usuarios y para los habitantes del área de influencia de la carretera, por alto índice de accidentalidad a la altura del peaje de Casablanca; entonces, allí nos hacemos esa pregunta, ¿Por qué si la política contracíclica que nosotros apoyamos, que respaldamos, que entendimos, que está debidamente justificada en la generación de empleo y la irrigación de recursos, no contempló esta posibilidad que estaba prácticamente lista y que ellos habían hecho la tarea de manera juiciosa?

¿Dónde estamos, cuánto se ha concesionado y qué falta?, como decíamos anteriormente se han suscrito 25 contratos de concesión, los cuales se distribuyen tal como lo vemos allí en el mapa y lamentablemente, ambas letras están bastante pequeñas, pero bueno, son los 25 corredores de contratos de concesión que conocemos y la red nacional de carreteras a cargo de Invías, está constituida por 16.575 kilómetros, sin incluir las redes secundarias y terciarias, es decir, el sistema de concesiones en Colombia inicia en el año 92 aproximadamente, en estos 17, 18 años se han concesionado 5.287 kilómetros de la red nacional de carreteras, es decir que están pendientes por concesionar 11.288, hemos hecho la tercera parte de la tarea, falta por concesionar 11.288 kilómetros de esta red; si efectuamos nuevamente una regla de tres, vemos que al Estado le tomaría casi 35 años a partir de la fecha, concesionar el resto de la red nacional de carreteras sin incluir la red secundaria y terciaria, si seguimos al mismo ritmo que venimos teniendo en estos 15, 16 años, y por eso nos preguntamos ¿qué va a pasar con esos 11.288 kilómetros de red que falta por concesionar?

Ahora, si miramos los tramos que faltan por concesionar, las troncales que constituyen el sistema nacional carretero, está la troncal de occidente, ruta nacional 25 que está toda concesionada, está la troncal del magdalena, ruta nacional 45 que está toda concesionada, incluyendo la adjudicación de los tramos de la ruta del sol, la transversal del Caribe que esta transversal quedó totalmente concesionada con la última adjudicación del INCO de la transversal de las Américas; pero luego viene, transversal Buenaventura-Puerto Carreño, ruta nacional 40, es decir una ruta que une a los puertos de la mayor importancia para el Senador Villegas muy seguramente, esta transversal se puede concesionar los tramos Buenaventura-Ibagué, no está concesionada. En la troncal central, ruta nacional 45 A, de esta troncal se puede concesionar el tramo Río Negro que está en Santander hasta San Alberto, Cesar. De la troncal central del norte, ruta nacional 55; de esta troncal se puede concesionar los tramos Duitama en Boyacá, Málaga en Santander, Pamplona en Norte de Santander.

De la carretera marginal de la selva, ruta nacional 65; esta carretera está en su mayoría sin concesionar y algunos tramos sin construir, por lo tanto se pueden estructurar concesiones tanto de rehabilitación como de construcción, en los tramos de esta importante carretera. Bucaramanga en Santander-Pamplona, en el Norte de Santander, estos tramos están a cargo de Invías sin concesionar; transversal del Carare, Barbosa, Vélez, Landázuri, Cimitarra, Puerto Araújo, otros tramos que están a cargo de Invías sin concesionar; Tunja-Barbosa otros tramos que están a cargo de Invías sin concesionar. Nosotros que acabamos de ver el Presupuesto Nacional, sabemos la dificultad de Invías de recurso y el Ministerio de Transporte en general, que no tienen

recursos para el mantenimiento de estas obras, son obras que se van a ir deteriorando en la medida en que no haya una política clara, ágil, que permita hacer concesiones con unos tramos pequeños de los que ya estamos habituados a tener en cuenta, es decir, tiene mucho trabajo doctor Rosado y por supuesto la Viceministra también tiene mucho trabajo en ese Ministerio, hay mucho, mucho por concesionar.

Miramos entonces el tema de las vigencias futuras: las vigencias futuras que son un instrumento de desarrollo para el país, se han escuchado voces críticas sobre el tema de las vigencias futuras, los dos Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez aprobaron vigencias futuras por un total de 31.5 billones, a pesos de 2010, y de esos 31.5 billones, 24.31 billones le corresponden al sector de vías, pero, ¿era este un hecho fuera de contexto?, ¿era este un hecho insólito?, ¿no venía ocurriendo algo similar en la cultura presupuestal colombiana?, observamos que, cuando llegó el primer Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez encontró a su vez vigencias futuras aprobadas por 20.3 billones de pesos, o sea que tampoco es que se haya excedido el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez en su momento, pero sí se avanzó en la estructuración de proyectos importantes para la competitividad.

Tenemos allí detallado, cuáles son los corredores arteriales que tienen la mayoría de las vigencias futuras asignadas entre ellas la doble calzada Bogotá-Villavicencio, la ruta del sol, el desarrollo vial del sur, la doble calzada Vega-Buenaventura, el Túnel de la línea y los corredores arteriales complementarios de competitividad. De manera que nosotros estamos de acuerdo con el sistema de vigencias futuras; se ha generado una polémica en el país, alrededor de la circular multiinstitucional que salió a relucir la diferencia que hay entre las vigencias futuras del orden central, donde están autorizadas por la ley General de Presupuesto, la Ley Orgánica de Presupuesto, las vigencias ordinarias y las vigencias extraordinarias, no así en los entes territoriales, esto es hoy motivo de una gran controversia y nos habría gustado muchísimo que la doctora Sandra Morelli estuviese aquí para que nos ampliara el tema, porque definitivamente las vigencias futuras sí juegan un papel fundamental tanto en los proyectos de orden nacional como en los proyectos del orden Municipal, Departamental y Distrital.

Viene la otra pregunta que ha sido polémica, el tema de los alcances progresivos: los alcances progresivos están autorizados en el Conpes 3413 de 2006 y se considera que correspondería al desarrollo de obras sujetas a condiciones que complementaría las obras del alcance básico. Estas condiciones están relacionadas entre otros, con aspectos tales como el nivel de tráfico, la disposición de recursos, y demás condiciones que se estime relevantes y justifiquen el desarrollo de obras adicionales; pero viene allí una gran preocupación sobre qué va a hacer el INCO, o qué va a hacer Invías, o qué va a hacer el Ministerio de Transporte, sobre aquellos tramos que están contemplados como alcances progresivos en las concesiones que ya están operando, y cuyas obras están demoradas, porque se ha adoptado el esquema de que, hasta tanto no tengan tráfico, no se consideran importantes, siendo que nosotros consideramos que se debe tener en cuenta un enfoque diferente, en la media en que se rehabiliten de manera temprana esos tramos que hoy están contemplados como avances progresivos, indudablemente van a adquirir un mayor tráfico los corredores principales y de allí se va a generar también un mayor flujo de peaje que va a permitir cofinanciar esta inversión.

Ahora bien, qué viene, tenemos un Plan de Desarrollo que aquí está el señor Director de Planeación, que nos puede ampliar en que va ese Plan de Desarrollo, hemos leído una entrevista muy completa en la revista Portafolio, pero sí queremos saber qué viene en el Plan de Desarrollo en materia de concesiones, y en materia de ver cómo se llena ese vacío de esos 11 mil y tantos kilómetros que están pendientes para hacer a Colombia competitiva. Están, por supuesto, las propuestas del señor Ministro de Transporte, el doctor Germán Cardona, que en diferentes escenarios ha manifestado, primero: que quiere volver al Ministerio un ente eminentemente técnico; segundo: que van a propender por que se evite la improvisación en la contratación; tercero: van a liderar una solución integral al problema de las redes de servicios públicos desde el Ministerio, que ha sido uno de los grandes obstáculos para que se dé en tiempo real las obras de las concesiones, y cuarto: que van a fortalecer institucionalmente al INCO.

Hoy hemos conocido por medios de prensa, que el INCO va a ser intervenido dentro de la política de transparencia que orienta el Presidente Juan Manuel Santos, también nos gustaría conocer en qué va a consistir esa intervención del INCO y cuál es la figura que se está diseñando para que cumpla mejor su función; y algo que nos ha preocupado muchísimo, el señor Ministro dice que no se van a hacer más adiciones a las concesiones existentes, si tenemos en cuenta que esas concesiones tienen atados los avances progresivos, ya encontraríamos el cuello de botella del cual estamos hablando.

Aquí teníamos entonces una pregunta para el señor Ministro que, por supuesto, se la trasladamos a la señora Viceministra en funciones encargadas, para que se nos diga, sabemos que no hay presupuesto, en el Invías, en el INCO, en el Ministerio, y si ustedes no van a adicionar las concesiones ¿cómo van a evitar que se presente un bloqueo en la infraestructura y afectando también la dinámica de la economía del país?; tenemos que ser más flexibles, hay que mirar cada caso en particular, cada concesión tiene sus especificidades. Nosotros hemos conocido que, cuando se han hecho las modificaciones, algunas de estas concesiones, los concesionarios se adaptaron a todas las exigencias del Ministerio de Hacienda, doctor Bruce MacMaster, esto va para usted que, por ejemplo, hubo casos en los cuales el Ministerio de Hacienda estableció una menor rentabilidad a la rentabilidad contractual establecida, hay casos inclusive en que la UAC se

disminuye hasta el 50%, proyectos que venían con una rentabilidad del 14% bajan al 7%, y eso teniendo ya, por ejemplo, porque los concesionarios ya contaban con la garantía, pasando de ingreso garantizado a ingreso esperado, o sea aceptaron esa nueva reglamentación, ya contaban con los diseños de fase tres, contaban con la disponibilidad inmediata de equipos para iniciar los trabajos, licencias ambientales, es decir, ese el caso que analizamos de la vía al mar, Cartagena-Barranquilla, y de la vía Bogotá-Villavicencio, donde no se puede generalizar diciendo que todas las adiciones a los contratos de concesiones fueron lesivos para el Estado y hay suficiente documentación en ese sentido.

Y vienen nuestras preguntas entonces: *¿qué va a pasar con tantas obras que estaban iniciadas y q*ue son de la mayor importancia? ¿qué va a pasar, por ejemplo, con los contratos de concesión que se encuentra incumpliendo los términos contractuales, que los habrá, serán pocos pero los habrá, por causas imputables al contratista?, o ¿qué va a pasar con los contratistas que han incumplido por causas imputables al Estado? ¿qué va a pasar con algunas de estas obras que están incumpliendo y fueron adicionadas en el Gobierno anterior? *¿qué va a pasar con los efectos que mencionábamos, no solo en el sector de infraestructura, sino en la dinámica de la economía ante la ausencia de presupuesto para pre-inversión e inversión en el* Invías y en el INCO?, esto se traducirá en un atraso, ¿qué va a pasar si el Estado retoma los corredores viales concesionados? porque, por ejemplo, en la concesión Calera-Guasca-Sopó no hubo un acuerdo con el concesionario, el INCO retomó ese tramo y ya hoy, dos años después de ese fenómeno, está en franco deterioro; de manera que esa es una preocupación que tenemos.

¿Qué va a pasar, por ejemplo, con el proyecto de la doble calzada de la carretera Barranquilla-Cartagena? que usted la conoce bien doctor Bruce MacMaster, usted la conoce bien doctor Rosado, la Viceministra la conoce bien; allí tenemos 97 kilómetros, solamente está concesionado para doble calzada 20 kilómetros y tenemos el propósito de doble calzada, es un corredor estratégico para el desarrollo turístico, es un corredor estratégico para el desarrollo económico de la zona norte y de toda Colombia por lo que decíamos, la relocalización de las industrias y de las empresas se va a dar en ese corredor, además de un gran desarrollo turístico, residencial, de turismo de salud, en fin, un gran potencial. Cuando el concesionario actual tiene solamente 14 kilómetros hasta Maraguaco y 10 kilómetros desde Barranquilla hasta Puerto Velero, es ese tramo que hace falta, ¿en qué condiciones lo van a adjudicar a otro concesionario?, ¿le van abrir la oportunidad a este concesionario que lo retome?, porque allí habría que tener en cuenta lo que implicaría por ejemplo que alguien diferente a quien lo va a operar construya, porque cuando se hace una estructuración de una concesión se tiene en cuenta, cuánto se va a invertir en materiales, porque eso rebaja el costo de mantenimiento por ejemplo, o el traslado de las redes de servicios públicos, o le van a dar el tramo de Cartagena-Barranquilla a una empresa y el tramo Barranquilla-Cartagena a otra empresa, generando por supuesto inconvenientes a la hora de la operación y del mantenimiento. Son preguntas que tenemos, ¿qué va a pasar con los puentes de la Boquilla que se requieren, o hacer un gran viaducto concertado con las comunidades y respetar el espejo de agua de la Ciénaga, tumbando los puentes actualmente existentes?; esas son preguntas, que esas solas preguntas tienen un costo, casi un billón de pesos, son 913 mil millones de pesos que valen esas tres pregunticas que yo le estoy haciendo hoy aquí al Gobierno Nacional en sus diferentes instancias, y no podemos bloquear el desarrollo de Colombia y no podemos bloquear el desarrollo de la Costa Caribe. ¿Qué va a pasar por ejemplo con la ruta Caribe?, fuera del hecho sobreviniente de esta publicación de prensa, donde dice que van a costar el doble, de donde va a salir ese dinero.

Por ejemplo, cuando se adjudicó la ruta Caribe pasa por el Puente de Gambote, un puente de la época del Gobierno de Rojas Pinilla, que no puede ser ampliado a dos carriles, inmediatamente ahí se va a presentar un cuello de botella y todo el esfuerzo que se hace con el tramo de la Ruta del Sol, con el tramo de la Ruta Caribe se va a ver minimizado allí, porque es un puente de uso obligatorio que no va a tener una ampliación a doble calzada. La variante de Turbaco, se encuentra paralizada, no se ha definido si va por el pueblo o va por la variante, hay algunos avances de discusión con las comunidades pero indudablemente se necesita una definición del INCO y del Invías en ese sentido. En Turbaco, por ejemplo, no se ha definido la estación del peaje, lleva 3, 4 años de retraso y por ese concepto han dejado de percibir 43 mil millones de pesos que estarían hoy sirviendo para adelantar esas obras. Igualmente, qué va a pasar con Carmen de Bolívar y Arjona, donde se requiere una doble calzada, porque si la doble calzada de la Ruta del Sol que viene de Zambrano, que es de los contenedores, encuentran cuello de botella cuando lleguen a ese sector.

Qué va a pasar, por ejemplo, en la Ruta Caribe con el tramo Lomita Arena-Cordialidad, recordemos que, entre la vía del mar y La Cordialidad, hay dos tramos que están absolutamente destruidos que son el tramo Lomita Arena-Cordialidad, en la vía al mar, que necesita rehabilitación y el trayecto Vallunca-Pontezuela que une a la cordialidad con la vía al mar, estamos hablando entonces de la construcción de la segunda calzada que ya lleva un avance del 50%. Y en la de Córdoba-Sucre además de todos los inconvenientes que se han tenido por el tema de predios, que vale la pena una política del Gobierno Nacional en ese sentido. Está por ejemplo, el puente curvo de la calle 42 en Montería, que está suspendido hasta que el tráfico aumente por el sector. Y volvemos al tema entonces de Zipaquirá-Palenque, para que no se diga que estamos sesgados, que solamente estamos defendiendo los tramos de la Costa, pero los tramos de la región Caribe lo estamos defendiendo buscando la competitividad de todo el país; pues ese tramo de la vía Zipaquirá-

Palenque, tiene como lo decíamos anteriormente el sector Zipaquirá-Ubaté, con un grave riesgo de accidentalidad para los habitantes de la zona, y tiene la dificultad de que sobrepasó ya el nivel del tráfico promedio diario de 5.500 vehículos, perdiendo por supuesto ya eficacia en la prestación del servicio de la vía, a pesar de que contaban con licencias ambientales, que están en fase tres, que es en la fase a la cual quiere llegar el Ministerio en el nivel de diseño. Igualmente preguntamos, ¿qué va a pasar con la zona transversal de Las Américas?, en el cuestionario teníamos la ilusión de que como se había adjudicado al menor valor, quedaba un sobrante de 500 mil millones de pesos, que además esa es una de las costumbres que quisiéramos que el Invías y así también lo ha dicho, se mantenga, es decir que el único parámetro para adjudicación de una, cuando están competiendo los diferentes aspirantes a que se le concesione una vía, no sea el precio más bajo.

Aquí vemos un ejemplo, rebajaron 500 mil millones de pesos, ya yo me estaba haciendo ilusiones, de que esos 500 mil millones de pesos podrían trasladarse a otros tramos de la zona y con la información de prensa que nos va a ratificar la señora Viceministra y el señor Director de Invías, resulta que van a costar el doble, o sea ya no hay tal ahorro, ya no hay tal 500 mil millones de pesos disponibles. Entonces nos surgen esas serie de interrogantes y allí viene la propuesta nuestra: Mompox, que ha permanecido aislado, estamos en el año del bicentenario; Mompox ha permanecido aislado del departamento de Bolívar por más 500 años, excluyendo esta importante ciudad turística, porque no tiene un puente, allí era donde queríamos que se invirtieran los 500 mil millones de pesos que según la adjudicación creíamos que iba a sobrar y ya vemos que no va a sobrar.

Las vías que comunican al centro fronterizo con el resto del país y su avance de ejecución, por ejemplo, los trayectos que van hasta Ecuador, los trayectos que van hasta Venezuela, que en su momento fueron los prioritarios, porque se definió que lo prioritario era, habilitar las vías que interconectaban al centro del país, donde estaban los grandes centros de producción con los puertos y habilitar las vías que intercomunicaban con las frontera, o sea, Ecuador y Venezuela. Y viene otra pregunta para la región Caribe: en el Gobierno anterior habíamos logrado dos Conpes, nos quedó faltando el tercer Conpes, que describe el Plan Vial de la región Caribe que consta de cinco transversales, dos vías troncales y tres vías complementarias, son 2.148 kilómetros de vías intervenidas, 663 kilómetros para rehabilitar y 1.485 para pavimentar, algunos de estos tramos, como lo veremos más adelante, ya van a estar incluidos en la Ruta del Sol, en la ruta de Las Américas y en la Ruta Caribe, pero sí se necesita articular al interior de la Costa, porque ahora le estamos dando competitividad al todo el país con relación al acceso a los puertos, pero estamos dejando desarticulado el interior de los Departamentos de la Costa Caribe, donde hay una gran despensa agrícola, donde hay una gran despensa ganadera y futuros desarrollos y esto por supuesto, redundaría en la generación de empleo. Entonces miramos el plan vial del Caribe, donde ya algunos tramos están contemplados; este documento se lo vamos a entregar, por supuesto, escrito a la señora Viceministra y al señor Director de Invías, con el fin de que nos den una respuesta oportuna a estas preguntas complementarias, que estamos haciendo al cuestionario inicial. Este sector no se ha librado de críticas, tenemos unas posiciones críticas respecto al desarrollo de infraestructura vial en Colombia. ¿En qué se fundamentan las principales críticas?, la principal crítica ha sido la ausencia de un plan maestro de transporte, que identifique y priorice de manera sistemática las necesidades viales y las asimile como instrumentos necesarios para interconectar los grandes centros económicos, fronterizos, industriales del país. Otra crítica se desprende del hecho que se considera, que los beneficios privados de las redes de transporte, se concentran en las troncales de alto tráfico, lo que dificulta constituir firmas y mercado de infraestructura de manera generalizada; es decir, los 11.000 kilómetros a que hemos hecho referencia que falta por concesionar.

También existen críticas sobre la planeación de las redes viales de transporte, en el entendido que estas se expanden de manera desorganizada y algunos sectores aseguran, que Colombia no siguió un patrón histórico de integración mediante la infraestructura física y la puesta a la industrialización, muchos critican diciendo que dependía del gobernante de turno, o de la presión que ejerciera algunos sectores representados en el Congreso de la República. Viene el tema de las obras férreas: porque tenemos vías desde el punto de construcción de carreteras, pero también el tema de las obras férreas; allí según las respuestas del INCO, los proyectos concesionados del modo férreo se encuentran en la concesión de la red férrea del Atlántico y en la concesión de la red férrea del Pacífico.

Tenemos desarrollos nuevos en la zona del norte, como va a ser el Puerto Brisa en La Guajira, que va a requerir de una troncal adicional y, por supuesto, hay propuestas en la Costa donde se habla de una troncal que va a salir desde Magangué, para interconectar todos los municipios y departamentos de los sures, de los departamentos del Cesar, del Magdalena, de Córdoba, de Sucre por la dificultad de las vías a raíz de la morfología de esos suelos. Entonces allí le insistimos en las preguntas, ¿cuál es la situación actual de la operación y la rehabilitación del ferrocarril central?, recordemos que este proceso, había culminado en el 2009, que fue revocado por el INCO, a raíz de unas grabaciones que salieron a la luz pública, pero sí nos gustaría conocer realmente ¿cuáles eran los fundamentos del INCO en ese momento para revocar esa licitación?, porque indudablemente perdemos años de competitividad cuando se frustra, o cuando se aborta una estructuración de esta que lleva 2, 3 años, es decir, estamos retrocediendo otros 5 años más para el tema de la red férrea central; y allí también habían algunas observaciones de la Contraloría General de la República, que lamentamos que la doctora Sandra Morelli no se encuentre allí,

porque esas preguntas iban dirigidas exactamente a ella, para que nos dijera cuánto tiempo más esto va a estar bloqueado y va a generarle un impacto negativo en el desarrollo económico de Colombia y por supuesto, en la generación de empleo. Entonces, ¿qué requiere Colombia para las próximas generaciones de concesiones?, ahí estamos, tenemos la necesaria tarea de incorporar al sector privado en la inversión de proyectos de infraestructura; cuando esta Comisión estudió y aprobó la Reforma Financiera, se abrieron allí unos canales importantes para la vinculación de los multifondos, esperamos que esto se dé de manera ágil, y con un grado de confianza para los colombianos que tienen invertidas sus pensiones allí, para no someterlas a ningún riesgo, como un mejor nivel de estructuración de los proyectos, para los macro proyectos, entendemos que los fondos de pensiones no están interesados en invertir en los micro proyectos que se requieren para esos 11.000 kilómetros, pero muy seguramente se podrán estructurar nuevas concesiones macro, que a ellos sí les interese, garantizándole a los colombianos que los recursos de pensiones van a estar bien invertidos y minimizado los riesgos, porque sabemos que por Constitución no se pueden arriesgar los recursos de pensiones de los colombianos.

El mayor aporte de una política pública en concesiones consiste en hacer que el esquema colombiano se ajuste a las prácticas internacionales exitosas, que incluyen: la priorización y la planificación de la red vial, diseños detallados, estabilidad legal y del objeto de la concesión adecuada, selección de operadores que aporten nuevos recursos, financiación con deuda sin recursos y apoyos públicos para cubrir contingencias no gestionables, ni asegurables; tenemos claro por ejemplo, lo que sucedió en la vía a Bucaramanga con una contingencia que estaba a cargo del Estado, cuando se fueron a causa del invierno 200 metros abajo, casi un kilómetro de la vía a Bucaramanga, allí el mismo Gobernador de Santander, el doctor Serpa, pondera la agilidad y el nivel de compromiso del concesionario, cuando por la libertad que tenía para movilizar su propia maquinaria sin necesidad de abrir una licitación nueva etc., pudo afrontar una emergencia que de haberse dado dentro de los parámetros limitantes que tiene la contratación estatal, todavía estuviera Bogotá sin conexión con Bucaramanga.

Hay, una pregunta muy recurrente ya en el nivel micro, en nivel territorial, y es, ¿qué ha pasado con el Plan 2500 de Invías?, esta es una preocupación que esta Comisión ha manifestado en diferentes oportunidades, que hemos hecho debates sobre el tema; en la discusión del Presupuesto Nacional el Senador Aurelio Iragorri adelantó una gran cruzada que apoyamos nosotros para darle recursos a la red terciaria, a la red secundaria, con el fin de que pudiesen avanzar en estos proyectos, ¿pero cuál es el resultado?, el Plan 2500 se ha ejecutado el 75% de lo aprobado en el Conpes, ¿qué va a pasar con los otros 372 kilómetros que no tienen financiamiento, y los 110 kilómetros que no son ejecutables y porque razón no son ejecutables, estos 110 kilómetros?, estos datos, por supuesto, están contenidos en la respuesta del Invías sobre el tema, pero hay mucha inconformidad en diferentes sectores y en los parlamentarios que están representando las diferentes regiones del país, porque fue una batalla permanente que dimos para que este Plan 2500, que pasó finalmente a ser 3.200 kilómetros, porque tomó su nombre porque inicialmente eran 2500, pero que pasó a 3.160, no hay una respuesta clara. Por ejemplo, para Bolívar están incluidos en el Conpes 92.36 kilómetros, se han pavimentado 70.50, kilómetros en ejecución 7.20, o sea menos del 10%, y aun así quedan no ejecutables y quedan sin financiamiento un número significativo de kilómetros y esto lo podemos analizar en cada uno de los Departamentos: en el Atlántico están sin financiamiento 24.50 kilómetros y eso que el Atlántico por ser pequeño es uno de los Departamentos que están más articulados desde el punto de vista carretero. Pero igual pasa en el resto de los Departamentos del país, solamente en la Costa Caribe están faltando 78 kilómetros por un concepto no ejecutable 16 y sin financiamiento 107 kilómetros, o sea casi el 70% del Plan se quedó sin ejecutar.

Y vienen, entonces, las propuestas, porque este es un debate de control político pero con carácter propositivo, que quede claro que Piedad Zuccardi y los Senadores citantes, que son todos del Partido de la U, están haciendo aquí un control político con carácter propositivo, porque lo que queremos es buscar resultados, en oportunidades anteriores nos ha surtido un buen efecto esta estrategia, y es así como hemos ido avanzando en cada uno de los temas que nos proponemos. Y las principales propuestas son:

Estructurar proyectos de concesiones con alcance moderados, ¿qué va a pasar con esos 11.000 kilómetros?, no podemos hacer una gran concesión, 5 grandes concesiones, 6 grandes concesiones, entre otras cosas, porque hay preocupación para abrirle un espacio a las pequeñas o medianas firmas de ingeniería colombiana, doctor Aurelio Iragorri, que están en capacidad de contratar pequeños tramos porque, de todos es sabido que las últimas concesiones grandes en los macro proyectos los colombianos quedaron minoritarios.

La mayoría de la representación lo tienen consorcios extranjeros y los colombianos quedaron minoritarios, entonces, nuestra propuesta es que se le dé una ponderación importante a la firmas colombianas, que se hagan unas estructuraciones de alcances moderados para que medianas empresas de colombianos, puedan participar en la estructuración de esos proyectos de los 11.288 kilómetros que hacen falta y estos tramos, atraería nuevo tráfico a los grandes corredores ya diseñados. Promover, por supuesto, la estructuración de los contratos de concesión que sean necesarios para adjudicar los tramos faltantes de vías que enumeramos en su momento, que están claramente seleccionados, están claramente definidos, y esto le daría una dinámica nueva a diferentes territorios del país que no están atendidos, por ejemplo: aquí se discutió muchísimo cuál podía ser la suerte de Carimagua, que es

un gran conglomerado de muchísimas hectáreas de tierra, pero que ningún producto que se siembre allí es rentable, ni tiene posibilidades de acceso a los mercados porque no tiene vías, como Carimagua hay muchísimos otros terrenos, tierra fértil en Colombia para explotación en el sector agropecuario, que no tiene posibilidades, porque no tiene la infraestructura vial. La otra propuesta es, la Nación debe proceder a estructurar y adjudicar los corredores viales, y no pensar en retomar las actuales concesiones, para evitar lo que sucedió con Patios-La Calera-Guasca-Sopó, que ya lo reseñamos; esta fue una concesión en la cual, venía trabajándose muy bien durante 14 años, no hubo un acuerdo con el concesionario, y revirtió a la Nación, y hoy el Invías está con la problemática, no tiene recursos para mantenerla, o sea que, no es una buena política recibir esos corredores que reviertan a la Nación, sino buscar la manera de hacer nuevas ampliaciones con posibilidades, que representen interés comercial para los concesionarios pero que no lesionen los intereses del Estado, tal como aquí se ha mencionado. Volvemos al tema de aceptar un mínimo de protección a la ingeniería nacional, teniendo en cuenta la seguridad que ofrecen los concesionarios nacionales respecto de empresas extranjeras, en el manejo y seguridad de la deuda.

Yo recuerdo que cuando analizamos el problema de la vía Tobia la Grande-Puerto Salgar, que hoy es la Ruta del Sol, el Presidente Álvaro Uribe Vélez encontró esta grande problemática, ¿y cuál era el mayor problema?, que los consorcios estaban conformados por un alto componente extranjero, los españoles se retiraron del proyecto, vino la famosa historia de la póliza falsa y no hubo quien respondiera, y se demoró muchísimo tiempo para reestructurar este proyecto que ya, esperamos que sea una realidad. La otra propuesta sería: promover la conversión de las constructoras fuertes en operadores financieros de servicios, asegurando así, más constructores competitivos, su papel necesariamente restringido, a la rápida construcción de las obras encomendadas dentro el esquema de concesiones.

En la medida en que haya un músculo financiero fuerte, las obras se harán con mayor oportunidad y el beneficio será mayor. Motivar, por supuesto, la inversión de los fondos de pensiones en las obras de infraestructura vial, en ese sentido, las concesiones pueden apalancar los fondos públicos escasos, para modernizar la red vial. Allí vemos como en Chile, por ejemplo, a diciembre de 2007, existían 12 concesiones viales, que por su seriedad y garantía en la estructuración, habían emitido un total de 4.113 millones de dólares en bonos de infraestructura, o sea que esa es una posibilidad que se abre también, para la financiación de la grave problemática que tenemos aquí en el sector de infraestructura vial y ferroviaria.

Una propuesta para la obtención de predios y licencias ambientales: aquí se requiere un gran esfuerzo del Gobierno Nacional, por qué no también, aplicar la plusvalía; obligar a los entes territoriales, que son los que tienen esta facultad, que apliquen también la plusvalía, porque definitivamente se están beneficiando de esto, grandes propietarios de globos de tierra que están o con una subutilización, o que cambian de uso cuando ya se hace una inversión de este tipo del orden público, entonces se requiere allí que se aplique el tema de esa figura, con el fin de que haya un ingreso complementario para los recursos que está pretendiendo tener el Ministerio y el Invías a través de la explotación de los sitios aledaños a las concesiones. Están también las propuestas, por ejemplo, de Fedesarrollo: Fedesarrollo propone fortalecer el proceso de planificación de la red vial, puesto que reduce la incertidumbre de las predicciones de tráfico en las decisiones de la inversión privada; también propone Fedesarrollo involucrar más al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación, en el proceso de planeación para que se prioricen y se establezca el orden y la magnitud de los proyectos requeridos. Propone Fedesarrollo fortalecer las técnicas de análisis y diseños de planes de transporte, e incluirles en los llamados Proesa o sea, programas estratégicos de autopistas; afianzar el liderazgo del proceso de estructuración, otorgamiento y seguimiento de concesiones al Ministerio de Hacienda y a Planeación Nacional sobre el INCO y propone Fedesarrollo también, programar los rooschousd de grandes proyectos en el exterior en foros especializados para traer inversión privada, extranjera y la evaluación de propuestas que debe disponer de un mecanismo de descalificación de las propuestas temerarias, este ha sido uno de los grandes problemas que ha tenido el actual desarrollo de las generaciones de concesiones.

Los precios unitarios de gestión deben conformarse a los precios de mercado como en el caso de México y Chile, es decir no adjudicar a la propuesta más económica. Fedesarrollo también propone implantar la práctica de gestión de activos en el Ministerio de Transporte, este es un enfoque gerencial que exige hacer un inventario de activo, valorarlos, definir estándares y medidas de desempeño, definir procesos cuantitativos de evaluación, desarrollar sistemas de planeación y administración del mantenimiento de las redes viales, desarrollar metodología de ingeniería económica para calcular costos y utilizar la vida útil de los activos. Concesionar solamente obras con diseños avanzados y derechos de vías liberados, gran parte de las demoras no imputables a los concesionarios radican en la dificultad con predios, ya hemos escuchado también al señor Ministro cuando habla del cartel de los predios y de la dificultad que se presenta cuando los recursos no alcanzan, los recursos presupuestados porque inmediatamente se genera una especulación alrededor de los predios que debe formar parte de estas concesiones.

El sector Público puede aportar, si es factible, derechos exclusivos de desarrollo de finca raíz en la vía, para que el concesionario suplemente sus ingresos por peajes, con ingresos comerciales, por ejemplo se habla de vallas publicitarias, alquiler de centros comerciales, parqueaderos, la creación de un régimen interno de concesión y la promoción

de buenas prácticas empresariales, códigos de buen Gobierno corporativo y esquemas de prevención y manejo de conflictos de intereses. También dice Fedesarrollo que debe estructurarse una coordinación interinstitucional, sólida y fuerte y dinámica liderada por el contratante que garantice al contratista la ejecución de sus proyectos en los tiempos que están programadas y presupuestados, porque no, también valdría la pena mirar aquí un principio de repetición si hay funcionarios que han cometido errores en la estructuración o han sido o misivos, que también cuando el erario se vea afectado, haya un nivel de repetición contra los funcionarios que han sido omitidos o que no han contemplado todas las contingencias del caso. Hay otras propuestas del Gobierno Nacional que las mayorías de las cuales compartidos, por ejemplo, volvemos al tema, de no volver aplicar obras con las propuestas más baja, ya hemos escuchado al Gobierno Nacional en diferentes escenarios ese tema. Promover la creación de normatividad pendiente a establecer instrumentos eficaces para que las gentes interventoras tengan dientes, para intervenir a las empresas y obligarlas a que cumplan con lo que se comprometieron. Esta es una gran falencia la reconocemos y también aplaudimos el interés del Gobierno Nacional en fortalecer las interventorías para que realmente cumplan a cabalidad con su cometido.

Crear una comisión de regulación que busque la articulación de los modos fluvial, marítimo, aéreo, férreo y de carreteras ya que estos no se deben tratar como substitutos, sino complementarios sin que se compita entre ellos y también hemos escuchado una propuesta del Gobierno Nacional en el sentido de crear un fondo de infraestructura para movilizar los recursos institucionales como Fondos de Pensiones, compañías de seguros, inversionistas internacionales. La Sociedad Colombiana de Ingenieros también ha hecho propuestas interesantes como la creación de un régimen interno de concesión y la promoción de buenas practica empresariales para evitar el manejo de conflicto de intereses y estructurar una coordinación interinstitucional sólida que en esto coincide con muchos otros de los sectores que a su vez han criticado pero también han hecho propuestas.

Entonces queremos insistir, este es un debate de la mayor importancia, este es un debate donde queremos llamar la atención del Gobierno Nacional nos gusta algunas de las propuestas, sabemos que encontraron algunas situaciones anómalas que no se deben tomar la generalizar, no se deben tomar para medir a todos los concesionarios por el mismo rasero, se deben analizar las especifidades de cada una concesión y de acuerdo a eso buscar una solución sobre la marcha para evitar el traumatismo, tanto de la prestación de servicio como se convierta en un obstáculo para el desarrollo económico y por supuesto la generación de empleo en Colombia y es un debate de carácter propositivo al cual le haremos el debido control político y seguimiento por ser tan denso y por el interés de los colegas de participar y de intervenir en este debate y de escuchar los planteamientos de los funcionarios del Gobierno Nacional que hoy nos acompañan, muy seguramente tendrá una segunda versión y desde ya estamos invitando al Secretario de la Comisión que ha sido tan eficiente que se esmere en conseguirle también la transmisión por televisión a este y los otros debates que se adelanten en la Comisión dando que aquí se discuten temas de la mayor importancia para la economía o la macro economía pero también para el interés y el bienestar de cada uno de los colombianos, muchas gracias señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Gracias, honorable Senadora Zuccardi, cuál de los citantes quiere continuar el debate, están los Senadores Aurelio Iragorri, Germán Hoyos y Bernardo Elías, tiene la palabra Senador Iragorri.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Lo mío es muy corto, señor Presidente, felicito a la querida colega por esa magnífica presentación que ha hecho lo cual amerita que hagamos un taller a fondo sobre todo el tema, esto no se puede discutir en hora y media o en dos horas que la Comisión sesiona, porque ha sido muy basto el planteamiento, casi que universal con relación al país, se quedan algunas cosas que es normal que no se puedan recoger, por ejemplo, aquí somos fanáticos de hablar sobre el cuidado que debe tener el Estado de la relación de orden internacional con Venezuela y con el Ecuador, estoy completamente identificado, pero este es el momento señor Director de Planeación y distinguidos funcionarios que la carretera Ipiales-Cali, tiene unas indefiniciones serísimas, porque se está haciendo un relativo mantenimiento en el tramo de Piedra Sentada-Timbio donde hay una falla geológica que está señalada o bautizada con el nombre de romeral, en donde vemos quienes transitamos esas áreas todos los días un cambio de niveles, se construye una alcantarilla a los dos, tres días esta uno o dos metros por debajo o por encima, porque los movimientos son variados y venimos hablando hace muchos años de una gran variante, la de Timbío-El Estanquillo que esta allá en fase tres, que no sé qué, pero nunca lo vemos.

En el momento que se produzca a fondo la falla de Romeral, en toda esa área que la parte más dura está en las estribaciones del cerro de Broncazo, allí sí veremos el carrerón que tenemos que pegar, señor Viceministro de Hacienda. Yo los invito a todos a que hagamos un recorrido y no solamente miremos el entorno de Bogotá o la vía a Venezuela o ese magnífico programa del litoral Caribe; a mí a ratos me molesta que se hable de los costeños, no es el litoral colombiano del Caribe que lo apoyamos, que estamos para apoyarlo, como sé que los colegas de allá estarán también por apoyar a las olvidadas regiones del sur, esa variante que se debe hacer no hablamos sino de Pasto-Chachagüí o sea que de Chachagüí a Popayán eso pertenece como a otro país, querido Presidente usted que comparte conmigo esas posiciones que pasa a la hora que esa vía quede completamente rota como la vemos todos los días.

Entiendo que hay hasta dificultades en el manteniendo, allí existían unos concesionarios que no son ni siquiera caucanos, son del Tolima, la firma Contecha, si más no recuerdo y como que no ha habido ni siquiera posibilidades de que ese mantenimiento continúe, seguramente en el momento en que se produzca la falla habrá un comportamiento diferente y qué decir de la ausencia de la doble calzada entre Popayán y Cali. Nosotros no tenemos alternativa con el incremento de transporte que ha habido en las horas pico, eso es la locura, sin embargo hablamos y ahí está catalogado y registrado de la malla vial Valle-Cauca, claro se hizo lo que había que hacer en la zona plana, pero sin embargo el puente del Hormiguero-Puerto Tejada es peor que una brecha, y son 14, 15 kilómetros que estaban incluidos al inicio de la malla vial Valle-Cauca. Por eso insistía yo tanto en la importancia de la presencia del señor Ministro que es ingeniero y que conoce el país, pero yo propongo que hagamos un gran taller movido por la Comisión Tercera Presidente, como lo hicimos cuando miramos los temas de competitividad hace dos años, tres años, de manera que eso es muy importante y aprovechando la presencia del señor Director de Planeación el doctor Hernando José, esa ley del Plan, es una ley importante pero que tenemos que actualizar, y si mal no recuerdo en alguno de los artículos propuestos en esa época, yo fui ponente y coordinador de ese proyecto se dice, que el 12 de noviembre o el 13 de noviembre o el 14, el Gobierno le enviará al Congreso de la República el borrador del Plan.

A mí me parece importantísimo que eso se cumpla para que podamos iniciar, por lo menos, la visión de orden general del Plan y yo invito a los colegas para que aquella cosa que se nos frustró en el estudio y consideración del Presupuesto del año entrante que fue el mantenimiento de las vías terciarias, que yo propuse mucho de los presentes me apoyaron y que no cabía porque era un pecado hacer una modificación al monto del Presupuesto eso era un cataclismo de orden económico aumentarle 1.000, un billón o dos billones, inclusive convencieron a gentes de otras comisiones para montar una proposición contra la mía, que no me gusto a mí me parece que esas cosas no se deben hacer, para aprobar sin mayor discusión el monto.

Pero queremos invitar al Congreso a que en el Plan hagamos la defensa de esas vías terciarias; yo creo que la corrección se debe hacer en el estudio y consideración del plan, todo lo que haya sobre vías y que no hemos tenido acceso a proponer, ni siquiera a proponer, propongámoslo en el plan y allí señor Director yo que lo conozco a usted como un hombre eficiente, honesto, trabajador y cumplidor de su deber como toda su familia, que nos envié rápidamente el borrador para que empecemos a trabajarle al tema del Plan.

Yo no quiero fatigarlos, quiero felicitar a Piedad por ese magnífico trabajo que ha realizado e invitar a la Mesa, al señor Presidente a que hagamos un taller sobre el tema que se puede obviamente complementar, esta no es una sesión, es decir, el temario no es para definirlo en una sesión de una hora, este es un tema muy basto que nos puede servir también de base y preparación del trabajo futuro del Plan, muchas gracias señor Presidente, señor Director, señores funcionarios del despacho Nacional.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Quién de los citantes, honorable Senador Bernabé Celis.

Honorable Senador Bernabé Celis Carrillo:

Una cosa muy cortica, doctora Piedad felicitaciones, qué bueno que en buena hora usted haya traído aquí a la Comisión este debate que es tan importante, sobre todo para un Gobierno que empieza. El señor Presidente de la Comisión sabe que aquí en los debates que hemos hecho y en los anteriores, hemos incluso integrado comisiones para hacerle el seguimiento a los temas que aquí se plantean, ha sido costumbre, yo creo que aquí doctora Piedad valdría la pena, que al final se integrara una Comisión para emplear, de qué manera lo que aquí se debata, se le haga el seguimiento, que no se quede así, sin intentar, exposiciones de los compañeros y que ahí quede y quedó frustrada.

Hace 20 días nos reuniones con el Presidente Santos, con el Ministro de Transporte, el Ministro de Hacienda, el Ministro del Interior, varios Ministros preocupados porque la región oriente debía unos temas muy puntuales, no una lista de mercado, sino temas puntuales, y ese día el mismo Ministro de Transporte, doctor Rosado, le pedí una fecha para una reunión con la bancada y no sé por qué razón, claro surgen compromisos de última hora, uno lo entiende, pero esa reunión se frustró, usted lo sabe doctor Rosado, los funcionarios que debían acompañar a la bancada con información no llegaron, pareciera que no se le dio la importancia que el tema ameritaba y eso a nosotros nos preocupa y nos preocupa bastante y ahora que el doctor Iragorri habla de definiciones.

Precisamente ese es el tema, doctor Rosado, Viceministra de Transporte, ese era el tema, Director de Planeación, ese era el tema, la vía Bucaramanga a Cúcuta tiene muchas indefiniciones. Desafortunadamente el anterior Ministro adjudicó ese proceso sin tener ni siquiera estudios, diseños, absolutamente nada; cómo es posible que si usted va de Bucaramanga hacia Cúcuta, hacia la Costa o hacia la zona franca, tenga que meter todo el tráfico de Bucaramanga al centro de la ciudad, para que del centro arranque o para Cúcuta, o para la Costa, o para Barranca, eso es totalmente absurdo. Entonces se empezó a hacer la doble calzada, doctor Rosado, a Cúcuta desde el kilómetro 16 hacia arriba; es decir, nos va a congestionar la ciudad, a seguir congestionada, y entonces cuando ya al fin el tráfico se diluye, entonces se encuentra esa doble calzada, pero del kilómetro 16 hacia arriba.

Cuando usted llega a Piedecuesta, usted no encuentra salida a Cúcuta. El anterior Ministro se enfrascó en una discusión con la Cámara de Comercio, que si lo hacían por Piedecuesta, que si lo hacían por Minsuli, que si lo hacían por Lechales,

pero nunca se definió por donde se desviaba el tráfico que va de Bogotá-Piedecuesta-hacia Cúcuta. Entonces, nos está congestionando y eso tiene un agravante, señora Viceministra de Transporte, que el transporte masivo está colapsando en Bucaramanga, está colapsando en parte por esto, usted llega a Piedecuesta, a Papi quiero piña, y encuentra ese taco de vehículos por todas partes. Había una plata importante para haber arrancado, por lo menos, Piedecuesta-Minsuli o Lechales con la vía a Cúcuta, había dado una opción importante por lo menos para sacarle a la ciudad el transporte pesado a Cúcuta y no se hizo, doctor Rosado.

Entonces, a nosotros nos preocupa mucha esa reunión con la bancada de Santander y Norte, porque queremos que estas indefiniciones se les tome decisiones oportunas para no maldesbaratar los recursos que se dieron. Y hay muchos temas; aquí la doctora Piedad Zuccardi habló de la vía concesionada Zipaquirá-Palenque; si efectivamente todos, no pagar justos por pecadores, el tema de las concesiones. Esta concesión ha manejado el tema muy bien, usted habló muy de la situación que se presentó en el Socorro, de manera inmediata se actuó, si no hubiera existido ese proceso, allá estuviéramos nosotros todavía sin vía a Bucaramanga. Entonces, allí tenemos, por ejemplo, doctora la vía que va de Piedecuesta a Palenque, hay unos prediseños de la vía occidental, anillo vial occidental, que va de Piedecuesta a Girón, pero no le hemos puesto cuidado doctor Rosado a este tema y eso nos ayudaría, Viceministra, a quitarle flujo a Bucaramanga, porque el vehículo que vaya a la Costa o a Barranca no entraría a la ciudad y mejoraría el tráfico del transporte masivo.

Entonces, doctor Iragorri, tiene usted toda la razón, estos son temas que todos los compañeros tenemos de nuestras regiones, cosas que plantearle a un Gobierno que empieza, a un Gobierno que arranca, pero nos toca dedicarle tiempo, esto no se puede hacer doctora Piedad aquí, afortunadamente usted lo trajo aquí, este debate no lo podemos hacer en 2,3 o 4 horas, nos toca organizar un taller para que todos planteemos los temas y empezamos a mirar como ustedes lo quieren las obras que ya tienen diseño, que tienen todos los estudios listos para actuar, pero sobre todo actuar sobre los sitios críticos que se presentan en la ciudad, mire, por ejemplo a mí me preocupa mucho Viceministra la vía que va de Bucaramanga-Girón, que tiene también el flujo del transporte masivo que va de Bucaramanga a Girón.

La concesión ZMB le quedó una plata que en la Comisión de Crédito Público, doctor Rosado, el último mes se definió que los 32 mil millones se le adjudicaban a El Colegio-Lasaña-Puente El Bueno, que es el único pedazo donde no hay doble calzada. Cuando usted sale de Bucaramanga y pasa al aeropuerto, encuentra después del Puente El Bueno doble calzada a Girón y al Aeropuerto, está quedando espectacular, muy bueno, pero cuando usted tiene el tráfico más numeroso que es la salida a Bucaramanga, hay una obra, una vía de tres carriles, dos subiendo y uno bajando y esa plata estaba para hacer al doble calzada y sabe qué está pasando Viceministra? están ahorita repavimentando los tres carriles, ya empezaron a repavimentar los tres carriles, y la ampliación qué?, van después a desbaratar lo que están haciendo ahorita para después hacer la doble calzada, uno no encuentra en eso. Hay muchas indefiniciones, apreciado director de Invías doctor Rosado y Viceministra, Director de Planeación, que nos toca como dijo el doctor Iragorri, organizar el tema y sobre todo empezar a mirar decisiones. Doctor Elías, gracias por esta intervención que era breve, pero que de verdad Viceministra que nos reunamos doctor Rosado, saquémosle tiempo al tema, porque de verdad sino lo hacemos, vamos a seguir igual o peor de lo que paso con el anterior Ministro con los temas de improvisación sobre todo en la vía Cúcuta, gracias doctor.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Senador Elías, por favor.

Honorable Senador Bernardo Miguel Elías Vidal:

Muchas gracias, Presidente, a todos los miembros de la Comisión, a los funcionarios del Gobierno, a la Senadora Piedad Zuccardi, felicidades por, en buena hora, este debate sobre las concesiones en el país, se está llevando a cabo en esta Célula Legislativa que de una u otra forma como se dice en el largo popular, casi siempre paga los platos rotos de los desfases financieros, sea por una circunstancia, por malos cálculos, por malos diseños, por mala planeación que se hace en el tema concesionario, en el tema de obra de infraestructura en nuestra país, siempre se ve que al final llegan en la elaboración del presupuesto o del Plan de Desarrollo esos allá yais, sobre los temas que la palta no alcanzó, o que la plata se la robaron o que los carteles de abogados famosos en las empresa de ingeniería que son los como que abundan porque ya aquí en Colombia las empresas de ingeniería serias son reconocidas, y otras que se dedican es a hacer unos escarbaderos y a ganarse los pleitos, y los temas al Estado es en los estrados judiciales.

Doctor Villegas, un tema delicado, doctor Iragorri usted que es un ingeniero civil lo comprende y sabe que es desangre importante que sufre la Nación. Por eso en buena hora la Senadora Piedad Zuccardi, y nosotros como citantes, creo que se realiza este debate para que los funcionarios del Gobierno, el doctor, el Gerente del Invías o Director, el Viceministro de Hacienda y los que nos acompañan, me hubiese gustado que el Ministro de Transporte hubiese hecho presencia en este Congreso en el día de hoy, porque es delicado. La vez pasada se lo dije en el debate sobre un tema que la Senadora Piedad Zuccardi comentaba sobre los precios más bajos en las adjudicaciones en este país, este es un tema que no está para adjudicaciones al precio más bajo en las obras de contratación, en las obras de infraestructura.

Cualquier empresa hoy simula unos estados financieros sólidos, cualquier empresa hoy simula

unas grandes construcciones hechas en el pasado para cumplir con unos requisitos, así sea en papeles o documentos chimbos, se ganan licitaciones hoy al precio más bajo con tal de ganarse estas adjudicaciones o la construcción de estas vías, y mañana lo que terminan estos son en procesos largos, dispendiosos y en grandes pérdidas para nuestro país y como lo decía anteriormente aquí vienen los a ya yais a la Comisión Tercera, porque la plata no alcanzó, siendo que sí alcanzaba pero se adjudicó al precio más bajo, y las obras quedaron en su 50 o 40% de su ejecución. Entonces, sí creo que es el momento, como se lo dije al Ministro de Transporte y me dijo que no era el momento, pero sí es un tema delicado que hay que tener en cuenta en esta Comisión y los funcionarios de Gobierno que son responsables mañana de la adjudicación de estos contratos que son multimillonarios de dineros, que mañana le van a seguir o le van hacer falta a la Nación, porque lo que viene son problemas. Es que a la vía, digamos, a la vía, el Viso-Cartagena se le adjudicó una plata y no se terminó bien, no se hizo bien y resulta que cuando se le viene a invertir más plata, no se puede porque existe un problema que están los estrados judiciales y no se puede invertírsele más plata entonces los que pagamos los platos rotos, somos los que nos transitamos en esta vía. Lo que quedan son los problemas, por eso sí pido que este sistemita del precio más bajo, no se vuelva a coger como método de solución en las adjudicaciones, en las obras de infraestructura en nuestro país. Como segundo, Senadora Piedad Zuccardi, hay concesionarios buenos, hay concesionarios malos, hay otros regulares, pero Colombia no está para meter la plata a los canecos de la basura en concesionarios malos.

Allá felicitamos a los concesionarios de la calzada Córdoba-Sucre. Se ve adelanto en las obras, la vía ya va saliendo de Montería y llegando a Ciénaga de Oro, pero un llamado de atención, no está siendo visible el trazado que se le ha hecho a esta vía, Hay alto índices de accidentabilidad en el paso por Ciénaga de Oro, por La Y, por el Municipio de Sahagún y por el Municipio de Chinú, no me cabe la duda que por el Municipio de San Púes también en el Departamento de Sucre. Hay que revisar cuidadosamente estos trazados, estos concesionarios deben socializar mucho más estos proyectos, estas inversiones son de billones de pesos, después de hecho un trazado y luego una vía sobre estos Municipios o sobre estas cabeceras, resulta que a los 5, 6 años ese trazado no iba por ahí y toca realizarlo por fuera y eso son costos muy onerosos para el Estado colombiano y vías que quedan como unos elefantes muertos o elefantes blancos, más bien.

Por eso es que debemos realizar, se debe socializar estos trazados y estas compras de bienes, para evitar de una vez por todas esos carteles de corrupción que se avecinan y esos carteles que se amangualan para realizar o pasar los trazados por donde más les conviene a ellos. Ese llamado de atención lo hago para que se tomen las medidas ya que no se realizado la socialización y todavía no han comenzado las obras por estas cabeceras Municipales, por eso le pido al Director de Invías, al Director de Planeación Nacional a que se siente de una vez por todas con los concesionarios de esta buena vía que está quedando, para que estos recursos mañana no queden mal invertidos y puedan de una vez por todas quedar los trazados como se esperaran que queden en los últimos 30 o 40 o 50 años en este país. Otra, no queja, pero sí, un toque de atención, es la mala costumbre que se tiene y, de pronto, no lo digo por las concesiones viales o de infraestructura en este país, pero sí es lo que pasa en las adjudicaciones de otro tipo de concesiones como son las de agua potable en nuestra Nación, que aquí lo que se soporta cuando se va a ganar una concesión en estas empresas es en estados financieros chimbos, en estados financieros poco claros que están sustentados en una cantidad de mentiras dichas en el papel. Mañana existen concesiones donde el concesionario muestra una liquidez financiera que no tiene la realidad y al Estado es el que le toca a solventar estas obras y qué tipo de concesiones son las que estamos adjudicando en este país entonces. Concesiones a gentes que no tiene la capacidad de sustentar estas obras y que mañana se quedan con la mano puesta en la cabeza esperando como las maquinarias paradas pueden ser inyectadas por recursos del Estado o recursos de la Nación.

Entonces, solamente mi inquietud era esa Senadora Zuccardi, Senador Iragorri, Senador Germán Hoyos, Senador Lizcano que estamos como citantes de este debate, de que pongamos un poco más de nuestra parte para que las improvisaciones como dijo el Senador Bernabé Celis no estén a la Orden del Día en este Gobierno, Gobierno que apenas está comenzando, que está haciendo las cosas bien, que creo que se ha vuelto un Gobierno bastante pragmático que quiere hacer las cosas de una manera excelente y que creo que esta razón que hoy digo en esta Comisión Tercera del Senado de la República sea tomada en cuenta para que mañana los costos de estas concesiones no sea muy altos y se hagan con lo que se proyectó inicialmente cuando fueron ejecutadas esas licitaciones, muchas gracias señor Presidente, Senadora Piedad felicitaciones nuevamente y esperemos que lo que aquí se diga se cumpla, muchas gracias.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Honorable Senador Lizcano, después el honorable Senador Villegas.

Honorable Senador Óscar Mauricio Lizcano Arango:

Gracias, señor Presidente, yo le agradezco mucho el uso de la palabra. En primer lugar felicitar a la Senadora Piedad Zuccardi, la verdad es que es un excelente debate en un tema que yo creo el país está en mora de debatirlo a fondo, yo creo que hay grandes preguntas que el país se hace frente al tema de las concesiones, preguntas de cuánto le ha costado al país, yo creo que hay que hacer una evaluación histórica de cuanto le ha costado al país esas concesiones, cuántas de ellas se han aplazado, es decir, cuántas de ellas se han prorrogado esas concesio-

nes, cuánto es el costo, señor Director de Invías, director de Planeación de ese aplazamiento de las concesiones, cuáles de ellas son exitosas.

Yo creo que usted dijo una conclusión que es fundamental, no se puede generalizar, hay concesiones exitosas, hay concesiones que no son exitosas, y yo creo que es bueno que le cuenten al país ahora que estamos en un nuevo Gobierno y que el Ministro Germán Cardona le ha puesto mucho hincapié al tema de tener proyectos terminados, de que no se improvisen las obras, de que haya una verdadera planeación, de que haya proyectos en fase tres, inclusive en fase cuatro, como una de las prioridades de este Gobierno del doctor Juan Manuel Santos sería bueno que le contaran al país, cuáles de estas concesiones han sido buenos ejemplos y cuáles no han sido malos ejemplos. Nosotros en nuestra tierra tenemos un muy mal ejemplo, la autopista del café, lleva no sé, desde el Gobierno de Pastrana, 13 años Senadora Piedad, y no ha podido terminar la autopista del café, la hicieron con los peajes, yo sí creo que esa concesión está en mora de que el país le haga una verdadera evaluación, no hay derecho que después de 13 años de concesionar autopistas del café, todavía no se pueda conectar, Manizales con Armenia en doble calzada y toda hacen obras que parecen en cámara lenta, se demoraron casi un año haciendo un peaje y parece que las obras la hacen tan lentamente para que se venzan los plazos, puedan renegociar con el Estado y nuevamente volver a ganar más recursos. Esas digamos, malas prácticas como las de la autopista del café que nosotros quisiéramos que algún día tengan un juicio político y que le cuenten al país que ha pasado con esos recursos que durante tantos años hemos pagado quienes vivimos en esa zona a través de los peajes que no son pocos y no son baratos.

Se suman otras muy buenas como, por ejemplo, el tema de autopistas de la montaña hoy entregado a ISA, donde se ha hecho allí un buen trabajo de planeación, donde todavía no se han abierto a concesión, pero sí se está haciendo un buen trabajo de planeación, de estructuración financiera, y que estoy seguro que esos recursos, ese billón de pesos que va a haber allí, esos 600 mil millones del Gobierno Nacional, esos 600 mil millones, perdón, de la Gobernación de Antioquia, esos 400 mil millones de la Alcaldía de Medellín y ese otro billón que dejó en vigencias futuras el Gobierno del Presidente Uribe, y que va a honrar el Gobierno del Presidente Santos, sirvan para que esas autopistas de la montaña que van a conectar a Medellín con diferentes regiones del país, la Costa, el Eje Cafetero, El Magdalena Medio, puedan ser un éxito de cómo se deben estructurar los proyectos y es muy importante también saber en este debate como y de qué manera van esos proyectos adelante.

Pero quiero también aprovechar, Director de Invías, esta oportunidad para hacerle una evaluación a un tema que yo creo que también es importante hacerlo y es el tema de las vías de la competitividad. El Gobierno del Presidente Uribe dejó unos recursos importantes en lo que tiene que ver con las vías de la competitividad y le pongo un ejemplo para que usted le ponga atención al tema, dejo más o menos 125 mil millones en la rectificación de la vía Manizales-Mariquita, de los cuales por la adjudicación quedaron 105 mil millones, pero esos recursos no sé, y se lo dije ya al Director de Planeación en una reunión privada, no se ejecutaron donde se debían de ejecutar, en las curvas más estrechas donde los camiones no podían pasar, esos recursos no se ejecutaron donde se necesitaban hacer viaductos o donde se necesitaban hacer cosas, si no donde más lo necesitaba la comunidad, sino que se ejecutaron donde era más fácil para el contratista; se ejecutaron, por ejemplo, entre Manizales-Montería una doble calzada donde no resuelve el problema, se ejecutaron casi urbanamente cuando lo que esperaban las comunidades del oriente caldense y lo que espera hoy, que es poderse conectar en una vía que vaya desde el Pacifico, digamos, hasta Bogotá o que vaya del Eje Cafetero hasta Bogotá pasando por Mariquita, ese gran sueño que tenemos de poder rectificar o de hacer una vía nueva que vaya de Manizales a Mariquita y luego a Bogotá y que se conecte con la ruta del sol, se ejecutaron esos recursos donde no se debían de ejecutar y yo sí creo que en eso hay que hacer una evaluación al tema Director de Planeación y Director de Invías de mirar a ver si pueden recomponer ese contrato, porque ejecutaron los recursos donde la comunidad no lo necesitaba, en un plan donde no había problema de tráfico y donde se necesitaban los recursos que eran las grandes pendientes en las grandes curvas, allí no se ejecutaron los recursos.

Entonces, yo sí creo que debemos hacer un ejercicio serio, Senador Iragorri, de control político sobre unos recursos que nosotros aprobamos cada año en el Presupuesto General de la Nación que están además hoy en vigencias futuras a través de muchos Conpes como lo tenemos aquí previsto, pero que además cuando se van ejecutar esos recursos, se ejecutan de a pedacitos.

Hoy los grandes problemas que tiene la infraestructura en Colombia es que tenemos pequeños pedacitos, señor Presidente, no terminamos las grandes obras, hacemos pedacitos y nosotros necesitamos ver terminadas todas esas obras como le dije, la Autopista del Café, las Autopistas de la Montaña, esta vía de Manizales a Mariquita, que es un sueño de todos los hijos del eje cafetero, para podernos conectar con Bogotá, que sería una vía alterna al túnel de El Bicentenario que es el túnel de La Línea que se necesitaría otra vía para poder llegar a Bogotá y no congestionar tanto esa vía. Finalmente hacer una pequeña denuncia en algo que ha venido pasando con las autopistas, con la Ruta del Sol.

Ha venido pasando, señor Director de Invías, y se lo manifesté al Ministro también en privado en el acuerdo para prosperidad que hizo el Presidente Santos en Dorada y es que han empezado, como se necesitan grandes canteras de material para poder ejecutar estas obras, muchos vivos o muchos empresarios lo que han empezado es a declarar ante Ingeominas esas canteras de material y se ha visto

una gran mafia alrededor de las canteras de material denunciando que es la palabra técnica, es decir declarando ante Ingeominas esas canteras para poder que el día de mañana cuando llegue el concesionario lo tengan que extorsionar, porque no tengan de donde sacar el material, porque lo extorsionan después diciéndole que ellos tengan las canteras y que le tienen que pagar a cualquier precio.

Lo mismo pasa con los terrenos en las vías de concesión donde quienes saben que por donde van a pasar las concesiones hay unos carteles de tierra, donde ellos primero compran las tierras y después cuando llega el concesionario o el contratista, entonces, no puede hacer la obra porque las tierras están más costosas de lo que habían previsto en la estructuración financiera y entonces tienen que llamar a equilibrio económico del contrato y se va evidentemente a un pleito. Ese tema de los carteles de la tierra yo creo que es un tema que tienen ustedes que atacar y hoy en Ingeominas también tiene que regular el tema de las canteras. Porque eso no solamente crea una gran mafia, sino que crea un gran problema de medio ambiente donde están empezando a explotar una gran cantidad de canteras en zonas y hoy se ven en Dorada, se ve en Puerto Salgar, se ve en Puerto Boyacá donde los ciudadanos se acercan y los Alcaldes nos piden que hay una gran mafia de todo el mundo pidiendo zonas para que Ingeominas se las otorgue y después ellos entrar a digamos, extorsionar los concesionarios. Luego estos son temas que yo creo que son parte de este debate, que si hay un tema grande y grueso de este país, es como nos vamos a desatrasar en competitividad y cómo vamos de verdad hacer que estas concesiones sean eficientes, yo creo que nadie se entiende porque en Colombia todas las obras se demoran tanto, aquí para hacer cualquier concesión, para hacer cualquier vía se demoran 10, 8, 15 años cuando hay otros países que las hacen muy rápidamente.

Y finalmente, yo creo que una de las salidas puede ser que los Fondos de Pensiones ingresen a invertir en las grandes concesiones del país, una ellas estén bien estructuradas. Entonces yo creo que hay que hacerle una evaluación a las concesiones en el país, habría que entregarle un inventario al país de que concesiones han funcionado, cuales no y que medidas de corto plazo y de largo plazo va a tomar al país Senadora Piedad, porque yo creo que ese es un tema bastante delicado en el que yo creo que el país está muy atrasado y en que el país tiene que tomar una decisión de largo aliento y muy prontamente. Y finalmente, hacerle seguimiento a las vías de la competitividad Director de Invías de que esos recursos si se estén invirtiendo, donde las comunidades lo necesitan y no hacer pedacitos, que es lo que se está haciendo hoy. Y finalmente también, ver cómo y de qué manera vamos a trabajar para que no sigan creando estos carteles de la tierra, estos carteles de los materiales y tanto que se mueve alrededor de las concesiones en el país.

Es eso señor Presidente felicitando entonces a la Senadora Piedad por este debate y proponiendo y me quiero sumar a esa proposición Senador Iragorri de que nos sentemos en un taller con el Ministro de Transporte a quien entiendo hoy no pudo asistir porque está en Venezuela y además está la Viceministra, que es la Ministra encargada luego no es su culpa, pero si en el futuro mirar cómo y de qué manera con el Ministro de Transporte que es una persona que conoce muy bien el país y lo está haciendo muy bien, nos podamos sentar con él a revisar todos estos temas de infraestructura y de competitividad para Colombia, muchas gracias señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra el honorable Senador Germán Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Gracias señor Presidente. Sea lo primero felicitar como lo han hecho mis compañeros de Comisión, el muy bien presentado, bien documentado, bien soportado debate de la Senadora Piedad Zuccardi. En buena hora la Senadora Zuccardi ha traído un tema crucial y neurálgico en el país. Ella nos ha presentado, nos ha reiterado algo más que conocido el atraso impresionante que hay en el país en materia de infraestructura sobre todo vial. Pero también Senadora Zuccardi esta es la oportunidad, y usted en su brillante exposición dejó ya sentada las bases para ver qué hacemos; este es un sector totalmente desfinanciado. Yo quiero decir, señor Viceministro, que después de analizar detallada y pormenorizadamente el Presupuesto, llegamos a la conclusión con el Ministro Germán Cardona, que el Ministerio que usted hoy representa aquí señora Viceministra esta desfinanciado en un billón de pesos, a pesar de los 570 mil millones que se le logro trasladar en los debates primero y segundo.

Nosotros hicimos un esfuerzo grande, entre otras cosas, con el Senador Iragorri que presentó una proposición él, secundada por el que habla y por otros compañeros, de que como el Presupuesto del año entrante, señor Viceministro de Hacienda, tiene un supuesto macro económico del 4% y como seguramente va a crecer según predicciones de las agencias que tienen y regulan la materia, conocedora del tema, en 4.6 puede llegar a 5, ese medio punto que significa 600 mil millones de ingresos, el Senador Laserna se dirigieran a la cartera de transporte e infraestructura, porque como lo ha dicho muy bien el Senador Iragorri, las vías terciarias están abandonadas y reclaman una intervención urgente.

Lo mismo que las vías de la competitividad, doctora Zuccardi, allí no hay, usted sabe que no hay presupuesto para cometer una obra pública, concesión, por eso las salidas son las concesiones, porque por obra pública, con recursos del Estado no hay nada que hacer. Yo quiero decir que el Ministro de Hacienda en ese momento, se opuso a esa proposición de varios congresistas porque él con razón dice y alega que el rubro de los ingresos corrientes del Estado ha aumentado en el Presupuesto de un año a otro. La Contraloría General de la Nación, recordemos aumentó en 2.5 o sea que el presupues-

to fue presentado y aprobado además de eso con el límite, yo diría que supra valorado, renta por ejemplo tiene 4 billones de pesos más, entonces la verdad es que esas razones las aceptamos, pero entonces ahora queda, cómo hacemos para financiar el sector vial; distinguido Director de Planeación, que es un experto en competitividad y que es un hombre que tiene esa obsesión, porque si no hay competitividad no tenemos progreso, yo aplaudo al Gobierno ahora en ese proyecto que ya mencionó el doctor Iragorri, que hace falta digerirlo, porque nos lo presentaron y naturalmente nosotros no lo vamos a aprobar a pupitrazo, le vamos a hacer una larga discusión, allí ustedes se cuidaron de mejorar la competitividad según lo dicen, rebajando la sobretasa a la energía al sector industrial y también rebajando el arancel. Claro que eso tiene unos costos fiscales que, de pronto, el remedio es peor que la enfermedad, tenemos que ver eso porque de pronto me perdonan el dicho, sale más caro el caldo que los huevos, tenemos que analizarlo y ustedes seguramente nos van a demostrar que es bondadosa la medida, pero nos falta uno de los factores de la competitividad fundamental que son las vías. Usted ha dicho, doctora Zuccardi, presentó, porque usted fue artífice de esa reforma financiera que es orgullo del Congreso, si los multifondos los consagramos ahí en la reforma financiera, yo quiero preguntarles al Ministerio de Hacienda, al Ministerio del Transporte y a Planeación, si como ha acontecido en Chile, miro el ejemplo de que trajo aquí la doctora Zuccardi, la mitad prácticamente del costo de muchas concesiones allá ha sido asumida por el Fondo de Pensiones, yo quiero saber si el Fondo de Pensiones ha suscrito un bono que haya emitido una de las concesiones o sencillamente ha aportado a las concesiones del país, quisiera saber si de los 90 billones que tienen disponibles, quiero saber si las compañías de seguros con su reserva técnica han invertido en concesiones, esa es la plata que necesitamos.

Y en el punto traído acá por los distinguidos Senadores de cómo, y también dicho por la doctora Zuccardi, cómo muy alegremente sacan a licitaciones sin diseños, sin estudios; yo me aterro al leer los informes de los distintos Ministerios, cómo se sacaban en las concesiones de primera y segunda generación, se sacaban con estudios de prefactibilidad, Senador Iragorri, usted que es ingeniero, mire, yo creo que esa es la causante de todos estos males, yo quisiera que como conclusión de este debate, se le recomendara al Gobierno que no se puede sacar una sola obra pública o concesión si no están los estudios completos, yo no sé si en la ingeniería se dice, fase tres, pero completos.

Y también, doctora Zuccardi, un punto clave, si los terrenos no están comprados, yo no sé si eso se llama tráfico libre o vía libre, también porque es que el gran escollo de las concesiones son las compras de terrenos, todos lo sabemos, nosotros en una concesión denominada Cauca y Valle no hemos podido concluirla precisamente por las dificultades en la compra de los predios. Sí, ahí se sugiere que sea una comisión mixta de empresa privada y del sector público que agilice, que se determine un procedimiento para comprar predios, porque no le pueden dejar eso en manos del Estado solamente; un punto común en todas las generaciones, la primera, la segunda, la tercera, entre otras cosas, Invías dice que hay tres tipos de generación y por ahí vi que otro documento, vi que hay cuatro tipos de generaciones porque la cuarta generación es la de la Ruta del Sol y la Transversal de las Américas.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera de Senado:

Perdón, Senador, la Senadora Zuccardi le pide una interpelación.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Con su venia.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Gracias, Presidente; gracias, Senador Villegas.

Miren, el tema es tan importante, que yo agregaría la siguiente pregunta: cuántos bienes se han expropiado por vía administrativa con el interés general como bien primordial, porque hay que agotar esa vía; entonces, queremos saber, porque la contingencia es por qué no cumple el contratista o por qué el Estado no actúa, pero cuántos casos de expropiación vía administrativa se han presentado para poner de presente el bienestar general.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Muy bien, Senadora, entonces una propuesta que le haría al Congreso es que el Gobierno no, indudablemente no puede abrir licitación sin tener la culminación total de sus estudios; miren, en unos proyectos que nos están metiendo casi que a la fuerza en la Ciudad de Cali, so pretexto del desarrollo y del progreso de la ciudad, una ciudad estancada y caída totalmente como ustedes lo saben, hay unas famosas mal llamadas 21 megahoras, se sacaron a licitación sin estudios, no hay estudios, estamos esperando que la Procuraduría diga eso, que no habían estudios para sacarlas y le encomendaron al concesionario que hiciera diseños, estudios, absolutamente todo; allí yo pregunto: ¿de antemano se puede sacar el costo de una obra cuando no se tiene absolutamente ningún estudio? Y lo más grave en ese caso de Cali es que es por valorización y entonces no se sabe y no se puede determinar el costo de la obra y eso es lo que le van a cobrar a uno.

Entonces, señor Presidente, yo le agradezco mucho su oportunidad, reiterar las felicitaciones, este es un tema excelente, ya el Senador Iragorri ha dicho que el presupuesto de este año es el punto de partida en materia vial de lo que vamos a hacer en el Plan General de Desarrollo y por eso, señor Presidente, confiamos en que, como todo lo del doctor Gómez, va a ser magnífico, ese borrador nos lo van a entregar para nosotros hacer las discusiones y tratar de que en ese Plan de Desarrollo tenga el sector vial y de infraestructura lo que se merece Colombia. Muchas gracias.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera de Senado:

Tiene la palabra la honorable Senadora Arleth Casado.

Honorable Senadora Arleth Casado de López:

Muchas gracias, señor Presidente. Primero, felicitar a la Senadora Piedad Zuccardi por una exposición tan amplia sobre el sistema de las concesiones viales; igualmente, las que hasta ahora estaban en proceso todavía que no se han finalizado todas estas concesiones; preocupante en el sentido de que estas 22 concesiones de que se habló, todavía no se han culminado y hasta hoy en día se han hecho 322 modificaciones.

Entendemos también que estas concesiones viales son importantes para el desarrollo y el crecimiento y la competitividad de nuestro país, pero lo más importante de esto es que yo pienso que se debe hacer una planificación organizada sobre los tipos de proyectos, sobre todo para que ese crecimiento se dé de una manera que permita el desarrollo pero conectando especialmente lo que son las vías de los puertos especialmente entre sí y la de los, por ejemplo, los grandes centros industriales, que es lo que estamos viendo.

Sé que hasta ahora se han ejecutado todas estas concesiones importantes para el desarrollo y todo, pero también nos inquieta que sabemos que las concesiones son el instrumento financiero ideal para ahorrar este propósito, pero nos inquieta algo importante de lo que está sucediendo: el problema de la estructura financiera de las concesiones en este momento en Colombia. Aquí tenemos uno de los grandes problemas, que se han otorgado a constructores en este momento donde sus aportes patrimoniales al proyecto son por debajo, son demasiados bajos del proyecto; entonces, qué está ocurriendo hoy en día. Que se está aumentando el riesgo de la deuda, se están terminando hoy en día todas estas obras financiadas por ingresos de peajes y por vigencias futuras y además nos está permitiendo la posibilidad de emitir bonos que son con grados de inversión, porque lo que estamos viendo es una deficiencia en lo que son los capitales débiles en otorgamiento a este tipo de concesiones que está perjudicando y que día a tras día está volviendo más lento esto.

Tanto que hoy es así, que el costo inicial de estas 22 concesiones se han crecido un 27% de las inversiones inicialmente ha crecido, se ha multiplicado por el 1.5% y el ingreso esperado para los operadores se ha multiplicado más o menos en 3.4; o sea, más o menos el 340%, que nos preocupa inmensamente que no se tenga una vigilancia y control sobre este tipo de cosas y tipos de adjudicaciones, especialmente en constructores que tengan un capital muy débil y que lo que está ocasionando hoy en día, que las obras de este tipo de concesiones viales se desarrollen de una manera muy lenta.

Otro de los problemas que tenemos, que aquí haya dado es la Ley 1150 de 2007, además de las exigencias que hace sobre una asignación explícita también trata de decir, por ejemplo, el contrato de concesiones como una forma de una contratación pública abierta, donde ahí se pueden adjuntar órdenes de trabajo y adicionar, ¿qué está trayendo hoy? Se ha vuelto una renegociación permanente y masiva. Y esto que es aprobado por los documentos Conpes a través de vigencias futuras para reconocer, por ejemplo, sobre costos, para financiar adiciones de obras, para financiar mantenimiento, pero se están haciendo unas formas que no hay un estudio de este tipo de obras, sino que lo hacen sin análisis de costos, ni de beneficios, ni de priorización; entonces, estamos viendo que están como una expectativa, como decía el doctor Germán Villegas, que no hay una buena planeación sobre cuáles son los costos que genera todo esto.

Y además este tipo de renegociación permanente y masiva no está permitiendo hoy en día que se haga una competencia mucho más transparente por el sentido que se está viendo por los grados de corrupción; hoy están estos comportamientos, el uso de esos demás comportamientos se está llevando es a un comportamiento anticompetitivo especialmente en las licitaciones, porque como se hacen ahora adiciones sin necesidad de hacer concursos, sin necesidad, simplemente se hacen, se adjudican de acuerdo como tal a lo que establece el objetivo de la concesión; de pronto uno está dando la oportunidad de que concesionarios también, extranjeros que se les dé un atractivo importante para hacer inversiones, porque yo pienso que la forma de hacer el desarrollo y el crecimiento de las exportaciones y la competitividad en este país es a base de las concesiones. Entonces, me gustaría saber con todo este tipo de problemáticas que ahí se están dando, si en la parte financiera especialmente qué es lo que estamos hoy viendo cuando escuchamos esta mañana de que el INCO iba a ser intervenido. ¿Qué ha pasado? Cuáles son las propuestas realmente que se tienen para este tipo de problemas de financiación que hay en este momento en los capitales débiles, y especialmente en los que estipula la ley como tal, de la Ley 1150 de 2007, permitiendo de que se junten órdenes de trabajo y se adicionen cada vez que hay una necesidad de una obra, de un sobrecosto o de un mantenimiento de esos sí.

Me gustaría saber eso porque la preocupación de todos, yo creo que esa es una de las situaciones que hace muy débil el sector público de garantizar este tipo, por ejemplo, de licitaciones que se hagan en una forma transparente, que se haga en una forma donde no hayan esos grados de corrupción que hoy se están dando, porque lo que se está perjudicando especialmente este tipo de concesiones, es que demorar tanto tiempo los costos que hoy indiquen este tipo de concesiones que se han multiplicado, que aquí lo dicen claramente, de que las inversiones han multiplicado en 1.5%, yo diría que con esos costos cuántas más concesiones no se hubieran podido hacer, empezando no solamente por las vías primarias, sino por las vías terciarias, cuántas cosas más de buen manejo, de una buena planificación, donde el Ministerio de Transporte, donde Planeación y todos articulen para que se haga el buen manejo de los recursos, el buen manejo de una licitación

y adjudicación que permita que se aporte grandes inversionistas, que se le busque atractivos para que se hagan estas concesiones mucho más transparente en este proceso; por eso quería preguntarles a ustedes esa es la preocupación que tenemos, porque yo pienso que es una forma que se debe seguir, pero también es una preocupación que tiene el país en este momento por la situación que pasa ese tipo de concesiones viales en todo el país. Muchas gracias, señor Presidente.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Bueno, invitamos a la doctora Arleth por su orden alfabético, le corresponde presidir cuando no se encuentra el Presidente de la Comisión, para que le dé seguimiento al Orden del Día.

Honorable Senadora Arleth Casado de López preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra el Director de Planeación Nacional, doctor Hernando Gómez.

Doctor Hernando José Gómez, Director Nacional de Planeación:

Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, deseo agradecer a los señores Senadores citantes porque creo que es muy oportuno e importante que discutamos este tema, que en tantas ocasiones generó comentarios en los últimos años y que realmente tenemos ya que empezar a realizar una serie de ajustes para que aquellas fallas que se observaron en el pasado no vuelvan a ocurrir.

Yo quiera empezar diciendo que en efecto, Senador Iragorri, estaremos, Senador Villegas, vamos a estar entregando la primera de las bases del Plan de Desarrollo hacia el 12 de noviembre, que es día viernes, porque la fecha límite es el 15, entonces estaremos haciendo entrega de estas bases del Plan que obviamente contendrán unos nuevos capítulos muy de fondo que hemos venido elaborando con el Ministerio de Transporte, con el Invías, con el INCO para que podamos tener una hoja de ruta calara en esta materia.

Ahora yo he escuchado comentarios todos muy interesantes, comentarios como el problema que genera el tema del alcance progresivo en las obras, que induce a que cuando se asignan los proponentes puedan decidir ir con cifras, valores demasiados bajos y que piensan después compensar una vez ganada la obra, una concesión más adelante aumentando el monto de la obra y sin tener que entrar a competir con otras personas y donde claramente pueden compensar o balancear unas cosas con otras de una manera que a mi juicio no es sana.

Por otra parte se ha hablado del tema de que no se puede seguir pensando en hacer este trabajo a punta de peajes y anticipos del Estado, donde claramente algunos de ustedes mencionaron como la debilidad patrimonial de las empresas que en este momento están participando en estas concesiones, en estas concesiones, en estas adjudicaciones de contratos hace que esta deficiencia de capitales origine una demora larguísima en los procesos de elaboración y compleción de los proyectos; en eso el Senador Liscano mencionaba lo de la autopista del café, que es un escándalo y cada vez que a mí me toca viajar de Manizales a Pereira para tomar el avión porque está cerrada la Nubia, me recuerda de una manera dura el tiempo increíblemente largo que ha tenido para cumplimiento esta concesión.

Por otra parte decía el Senador Villegas y también la Senadora Arleth Casado, sobre la necesidad de que estos proyectos se entreguen con los estudios, se planifique adecuadamente y aquí voy a dar una buena noticia, que con el Ministerio de Transporte ya tenemos bastante elaborado un plan maestro de infraestructura que nos va a guiar en los próximos 10 años sobre cuáles son las necesidades.

Entonces, continuando la exposición, voy a compartir con ustedes una breve presentación. Allí en el Plan de Desarrollo que estamos elaborando tenemos esta imagen, es una imagen de un viaducto, un viaducto en el cual tenemos un tren de alta velocidad que está jalonando un sector, que está jalonando a través de redes de proveedores de todos esos otros sectores que está generando un desarrollo social integral igual a las oportunidades pero que se tiene que basar en muchísimos elementos que son los que conforman la competitividad del país; entonces, para que realmente podamos evitar este paso por todo este valle largo y prolongado y podamos realmente construir un viaducto, necesitamos obviamente trabajar sobre principios de buen Gobierno, consolidación de la seguridad democrática, pero a su vez tendremos que trabajar en muchos temas como, por ejemplo, aumentar la participación privada, tener muchos medidores de ejecución de infraestructura de transporte y logística y volver la infraestructura de transporte en sí misma un sector jalonador del resto de sectores en la economía y obviamente de generación de empleo en el país.

Indudablemente en los últimos años, y lo mencionaba la Senadora Zuccardi, con los esfuerzos que se hicieron en el programa de gasto contra cíclico, al final de la segunda Administración del Presidente Uribe, indudablemente se hizo un esfuerzo para aumentar la participación tanto de inversión pública como privada en transporte, incluyendo también transporte urbano, porque quiero recordar que la financiación de los sistemas de transporte tanto en ciudades grandes como medianas, ha generado mucha expectativa, va a solucionar problemas muy concretos de las capitales de las regiones y en ese sentido también se hizo un esfuerzo importante. Esto para mostrar que ya la inversión pública casi llega a un punto del PIB, un punto del PIB, estamos hablando más o menos en este momento de 5 billones de pesos, eso es importante y tenemos, eso sí debo decir, absolutamente decepcionante que no hemos logrado apalancar más allá de punto 66% de recursos de participación privada. Yo creo que el gran reto que tenemos como Gobierno y ustedes lo mencionaban, alguien lo mencionaba en alguna reunión con el Ministro de Transporte, decía, necesito un billón más siquiera para poder completar lo urgente, pero probablemente el billón más no es tan

fácil, pues Senador Iragorri, hablaba del problema de las carreteras de orden terciario. Indudablemente, pero para poder atender esas carreteras secundarias y terciarias necesitamos liderar recursos y para liberar recursos necesitamos que el sector privado participe activamente en las carreteras de orden arterial, primario y de competitividad.

Aquí simplemente, rápidamente este es un cuadro que muestra cómo fueron cambiando las condiciones de primera generación, de segunda y tercera generación y ya después hablaremos de lo que se viene, una cuarta generación; sin embargo, allí la segunda generación es que el cambio que se hace importante es, que los riesgos constructivos y de tráfico pasan al concesionario en forma de un ingreso esperado y en la tercera generación al concesionario se le pasa la gestión, tanto de predios como del tema de licencias ambientales. Ahora, este es un tema que vamos a tener que revisar con cuidado, porque indudablemente tal como lo han logrado hacer en Chile, vamos a tener que ver cómo se logra más bien, es una coordinación entre el público y el privado para garantizar unas reglas del juego claras para la adquisición de predios, por ejemplo, y unos tiempos, porque por ejemplo, a veces en algunas ocasiones escucha que quienes están construyendo las obras demoran adrede la adquisición de los predios, para poder financiar con los anticipos otras actividades; entonces, si uno evita esa situación eliminando anticipos y más bien estando cubriendo y pagando por obra realizado o incluso por el servicio que posteriormente preste la vía, se evitarían este tipo de incentivos perversos que tenemos en este momento.

Y obviamente en el tema de la licencia ambiental claramente y Chile nos ha mostrado un ejemplo muy interesante en esa materia donde lograron coordinar en una comisión interestatal para tener unos criterios claros y otorgamiento rápido y efectivo de estas licencias ambientales, yo creo que cada vez que se solicita una licencia ambiental para una carretera no podemos empezar del día uno de la creación, tenemos que empezar a desarrollar criterios que realmente nos permitan rápidamente resolver estos temas y que no se generen las demoras que mencionaba la Senadora Zuccardi que hace que se anuncie, que se va a construir la carretera hoy, se tienen los diseños y se demoran dos años en iniciar la construcción por temas de estas características.

Habrá naturalmente que hacer ajustes importantes hacia una cuarta generación de concesiones, tendremos que generarnos filtros para el desarrollo de proyectos, basados en criterios socioeconómicos y financieros; los chilenos, yo tengo aquí el ejemplo chileno, van a ser reiterativos debido a que son los que tienen un esquema más exitoso a nivel de América Latina, pero ellos lo que han logrado es en forma muy interesante montar unos modelos basados en estructuración de proyectos a nivel financiero, donde claramente se les exige unos niveles de capital a las empresas del orden del 30% de las actividades que van a realizar y adicionalmente también, como les decía, tenemos temas como el de la participación activa de inversionistas institucionales como los Fondos de Pensiones y las aseguradoras.

Ahora, pero regresando aquí a este orden, tenemos que los estudios previos para cada proyecto se vuelven absolutamente esenciales, aquí se ha reiterado esto, porque permite valorar adecuadamente los riesgos tanto en cabeza de inversionistas como el Estado, reduce los costos de preparación de propuestas a potenciales oferentes, favorece la competencia y permite a los privados evaluar un proyecto bajo unos mismos supuestos y reduce la probabilidad de ofertas artificialmente bajas. Aquí tenemos, y por ello creo que la eliminación de la figura del alcance progresivo es muy importante, para evitar ofertas artificialmente bajas en los proyectos que se vayan a financiar hacia el futuro.

Entonces, ahora tenemos también que el diseño de los proyectos se va a hacer en función del servicio que se ofrece a los beneficiarios, ellos en términos de desempeño, de calidad y disponibilidad en infraestructura; por eso la verdad a mí esto no es algo que necesariamente se vaya a cambiar de la noche a la mañana, pero sí pienso que es una ofrenda a las comunidades que les empiecen a cobrar peajes por las vías que no se han construido aun; o sea, realmente allí esto genera un malestar, una falta de credibilidad y sobre todo cuando se empiezan a demorar las vías; en este sentido tenemos que buscar de alguna manera no trasladarle a la comunidad la incapacidad que tenemos para financiar y estructurar adecuadamente las vías.

Tenemos que los pagos que pueda hacer el Gobierno contra la prestación de servicio es interesante, voy a volver a ese punto más adelante, se requiere una mayor socialización de los proyectos, la Senador Arleth lo decía, digamos, necesitamos involucrar mucho más las comunidades para que mediante un esquema de auditorías visibles se permita un seguimiento más permanente en el tema de las carreteras; yo viajo por alguna doble calzada de una concesión frecuentemente una vez cada 15 días y yo llamo aquí a la señora Viceministra y le digo, en tal kilómetro hay este problema; vi esta anormalidad acá, de ida vi este derrumbe y al regreso está igualito; entonces, todos nos tenemos que volver ciudadanos y que de alguna manera podamos estarles suministrando una información permanente al INCO y al Invías sobre estos temas. Y deberíamos generar algún esquema de participación ciudadana permanente como el que está diseñando la Presidencia para que podamos estar suministrándoles información y no solamente y creo que el Ministro de Transporte tuvo la visión inteligente de poner a toda la Policía de Carreteras para que le dé esa información.

Lograr que sumemos a todos los ciudadanos que son usuarios permanentes de estas vías para que puedan comunicar los problemas por celular a un sitio por un mensaje de texto, eso es muy sencillo. La gestión predial ambiental previa a la adjudicación de los proyectos para que no haya sorpresas, para que después no tengamos el problema de que los predios costaron mucho más. Yo le he sugerido

al Ministro de Transporte y es idea que se le ha cejado, que uno debería cada vez que se compra una franja de carreteras para una doble calzada, al precio al cual se compra esa franja, se debía valorizar todo el resto de la finca, todo el resto del predio que no se vende y de esa manera seguramente tendríamos una racionalización muy grande al precio el cual a aquellos que venden franjas en las carreteras y fueran a velarizar el pedazo para vender, para que así si él piensa que vale tanto su tierra se le compra por ese precio pero después paga el predial sobre el resto de su finca en el valor que él estima, el valor de su franja.

Tenemos también asesores especializados en transacciones de alta complejidad, estos no son temas fáciles, aquí nuestro Viceministra de Hacienda MacMaster conoce muy bien estos temas y estos son temas financieros complejos que requieren un conocimiento adecuado, asesores adecuados para el Ministerio de Transporte y en eso estoy seguro que el doctor Germán Cardona tiene eso absolutamente presente.

Fortalecimiento institucional. La idea de la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, me parece excelente que realmente se pueda separar el tema puramente de la administración y del tema de la estructuración de los proyectos y la promisión de los proyectos, creo eso va a ser muy sano hacia el futuro.

Ahora también hay que empezar a pensar en nuevos esquemas, porque es que siempre pensamos en esquemas en los cuales el Gobierno tiene que poner la plata por delante y la verdad en muchos países lo que ya se encuentra es un esquema en el cual el Gobierno lo que contrata es un servicio y una calidad de servicio y una cantidad de servicio y el sector privado aporta los recursos de entrada, hace el proyecto, desarrolla el proyecto y el pago se realiza de acuerdo con el cumplimiento del servicio. Aquí tengo estos dos gráficos: a mano izquierda es la financiación convencional, donde el Gobierno aporta unos recursos, se hacen los peajes, luego el pago se realiza independientemente del cumplimiento del nivel del servicio; mientras que en el otro lado uno no está contratando una vía, uno lo que hace es, le da el derecho a un privado para que haga la vía y después le remunera de acuerdo a la calidad de servicio que desarrolle. Esto se ha probado con mucho éxito en otros países europeos, nos permite superar los problemas de financiamiento por delante del Gobierno Nacional y permite liberar muchos recursos para aquellas áreas donde si no se pueden atraer privados, donde son las carreteras secundarias y terciarias que tantos dolores de cabezas le generan a los pequeños productores agropecuarios en el país.

Ahora, obviamente esto no lo puede hacer un constructor, no lo puede hacer un constructor de carreteras porque nunca va a tener el capital suficiente para hacerlo; para lograr este tipo de financiamiento es absolutamente indispensable tener vehículos de inversión donde encontremos recursos de las aseguradoras, de los Fondos de Pensiones, de inversionistas internacionales que puedan comprometer estos recursos a largo plazo.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:

Una interpelación con la venia de la Presidencia.

Honorable Senadora Arleth Casado de López preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:

Doctor Hernando José, muy interesante lo que usted está expresando aquí, el tema de la financiación por parte de los Fondos de Pensiones, es un tema que ellos mismos han ofrecido y es un tema viejo, es un ofrecimiento ya de hace varios años; al Gobierno anterior le ofrecieron esa financiación y la queja de ellos, porque se lo dijo al propio Director del Fondo de Pensiones de Asofondos, es que la estructuración es fallida, que la estructuración no sería, que los diseños no son serios, que los costos que inicialmente se prevén en los diseños terminan costando el doble, como evidentemente es así. Entonces, mi pregunta es esta, cuándo se van a iniciar esas estructuraciones serias, por qué no se ha hecho eso y cuál es la medida del Gobierno Nacional para que esto realmente tenga el propósito requerido; porque aquí se queja el Gobierno Nacional, este y los anteriores, que los recursos en Invías son insuficientes, que faltan dos billones de pesos, que faltan tres billones, se hacen esfuerzos para apropiar algo, que es insuficiente, por qué el país no hace lo que usted está diciendo que hizo Chile, con toda la seriedad del Gobierno Nacional tiene funcionarios del alto nivel y tienen la posibilidad de controlar firmas muy serias frente a este tema, cuándo se va a arrancar en esto, porque así nos cueste una plata inicialmente al final el beneficio es mayor, eso primero.

Segundo, por qué el Estado ha venido entregando anticipos y ha venido apalancando concesiones, no es posible conseguir unas firmas que no soliciten anticipos y que realmente hagan la concesión completa sin el apalancamiento del Estado, me parece que todo esto es un círculo vicioso, de esto hemos hablado, hace muchos años, han hablado los proponentes, hay ejemplos como el que usted da de Chile, que más esperamos para que esto se haga cabalmente en beneficio del país. Gracias, señora Presidenta.

Doctor Hernando José Gómez, Director Nacional de Planeación:

Senador Salazar, si usted me permite dos diapositivas, entro de lleno a los puntos que usted me señala correctamente, porque creo que son de fondo y yo les puedo decir un poco qué es lo que vamos a hacer en esa materia.

Con relación le decía y eso se comentaba, por qué no tenemos un plan maestro, ya lo estamos terminando, hay una de las cosas buenas que se logró concertar con el Gobierno anterior por allá a comienzos del año pasado, fue la contratación de un plan maestro de transporte 2011, 2018, es un ejercicio de planeación del sector transporte liderado

por el Misterio del transporte del DNP a corto, mediano y largo plazo, el cual arroja como resultados los proyectos de infraestructuras necesarios para la competitividad del país y necesarios que implica que sean acordes a las proyecciones de necesidades de transporte de mercancías y de personas entre ciudades hacia los puertos, hacia el exterior y en ese sentido encontramos que, y de allí, digamos, esto está mostrado y todavía de adrede de una manera muy difusa porque todavía estamos terminando de hacer el proceso de concertación con el Ministerio de Transporte y obviamente todo esto se hará mucho más detallado en el plan de desarrollo, pero indudablemente allí lo que estamos viendo es que henos identificado en el sector norte, en el sector centro y en el sector sur, las necesidades que tiene cada una de las regiones del país de comunicación y de conexión de acuerdo a los crecimientos de la demanda por el servicio. Allí interesantemente lo que vemos es, que para los próximos ocho años se requieren más o menos 16.2 billones de pesos, obras por 16.2 billones de pesos y esto es sin contar los reajustes sobre los proyectos que ya están andando y toda la subfinanciación que tenemos en una gran cantidad de contratos y de concesiones que en la actualidad se están ejecutando. Esto es lo nuevo exclusivamente.

16.2 billones, 72% en el tema carretero, 11.8 billones; 17% en la parte férrea, especialmente hablando del Carare y de la zona central, 2.6 billones; en el tema aéreo casi un billón de pesos; en el tema fluvial 700.000 millones; puertos marítimos, otros 200.000 millones; entonces, claramente esto sí realmente lo queremos ejecutar seriamente porque obviamente así es como lo queremos hacer, tenemos que invertir una cantidad de dinero importante solamente en estudios y en estructuración de los proyectos, más o menos y Bruce, el Viceministro de Hacienda, me puede corregir, más o menos para estructurar bien un proyecto que vale más o menos, se gastan el 5%; ese es más o menos el equivalente, un 5%; entonces, estamos hablando de 16 billones, solamente necesitamos 800 mil millones para estructurar bien estos proyectos para que nos salgan bien, esas son las dimensiones que tienen estos proyectos. Entonces, tenemos que empezar claramente a incorporar y en este momento todavía no hemos ejecutado, no hemos movido el primer buldócer, entonces claramente un billón para estructurar proyectos, los proyectos que requiere el país en la próxima década. Entonces, claramente vamos a requerir una participación del sector privado muchísima más activa y crear las condiciones para que esos proyectos se puedan estructurar adecuadamente y efectivamente a realizarse.

Entones, nos decía el Senador Salazar, mire por qué estos proyectos no se estructuraron, porque había una idea falsa y era que estructurarlos era gastar plata, que por qué no dejábamos que en una fase uno le decía a algún constructor, hágala a precio fijo, pero la verdad es que a precio fijo nunca funcionaba, porque después venían las demandas, las solicitudes de adición de presupuestos y en eso, digamos, claramente pensar que eso es una llave en mano, no ha funcionado en ninguna parte, porque viene y se descubren unos riesgos geológicos de tal tamaño, se descubren unas redes de servicios públicos que hay que movilizar y no se sabe quién es el que tiene que asumir el costo del desplazamiento de las redes, que si no se estructuran los proyectos se comete un error grande y eso es lo que nos ha probado la historia de los últimos 10 años, que por correr no se logra mucho y que solo nos queda el cansancio y unos sobrecostos muy grandes y con relación a los anticipos; esto es lo que ocurre, Senador Salazar, y es que poco a poco en el país tenemos que superar el tema de que las nuevas concesiones deben estar en manos exclusivamente de empresas y firmas constructoras; lo que vamos a tener que desarrollar es que esto finalmente tiene que estar es en fondos de inversión, que contratan a su vez a firmas constructoras para que hagan el oficio y ellos son los que después se encargan de prestar el servicio técnico y el servicio práctico ya del día a día del servicio de la concesión.

Entonces, uno debe separar esos dos agentes, porque una firma constructora nunca debe tener el capital suficiente para responder y apalancar por todos estos esfuerzos. Esto se observa acá, entonces decimos bueno, pero por qué en esta parte los Fondos de Pensiones no estuvieron más entusiasmados. Parte porque la reglamentación de la reforma financiera que aquí la Senadora Zuccardi participó y lideró en su momento, se demoró dos años en reglamentarse, duramos dos años reglamentando los nuevos, el esquema de Multifondos salió hasta hace muy poco, ya el esquema Multifondos, que ya definió tres fondos que ya están descritos en la diapositiva y donde en aquellos fondos más de carácter moderado y agresivo muy posiblemente como puede participar mucho más la renta variable, podrán los Fondos de Pensiones participar más con mayores volúmenes de recursos.

Ahora hay que tener claro esto, no es el Fondo de Inversión que va ser el dueño de la concesión o va a invertir directamente de la concesión, ellos por pura distribución de riesgos para defender a todos los recursos de los que nos queremos pensionar algún día, tienen que buscar los vehículos apropiados y esos vehículos apropiados son normalmente fondos de capital privado, por ejemplo, y ustedes ven ahí que en el cuadro también se observa cómo a nivel del 28 de julio de 2010 tan solo el 1.45% de los recursos están invertidos por parte de los Fondos de Pensiones a esos fondos de capital privado; entonces la pregunta, por qué, qué es lo que está ocurriendo y la respuesta es clara, son unas concesiones que técnicamente no están adecuadamente estructuradas o proyectos que no están adecuadamente estructurados en fase tres, como mencionaba el Senador Villegas, que adicionalmente se prestan para el tema de alcance progresivo. Otro de los problemas es, un inversionista de este tipo necesita saber exactamente a qué se está comprometiendo, no puede esperar después que el Ministro le diga, no es que además usted me tiene que hacer esta vía, estos 8 kilómetros a tal pueblito para conectarlo, eso

destroza los niveles de riesgo que está dispuesto a asumir uno de estos fondos de pensiones.

Entonces, claramente y por ejemplo este tema, este tipo de cosas atenta en contra de la posibilidad de que se vinculen Fondos de Pensiones o capital privado en general, también temas como por ejemplo, lo que ya hemos comentado de las licencia ambientales y de la adquisición de predios si no hay una cierta seguridad, sobre cómo se van a adquirir estas licencias y cómo se van a poder gestionar los predios, también evidentemente es difícil vincular capital de riesgo en estas áreas. En ese sentido nos toca seguir progresando en este tema de la cuarta generación y la ventaja, Senador Salazar, es que está inventada, los chilenos nos han mostrado claramente cómo se pueden realizar de manera eficiente estas obras y en ese sentido creo que esperemos que seamos capaces de adecuar esto, obviamente a nuestra realidad, pero haciéndolo de manera eficiente y por eso es que el Ministro Germán Cardona ha dicho en repetidos ocasiones que él está analizando los problemas que tienen actualmente las concesiones actuales, los proyectos que están en ejecución y de acuerdo con ello ya podemos tener una estructuración de nuevos proyectos hacia el futuro y mientras tanto enderezar los que ya se están realizando.

Por otra parte, hay una gran oportunidad de atracción de capital privado; esto la integración de las bolsas chilena, peruana y colombiana va a generar una bolsa, incluso mayor, más grande que la bolsa de México y esto evidentemente nos va a permitir promover un mayor nivel de integración de las economías de la región, armonizar las prácticas, movilizar más inversión y aumentar la gama de productos en qué invertir. Yo creo, ya una de las cosas buenas que se lograron hace un par de años fue la simplificación de requisitos para la emisión de bonos por parte del sector privado; la Superintendencia Financiera que antes podía demorarse hasta seis meses o nueve veces en autorizar una emisión de bonos, ya la hecho, me consta en términos de menos de un mes cuando todos los papeles están adecuadamente entregados a la Superintendencia y en ese sentido creo que allí vamos a tener una posibilidad muy grande. Y una de las cosas, ustedes saben, a nosotros nos preocupa mucho el tema de la revaluación y eso es uno de los temas y parte del tema es que tenemos una cantidad de capitales de Europa, de Estados Unidos, que están buscando dónde rentabilizarse; si nosotros les ofrecemos buenas alternativas de proyectos, estoy seguro que por primera vez en los dos siglos de vida republicana que tenemos el dinero no es el problema, es saber estructurar buenos proyectos, que nos permitan y que están siendo deseosos de ser financiados por estos capitales nacionales y extranjeros y en ese sentido tendremos que buscar la manera de empezar a estructurar los proyectos juiciosamente y eso tampoco se hace de un día para el otro. Valga la pena decir, estructurar un proyecto de estos puede bien desde el momento cero, puede demorarse entre uno y dos años dependiendo de la complejidad del mismo.

Ahora ya empiezan a crearse en Colombia oportunidades de atracción de capital privado, que los fondos de capital privado ya existen, ya más o menos tenemos más de 3.000 millones de dólares que están siendo administrados por estos fondos de capital privados, siendo dedicados a infraestructura el 38%; o sea, por ahí un billón y del multisector 37%; o sea, que podemos tener hasta 2.000 millones de dólares para movilizar recurso. Pero yo les hago esta reflexión, recuerden que un solo tramo de la Ruta del Sol puede costar esos 2.000 millones de dólares; o sea, que cuando a uno le dicen, hay que crear un fondo de infraestructura, no hay que crear muchos fondos de infraestructura; o sea, necesitamos crear muchos fondos de infraestructura y además…

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

¿Me concede una interpelación, con la venia de la Presidencia?

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Siga, Senador Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Si usted está hablando ahora de capitalización de financiación, el Gobierno anterior pregonó muchísimo un fondo para infraestructura de 500 millones de dólares, prácticamente teniendo como fuente el BID y algunos otros organismos de crédito internacional como la CAF. Yo quisiera preguntar, ¿qué ha pasado con ese fondo?

Doctor Hernando José Gómez, Director Nacional de Planeación:

Ese es el fondo, si no estoy mal, de Inverlink Cashmon, es un fondo que cuenta con aportes del Gobierno de Inverlink, de Ashmore, de la IFC, del BID, de la CAF; mejor dicho, ahí eso parece el Judes Jud de la banca multilateral y regional de crédito.

Darbi fue fondeada por el BID, ok Colpatria y Darbi otros 300 millones; o sea, si he os tenido un compromiso por parte de la banca multilateral y regional para incluir.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Ellos sí han sido efectivos.

Doctor Hernando José Gómez, Director Nacional de Planeación:

En este momento hay un problema, que es que ellos han preferido comprar ya concesiones en operación, que ya demostradamente han funcionado, en vez de asumir riesgos sobre proyectos que todavía a consideración de ellos todavía no están suficientemente bien estructurados y donde hay que decirlo también, es cierto; o sea, parte de esto es autoinfringido, si no tenemos un esquema de criterios claro por las licencias ambientales, si no tenemos un criterio claro de un alcance definido de los proyectos, si no sabemos cómo es que le podemos gestionar adecuadamente los terrenos que se requieren para estas obras, va a ser muy difícil que estos fondos de pensiones de capital privado

se vinculen, digamos, a lo que llaman proyectos verdes, de inicio desde la movilización de la grama por donde va a pasar la carretera. Entonces, en ese sentido si bien ha sido importante la participación y ya empiezan a conocer el mercado y empiezan a adquirir participación en concesiones que ya están en operación, indudablemente necesitamos acabar de fijar unas condiciones suficientemente seguras y sólidas y confiables y predecibles por parte de estos inversionistas para que se logren involucrar en estas nuevas concesiones.

Yo creo que hay posibilidades interesantes, el Ministro está estudiando, el Ministro de Transporte está estudiando la posibilidad de concesionar corredores de mantenimiento y está estudiando el tema en detalle, no quiero avanzar sobre el tema, pero creo que ese tipo de cosas allí podríamos tener unas primeras participaciones mucho más masivas e interesantes por parte de estos inversionistas de capital privado.

Finalmente, con los ajustes propuestos obviamente se espera dar un mayor impulso a la inversión privada y canalizar el financiamiento a través del mercado de capitales. Le quiero anunciar al Congreso de la República que Planeación Nacional contrató un informe donde evalúa todas las concesiones que infortunadamente no habíamos podido avanzar al ritmo esperado porque no habíamos logrado tener la información adecuada, pero que ya eso, digamos, estando en un nuevo Gobierno, vamos a poder obviamente tener esa información que nos permita hacer las evaluaciones y espero que para comienzos del próximo año o sea febrero del próximo año, ya tengamos un informe que nos permita saber qué tipo de ajustes se requieren, cómo están funcionando y evidentemente que nos sirva a todos de hoja de ruta en esta materia.

Ahora finalmente, como les digo, también el plan maestro de transporte que nos va a servir obviamente para el Plan de Desarrollo que incluye todas las áreas, yo creo que tenemos que empezar a pensar cómo le damos más importancia al tema férreo; claramente todo el carbón que tenemos entrampado en toda la cordillera oriental requiere de una solución férrea que creemos que debemos adelantar en un próximo futuro, pero no solamente eso sino que también tenemos que empezar a mirar el tema fluvial y férreo; yo solo sé que ustedes lo han escuchado en los últimos 35 años, pero posiblemente hay esquemas más baratos de transporte de mercancía que no estamos utilizando y que nos genera una sobrecarga de demanda de recursos para las carreteras y un exceso del costo del mantenimiento de las mismas que podamos posiblemente resolver. Por ejemplo, ustedes saben muy bien el tema de los Llanos Orientales y el tema del petróleo y el esfuerzo que está haciendo Ecopetrol es gigantesco con otras empresas privadas para tener los oleoductos que permitan sacar todo este petróleo que se está encontrando en la zona de Puerto Gaitán; entonces allí, digamos, la liberación que se va a hacer de sobrecostos al mantenimiento de las carreteras de la región va a ser inmenso una vez logremos poner en operación estos poliductos.

Entonces, claramente tenemos que mirar todos los temas de transporte de una manera mucho más integral, no podemos pensar solamente en carreteras, yo pienso y voy a decir una cosa francamente, por ejemplo, el tema de la Ruta del Sol, si eso se hubiera hecho en combinación con una adición fluvial y férrea, posiblemente hubiéramos podido optimizar mucho los costos de una cosa y la otra. Entonces, este tipo de cosas queremos hacerlas para adelante. Con esto termino, que me alargué demasiado. Muchísimas gracias, señora Presidenta.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra el Viceministro de Hacienda, doctor Bruce MacMaster.

Doctor Bruce MacMaster, Viceministro de Hacienda y Crédito Público:

Muchas gracias, señora Presidenta y señores Senadores.

Yo quisiera decir que mi intervención va a pretender ser corta, a pesar de la pasión que me produce, digamos, el tema de infraestructura, tema en el cual he estado involucrado durante los últimos 20 años. Y de alguna forma yo celebré que me tocara remplazar al Ministro en este debate en el día de hoy, Senador Iragorri, porque ese es uno de los temas que yo he tenido oportunidad de trabajar y estudiar a nivel nacional y a nivel internacional.

Voy a concentrarme en dos partes. Una, que es la respuesta, digamos, al cuestionario que nos fue remitido o algunas de las preguntas, digamos, al cuestionario que fue remitido, porque las otras están suficientemente detalladas dentro de la información entregada. Y la otra, dar un par de conceptos sobre el tema de infraestructura y el tema de las estructuraciones.

Lo primero que quisiera decir es que nosotros desde Hacienda estamos viendo el tema de concesiones y el tema de participación privada, no como un tema exclusivamente de carreteras, ni siquiera como un tema exclusivamente de transportes, sino que lo estamos viendo como toda la posibilidad que existe de apalancar la construcción de bienes públicos y de servicios públicos en esquemas donde uno pueda utilizar en algo los recursos que tiene el mercado financiero y que tiene el sector privado.

Como mencionaban bien ahorita, el Senador Villegas y el Senador Iragorri, uno sí se encuentra con que efectivamente el sector de infraestructura tiene un déficit importante en su financiamiento y como decía el Director de Planeación, seguramente ese déficit está en los mercados. Lo que pasa es que no hemos sido capaces de atraerlos hacia el sector, esa es una de la tareas que nos hemos impuesto en el Gobierno; nosotros hemos establecido, junto con el Ministerio de Transporte y junto con los otros Ministerios, una metodología de trabajo muy compenetrada que nos permite permanentemente nosotros apoyarlos, permanentemente nosotros colaborar,

digamos, en la gestión de las cosas que ellos necesitan al interior del Estado, pero también entendiendo lo que los mercados requieren, para que logremos realmente dar un salto importante en la creación de activos de infraestructura que puedan ayudarnos con la prestación de servicios públicos. Todos los activos de infraestructura realmente tienen esa característica.

Otra característica que tienen es que son oligopólicos. Uno en realidad no tiene la posibilidad de tener muchísimas carreteras que vayan a la Costa, tienen pocas carreteras que van a la Costa o muchos aeropuertos o muchos acueductos, de manera que es muy importante ser capaces de extraer el excedente oligopólico de cada uno de esos bienes para que el mercado sea capaz de pagarlo y reconocérselo al Estado. En ese orden de ideas, una de las primeras preguntas que nos hacía el cuestionario era respecto de las nuevas financiaciones para proyectos; todo el mundo mira hacia los Fondos de Pensiones y Cesantías cuando quiere imaginarse un sector que quiere financiar; de hecho hoy en día estamos hablando de niveles gigantes de ahorros concentrados en los Fondos de Pensiones y Cesantías, todo el mundo mira ejemplos de otros países como el ejemplo chileno, en donde fuimos capaces de atraer recursos del sector de pensiones y cesantías hacia la infraestructura; la pregunta entonces es, qué se estaba haciendo en otros lugares que nosotros no hemos sido capaces de hacer para atraer esos recursos. Hemos tenido múltiples reuniones con el doctor Montenegro y con los Presidentes de los Fondos y con los Gerentes de Inversión de los Fondos y nos hemos encontrado con varias cosas, nos hemos encontrado con que de alguna forma la estructuración que usted ya lo ha mencionado, la estructuración de proyectos no es suficientemente buena para garantizar que las inversiones o no han sido suficientemente buena para garantizar que las inversiones de las pensiones de los colombianos se haga en forma segura y con capacidad de poner una rentabilidad buena. En ese orden de ideas, evidentemente tenemos un reto en el tipo de estructura que tenemos ofrecerles a los Fondos de Pensiones y Cesantías, luego los Fondos de Pensiones y Cesantías nos dicen otra cosa, nos dicen, nosotros no somos expertos en administrar compañías que se dedican al tema de infraestructura y de ahí nacen, digamos, algunos de los Fondos de infraestructura que propició el Gobierno y que propició el BID, la CAF y otras que afortunadamente ya hay tres y que como decía del Director de Planeación, ojala haya 10 o haya más muy pronto en el mercado que nos permita realmente un interlocutor que les permita entender y manejar el riesgo de los Fondos de Pensiones y Cesantías.

Luego por su puesto está la posibilidad de crear, digamos, algunos filtros particulares, desde el punto de vista de la regulación que nos asegure que el riesgo que se toma con las pensiones de los colombianos es un riesgo bien medido y sobre eso tenemos que trabajar y en eso estamos trabajando y en este momento me gustaría decir que una de las primeras conversaciones que tuvimos con el Ministro de Transporte y que es una conversación vigente y que además la tenemos permanente en el Consejo Directivo del INCO, es una conversación en donde dijimos, no tenemos que sacar proyectos por sacar proyectos, no tenemos que sacar proyectos simplemente por adjudicarlos, adjudicar proyectos que luego fracasan es peor que no adjudicarlos, el costo en términos de demora y el costo en términos de recursos para el país es muy grande, de manera que si decidimos que íbamos a hacer un alto en el camino, un alto en el camino que no nos debe tomar demasiado tiempo, ya estamos arrancando nuevamente, pero sí que nos permitía durante los primeros meses de Gobierno entender cuáles eran los proyectos que estaban en el mercado, cuáles eran los proyectos que estaban por ser estructurados algunos de los que mencionaba la Senadora Piedad. Y en qué condiciones se debería sacar, de manera que hemos tomado varias decisiones, digamos que ya son claras a nivel de Gobierno, los proyectos tienen que salir con diseños completos, con estudio de tráfico completo, con estudios y ojalá con compra de predios, con definiciones ambientales claras. De manera que esa ha sido una decisión que ya la tomó el Gobierno, es una decisión consensuada con Planeación, consensuada con Transporte y consensuada con Hacienda, en donde efectivamente vamos a estar sacando proyectos en las mejores condiciones, con los mejores estándares internacionales. Esto es triste decirlo, pero estos proyectos se parecen mucho a los proyectos que había en Colombia al final de la década de los 90; en realidad nosotros tuvimos y sufrimos un retroceso importante durante los últimos años tratando de pasarle riesgos al mercado que el mercado no era capaz de tomar, tratando de decirle al mercado, tome este proyecto con diseños fase uno o tómelas con diseños fase dos y luego el mercado los tomaba y presentaba la oferta y luego las reclamaba, las adicionaba y entrábamos en pleitos. En realidad varias de las cosas que seguramente van a suceder son cosas que ya estaban definidas por Colombia, que las aprendió Chile de Colombia y esto hay que decirlo porque esto no fue que Chile se inventó, hay muchas cosas de las que hoy hace Chile eran cosas que Colombia hacia en la década de los 90 y que vamos a tratar de retomar y definitivamente que vamos a modernizar con los nuevos de desarrollos que se han presentado en las nuevas realidades del mercado durante los últimos años.

Había una pregunta dentro del cuestionario que también nos hablaba de las adiciones. Las adiciones de los proyectos en realidad han sido como el gran distorsionador de la infraestructura durante los últimos años; no se trata de decir que los contratos no se pueden adicionar, no, la ley permite que los contratos se adicionen, ese es un tema además reglado por la ley; lo que pasa es que hay que adicionarlo bien y hay que adicionarlo de forma que uno logre como Estado que las condiciones de las cuales se adicione el contrato sean equivalentes a las condiciones que se hubieran logrado si uno hubiera ido en condiciones de competencias del mercado; es decir, no permitir que el privado ha dado su posición privilegiada que tiene en virtud de estar en ca-

beza de un contrato se aproveche de ello y realmente uno lo que se encuentra son adiciones grandes, adiciones gigantes. Durante los últimos años hubo adiciones que superaron los 10 billones de pesos, que superaron, como decía la Senadora Arleth, en 3.5 veces fueron aumentados los ingresos esperados y en 1.5 veces fueron aumentados los alcances en términos de mayores obras; eso valdría la pena estudiarlo, eso valdría la pena analizarlo, porque existe esa dismetría entre ese par de indicadores, seguramente de parte del indicador se refiere a una diferencia, digamos en la estructura financiera, pero en todo caso es una cifra que por lo menos llama la atención.

Yo quiero decir que el…, hay una aclaración que quiero que se haga y es una aclaración importante y es la diferencia entre el alcance progresivo y las adiciones; no es lo mismo, y de alguna forma uno se encuentra que con frecuencia se habla de los dos términos como si fueran términos equivalentes; las adiciones en realidad son aumentos al contrato que no habían sido pactados originalmente; el alcance progresivo es un reconocimiento distinto, es el reconocimiento de que los contratos de concesión duran 20 años y que probablemente no todo lo que se va a necesitar durante los 20 años es necesario construirlo en los primeros años; entonces, uno le dice al concesionario, usted va a estar 20 años frente al proyecto, de repente dentro de 10 años, no de repente, seguramente dentro de 10 años y eso lo veremos, por ejemplo, con niveles de tráfico; dentro de 10 años se va a necesitar una ampliación en la carretera.

Lo que pretendía originalmente y esto fue distorsionado, lo que pretendían originalmente los alcances progresivos era pactar cuál era la obra que se debería construir cuando se lograron ciertos índices de congestión, ciertos índices de utilización de la infraestructura del bien público. Lo cierto que la debilidad de ese esquema es la misma debilidad que tienen la totalidad de las concesiones hasta ahora, que es una debilidad institucional; para que el contrato funcione en realidad necesita interventorías fuertes, interventorías efectivas, capacidad de intervenir en la obra o intervenir en la concesión cuando lo concesión no está funcionando, capacidad de generar multas y que la gente efectivamente sepa que los incumplimientos tienen consecuencias. Hasta ahora nos hemos encontrado con un sistema que no es eficientemente creíble en cuanto a la capacidad de vigilancia, la capacidad de supervisión y la capacidad punitiva de los interventores y del contratante, pero eso nuevamente lo que nos habla es de una debilidad institucional, de la debilidad institucional que tiene el Estado frente a los contratantes. Una de las metas que nos hemos planteado es la meta de que una entidad como el INCO o como la Agencia Nacional de Infraestructura realmente construya las bases de un interlocutor válido para un sector financiero, para un sector privado que es muy profesional; uno tiene que tener realmente interlocutores fuertes para contratistas fuertes, uno no puede tener interlocutores débiles para evidentemente gente que es altamente profesional y que conoce muy bien su oficio, si eso y mucho menos para manejando recursos del Estado, de manera que parte de las metas que nosotros nos hemos planteado es la de un fortalecimiento institucional fuerte que nos permita tenerle contraparte a cada uno de los contratistas dentro de cada uno de los contratos.

Diría que el otro tema que no fue tocado, fue el tema de las garantías que fue planteado y es otro tema que toca, digamos, a Hacienda directamente; efectivamente, los contratos de los últimos años han venido generando garantías que hoy en día se encuentran apropiadas por alrededor de 1.2 billones de pesos; esas garantías son básicamente una facilidad o están pensadas para que sean una facilidad, para que cuando el señor vaya a los mercados cuente con una cobertura de riesgos sobre una variable que probablemente no maneja, como es el tráfico que el señor no maneja la actividad económica, no maneja la cantidad de carros que individualmente llegan a la red, pero efectivamente se generó, digamos, una serie de garantías para algunas cosas menores, que ya no son las garantías de tráfico tradicional de la primera y la segunda generación, sino que son efectivamente garantías que nos permite o que le permitiría al Estado y por lo tanto al concesionario, llegar a tener instrumentos de deuda valioso.

Por último, quizás lo que quisiera como resaltar es que la gran meta que nosotros nos hemos planteado, el Gobierno desde el punto de vista de Hacienda, es tener proyectos modernos, proyectos bien estructurados, proyectos confiables y proyectos en los cuales la ciudadanía, pero los inversionistas también, pero también el sector financiero y también evidentemente los ciudadanos, puedan sentir que van a hacer parte, digamos, de este nuevo crecimiento en infraestructura que es necesario en Colombia. Para eso estamos trabajando, justamente tratando de colocar a Colombia dentro de los más altos estándares en este sentido y en esto el trabajo que hemos venido realizando con toda las entidades involucradas, pues ha sido un trabajo valioso, un trabajo que esperamos que los frutos se puedan observar dentro de los próximos meses. Muchas gracias.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la Viceministra de Transporte, doctora María García.

Doctora María Constanza García, Ministra de Transporte (e):

Bueno, buenas tardes, quiero agradecer de manera muy especial a los citantes, a la Senadora Arleth Casado por esta invitación, Senadora Piedad, qué pena por esta tarea tan juiciosa en la que han puesto para acompañarnos en este reto tan interesante que tenemos de atraer el capital privado a un sector como ya lo decía el doctor MacMaster, de Hacienda, tan interesante y tan atractivo.

Tenemos, contrario un poco a lo que decía el Ministro anterior, una muy buena relación con Planeación y Hacienda como un reto importantísimo

en sacar esto adelante, estamos trabajando ya en un marco institucional especializado; más adelante les plantearé cuáles son las modificaciones; un marco normativo regulatorio, claro, con retos importantes en la red de servicios públicos, en el tema predial y en el tema de licencias ambientales y esa evolución del esquema de participación privado, cuáles han sido las lesiones aprendidas y cómo hemos sacado provecho de ello. En el marco institucional especializado tenemos en cuanto a formulación de políticas dos Viceministerios, uno concentrado en la infraestructura en tema de concesiones; otro dedicado al tema de servicios de transporte y logística; en la estructuración y educación de proyectos está en proceso la creación de una agencia nacional de infraestructura, hoy precisamente se posesiona la Gerente María Isabel Agudelo, que ustedes bien la conocen, fue Viceministra de Hacienda, en el tema regulatorio, trabajar en la independencia de la regulación, dándonos un espacio en la definición en la creación de la Comisión de Regulación es un tema que no va a quedar planteado así en plan de desarrollo, un tema abierto que está para discusión y en cuanto al tema de vigilancia y control. El otro pilar importante, el fortalecimiento de la Superintendencia de Transporte, marítimo y transporte.

En cuanto a algunas respuestas puntuales que han quedado sobre de la mesa, quisiera hacer énfasis en que no, la política es que no se van a hacer adiciones y no es porque las queramos satanizar o porque sea un capricho; encontramos que concesiones que se entregaron, que se pensaban que iban a costar 13 millones de pesos, están costando hoy 20 y esos 10 tratando de hacer un ejercicio con lo difícil que ha sido el proceso de conseguir información al interior del hoy Instituto Nacional de Concesiones, esos 10 billones obedecen a 8 billones en obras adicionales, 1 billón en arbitrales, medio billón en mayores cantidades de obras, 300 mil millones en gestión predial. ¿Esto producto de qué? Producto de que faltaba una buena estructuración de los proyectos, no teníamos estudios de ingeniería, no había un previo proceso predial, no se había solucionado el tema hoy identificado por la Cámara Colombiana de Infraestructura como el principal factor de las demoras que es la reubicación de redes y la competencia; entonces, es así como en la agenda legislativa tenemos planteado una ley de expropiación que nos ayude y nos fortalezca esa capacidad del Estado, tenemos también en proceso la elaboración de una ley que establezca claramente las responsabilidades, de la reubicación de las redes de servicios públicos en el concesionario, en el Ministerio y en los prestadores de los servicios públicos.

En cuando a la preocupación de la Senadora Zuccardi frente a los corredores de competitividad, quiero reiterarle que el Gobierno siempre honrará las vigencias futuras, que la preocupación es, que a esos corredores de competitividad les pasó lo mismo que a las concesiones, se entregaron sin estudio de infraestructura, se entregaron sin tema predial y de licencia ambiental resuelto, lo cual está generando mayores costos como lo identifica claramente el doctor Rosado en el artículo.

El plan maestro, que es otra cosa que se ha planteado, sí existe; afortunadamente hoy contamos con un plan maestro liderado por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación que ha sido uno de los derroteros más importantes en la definición del plan nacional de desarrollo en el capítulo de infraestructura para la competitividad y como el pilar de la locomotora.

Otra buena noticia es que sí hay para el presupuesto de 2011 hay recursos de preinversión; teníamos en este año 1.500 millones; para el año entrante el Invías y el INCO contarán con 70.000 millones de pesos para hacer estudios previos, no podemos generalizar ni satanizar las concesiones, hay concesiones muy buenas, hay un ejemplo que tuvimos la oportunidad de inaugurar hace poco, fue la variante de Chicoral que se entregó ocho meses antes en unos estándares de calidad de talla mundial; con los corredores de toma dos estamos analizando, nos hemos puesto a la tarea muy juiciosa de aprender de esos retroprocesos, como decía MacMaster, Chile aprendió en algunas cosas de nosotros, nosotros tenemos mucho que aprender de Chile; Chile, por ejemplo, el tema de las adiciones por ley no pueden ser mayor del 5% del contrato, tiene que ir a licitación nueva, los corredores retomados no tienen más de 90 días, el Gobierno chileno para tener las licitaciones, en procesos de adjudicación, listo, el mantenimiento de los corredores es un tema muy importante para el cual hemos puesto todo el énfasis en la propuesta que estamos presentando el plan de desarrollo, con vía concesión, vía participación privada, a veces es no, hay evidencia de que un buen mantenimiento tiene un mayor efecto en los costos de operación de los transportadores, que es nuestra mayor preocupación que en generar en algunos casos bien navas, tenemos muchos retos, necesitamos muchas vías como lo ha dicho ya el Ministro ya en otras ocasiones estamos construyendo la infraestructura de ayer, tenemos que ponernos al día con la de hoy y la de mañana.

En el tema de la revocatoria de ferrocarril, hubo varias modificaciones sustanciales; la Universidad Nacional, como el observador externo, conceptuó al respecto y por lo cual se tomó la decisión de aplazarla, es un proceso que con las garantías de todos los observadores de ese cuerpo élite que fue propuesto, que ha establecido el señor Presidente de la República, liderado por el Ministro, estén al frente, la reiteración e invitación de todos y cada uno de ustedes que como la Policía de Carreteras seamos los interventores de todos los proyectos que estamos haciendo, los tiempos de ejecución, es importante, hay hitos que tienen que cumplir, las interventorías es otro de los talones de Aquiles que encontramos, interventorías sin dientes o con dientes muy débiles, estamos en un proceso de que el Invías, el INCO, tengan dientes suficientes hacia la interventoría y a su vez esa interventoría hacia el concesionario y hacia el operador de la obra pública.

Sobre las vías terciarias, que son de gran preocupación, la intervención urgente tenemos también, traemos los caminos para la prosperidad que esperamos, Senador Salazar, estar lanzando muy pronto en su Departamento. Muchas gracias.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:

Señora Presidenta, hay una proposición suscrita por el Senador Germán Villegas, dice:

PROPOSICIÓN

Cítese al señor Ministro del Interior y de Justicia, doctor Germán Vargas Lleras e invítese al Director Nacional de Estupefacientes, para que en sesión de la Comisión en fecha que determine la Mesa Directiva resuelva el siguiente cuestionario adjunto. Suscrita por el honorable Senador Germán Villegas Villegas.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista, señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:

Sí, señora Presidenta.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	Sí
Mazenet Corrales Manuel Julián	Sí
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	
Zuccardi de García Piedad	Sí

Por el Sí, nueve (9) votos. En consecuencia, ha sido aprobada la proposición.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Bueno, tiene la palabra el Director de Invías, doctor Carlos Rosado.

Doctor Carlos Rosado, Director de Invías:

Bueno, buenas tardes. Yo creo, simplemente para responder específicamente unos puntos que ha planteado la doctora Piedad, todas las presentaciones que hemos escuchado esta tarde están relacionadas con el tema de estructuración de proyectos; yo creo que esto definitivamente es fundamental y no tiene realmente ninguna presentación que nosotros iniciemos una serie de proyectos nuevos si no contamos con esta debida estructuración.

En particular, el ejemplo claro de los problemas que hemos visto, lo vimos recientemente en ese artículo del periódico *El Tiempo,* donde esos contratos que se adjudicaron un año atrás, se adjudicaron únicamente con la solicitud del contratista de unir un punto A con un punto B, y realmente ahí las consecuencias es tal como lo había anunciado en su momento la Cámara Colombiana de la Infraestructura, pues están a la vista de todos donde proyectos que se adjudicaron por 2.5 billones en este momento van por 5 billones y sumando. Esta es una experiencia que nosotros no podemos repetir y nos quedaría muy difícil en este momento comprometernos en proyectos, tal como se ha mencionado con el puente de la boquilla o qué va a pasar con la doble calzada Barranquilla - Cartagena, lo único que nosotros nos podemos comprometer en este momento es adelantar los estudios para tener la fase tres y la ingeniería de detalles que se requiere para adelantar esos proyectos de manera exitosa. Y esta estructuración nos va a tomar por lo menos los próximos 18 meses, tareas suficientes tenemos con el terminar el plan 2.500 y los corredores de competitividad, en el particular en el plan 2.500 de acuerdo a lo que define el documento Conpes se habló de 3.20 kilómetros, la plata únicamente alcanzó para realizar 2.600 kilómetros y estos 600 kilómetros debemos terminarlos, si nosotros hacemos un inventario de los diferentes trayectos de este plan 2.500, en un caso particular en el Departamento del Atlántico, vemos que dos proyectos que se adjudicaron en ese Departamento a unos le faltan 800 metros para ser terminado y a otro le falta 1.8 kilómetros, entonces iniciar un proyecto nuevo en el Departamento, sin terminar esos tramos igual que faltan, pues consideramos que no tiene ninguna presentación.

Particular con el tema de concesiones, creo que se ha explicado de manera amplia, hemos hecho un alto en el camino en este momento pues para determinar cuál es la figura o cuál es la mejor opción que podemos tener para el desarrollo exitoso de estos proyectos de concesión. Y estos proyectos digamos, de concesión todas las fallas y todo lo que vemos está relacionado con estructuración, de esa manera si nosotros queremos que la inversión extranjera participe, debemos tener un portafolio debidamente adecuado y debidamente estructurado para que estos fondos de pensiones o estas compañías extranjeras puedan participar en el desarrollo de estos proyectos, para nosotros es muy interesante que estas compañías extranjeras tributen y tengan sede en Colombia, de esa manera vamos a poder conocer la información de ellas de primera mano y todo el criterio para desarrollar estos nuevos proyectos, sea bajo el programa de vías departamentales o bajo el programa de competitividad o bajo el programa de vías terciarias, tiene que tener un enfoque claro y un manejo interestatal con entidades como el Ministerio de Cultura donde se definan cuáles son esos centros de producción que deben unirse a esa red secundaria o a esa red nacional para estar bajo el espíritu de la competitividad que es lo que pretendemos y cuando estructuramos esos proyectos no solamente debemos tener, desde el punto de vista técnico, si la carpeta debe tener 10 o 12 o 15 centímetros o el ancho de la banca, sino que debemos también considerar los aspectos ambientales, los aspectos prediales y los aspectos por supuesto de viabilidad de por qué Bucaramanga debe, por ejemplo, unirse con Cúcuta por un trayecto o por qué no por otro para poder tener la comparación y poder tomar buenas decisiones.

Yo creo que lo importante es que todos en el Gobierno estamos manejando el mismo discurso en el sentido de que dedicaremos todos nuestros esfuerzos a tener un verdadero portafolio de inversión, que le permita en todos estos proyectos que ustedes han mencionado durante la mañana de hoy, dar la garantía de que se ejecuten y de que los contratos se honren en términos de precio y plazo. Muchas gracias.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra la Senadora Piedad Zuccardi.

Honorable Senadora Piedad Zuccardi de García:

Bueno, en primer lugar, agradecer a todos los colegas, los aportes que han sido de la mayor importancia, igualmente reconocer a los funcionarios del alto Gobierno su participación en esta importante sesión, donde han respondido de manera clara y precisa gran parte de las inquietudes que hemos presentado tanto en el cuestionario previamente enviado a sus despachos como en las preguntas y contrapreguntas que han estado aquí durante el desarrollo del debate, de todas maneras a modo de conclusión queda claro que se va a adelantar un plan maestro de infraestructura que era precisamente una de las grandes quejas que se habían presentado, que hacía falta, que se le va a poner especial cuidado al tema de estructuración de los proyectos, tanto para garantizar la participación del capital privado y de los fondos de pensiones, como para garantizar que las obras cumplan con ese nivel de diseño y de estructuración que eviten que posteriormente hayan adiciones y haya sobrecostos.

En tercer lugar una clara diferenciación entre lo que es las adiciones y las obras correspondientes a los avances progresivos y un tema muy importante que el Gobierno Nacional mirará las especificidades de cada una de las concesiones con el fin de que la problemática que se ha presentado con algunas, no satanice el resto de los concesionarios, aquí mismo ha dicho la señora Viceministra cómo ha sido de bien manejada la concesión de Chicoral que fue entregada con anticipación, por otra parte ese plan de estructuración mirará el costo-beneficio y el costo de oportunidad de las obras que a su vez se requerían y definitivamente generar un ambiente atractivo por una parte, dándole seguridad jurídica a los inversionistas y por otra parte finalmente llevar al transporte multimodal para lograr la mayor eficiencia en cada uno de los proyectos que se propongan, mirar por supuesto el tema carretero, pero también mirar el tema fluvial y el tema férreo, como de la mayor importancia, al igual que el tema aeroportuario, de manera que nosotros seguimos con los interrogantes de qué va a pasar, eso lo haremos llegar oportunamente al despacho de cada uno de los funcionarios que nos han acompañado y por supuesto celebrar la propuesta del Senador Villegas de crear una comisión de seguimiento a este debate de concesiones y acoger la propuesta del Senador Aurelio Iragorri de realizar un foro, que se le dediquemos el día completo, desde la Comisión Tercera invitando a todos los funcionarios para que allá precisen cuál es el criterio y cuál es la política a seguir.

Esperaremos con interés la presentación del 12 de noviembre de las bases del Plan de Desarrollo que ha anunciado aquí el Director de Planeación, el doctor Hernando José Gómez y ojalá una reunión previa de tipo informal, en Planeación Nacional en su despacho con el fin de nosotros oportunamente poder llamar la atención sobre algunos temas puntuales que consideramos necesario que se incluyan en ese plan de Desarrollo. Muchas gracias señora Presidenta.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra Senador Iragorri.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Sí me parece, como lo dije cuando concluyó la Senadora Piedad Zuccardi, que esta ha sido una magnífica oportunidad de casi hablar, doctor Rosado de un abrebocas, porque este es un tema muy complicado, yo sería inclusive partidario, Presidente, Presidenta de que quedara adicionada la proposición del Senador Villegas para aquel foro del cual venimos hablando y que no es la primera vez que se realiza en esta Comisión. Y que pudiera la Mesa directiva acordar con los Ministros a los cuales les corresponde este tipo de problemática, el día y que no nos coincida con un viaje a Caracas, ni un viaje a Chile, esperamos que no siga temblando en Chile y poder estar obviamente con los titulares, sin que desconozca la importancia de lo que representa la presencia de la señora Viceministra y usted.

Una pequeña anotación al margen, las vías terciarias a las cuales les vamos a seguir trabajando, algunos, por lo menos a mí no me gustaría que se hicieran convenios con el comité departamental de cafeteros del Cauca, no hay buenas experiencias en ese tipo de convenios y sé que el doctor Cardona con buen criterio está hablando de eso, yo cuando tenga la oportunidad de verlo, le precisaré los puntos de duda, que tengo sobre ese manejo y me refiero únicamente a nuestro departamento, no estoy generalizando pero el esfuerzo que hace el Gobierno y el esfuerzo que hace el Congreso no se puede entregar a una institución que como se dice vulgarmente haga lo que le dé la gana con esos recursos. De manera que quería decirle a usted con todo el respeto que se merece, doctor Rosado y señora Viceministra, que el día que quieran yo les pruebo que tengo razón.

Nuevamente Piedad felicitaciones y estamos atentos en el momento en que se fije el foro correspondiente, la fecha del foro.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra el Senador Darío Salazar.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz:

Frente a ese tema que toca el doctor Iragorri, yo quiero expresar lo siguiente: cuando el Ministro es-

tuvo en el Cauca yo le recomendé tener mucho cuidado con quien se iban a hacer los convenios y me referí especialmente Senador Iragorri a la Gobernación del Cauca, expresé que en la Gobernación del Cauca durante esta administración se habían robado, señora Viceministra para que me escuche por favor, señora Viceministra expresé que en la Gobernación del Cauca durante esta administración se habían robado más de 7.000 millones de pesos, que lo acaba de ratificar un fallo de la Procuraduría General de la Nación. El fallo de la Procuraduría General de la Nación, expresa que en el departamento del Cauca se depositaron ilegalmente 16.000 millones de pesos en la firma Probolsa S.A., la Procuraduría General destituye funcionarios del Departamento y personalmente como lo dije en varios debates públicos, pienso que hay una responsabilidad política del Gobierno departamental encabezado por su Gobernador y por eso le recomendé al señor Ministro de Transporte antes de que saliera el fallo de que tuviera mucho cuidado con entregarle esas platas a la Gobernación del Cauca, de modo que quiero dejar también esa constancia ya pública aquí en la Comisión para que cuando ustedes vayan a proceder tengan mucho cuidado con el manejo de esos recursos, porque lo que nosotros queremos es que se inviertan plenamente en la vías terciarias del Cauca, no vaya ser cosa que vaya a haber otra equivocación y terminen esos recursos en Probolsa S.A., como terminaron las transferencias de la educación y de la salud en el departamento del Cauca.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Una réplica porque, estoy de acuerdo con el colega y paisano José Darío, hay muy buenos alcaldes, el Alcalde de Popayán es muy bueno, hay 10, 12, 15, 20 de los 40 y pico con los cuales se puede perfectamente trabajar, de manera que yo quiero también dejar esa constancia y me encantaría el poder tener la oportunidad de verme con ustedes y con el doctor Cardona para explicarle los motivos de mi solicitud, usted tiene tanto fundamento como la solicitud del doctor Salazar.

Honorable Senadora Arleth Casado de López, preside la sesión de la Comisión Tercera del Senado:

Bueno, se levanta la sesión y se convoca para mañana miércoles 3 a las 10:00 a. m., sesión conjunta en el Salón Elíptico para debatir los proyectos, si están dispuestos al campeonato mundial de fútbol sub-veinte y los proyectos sobre norma tributaria y competitividad y el proyecto de la ley del primer empleo.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera del Senado:

Así será señora Presidenta.

El Presidente,

José Darío Salazar Cruz.

El Vicepresidente,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 13 DE 2010

(noviembre 17)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 11:00 a.m. el día miércoles 17 de noviembre de 2010, 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 DÍA

Para la sesión ordinaria del día miércoles 17 de noviembre de 2010

Hora: 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Votación de proyecto

1. **Proyecto de ley número 136 de 2010 Senado, 167 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se crea la estampilla Prodesarrollo del Instituto Tolimense de Formación Técnica Profesional, ITFIP, o del ente que haga sus veces y se dictan otras disposiciones*.

Publicación ***Gaceta*** número 824 de 2009.

Primera ponencia ***Gaceta*** número 707 de 2010.

Autores: Honorables Representantes *Rosmery Martínez Rosales* y *Carlos Ramiro Chavarro*.

Ponente: Honorable Senador *Camilo Sánchez Ortega*.

2. **Proyecto de ley número 43 de 2010 Senado,** *por la cual se crea la Cuenta de Ahorro Social (CAS) en todas las entidades bancarias vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y se dictan otras disposiciones*.

Publicación ***Gaceta*** número 466 de 2010.

Primera ponencia ***Gaceta*** número 791 de 2010.

Autores: Honorables Senadores *Manuel Virgüez* y *Carlos Baena López*.

Ponente: Honorable Senador *Fuad Ricardo Char Abdala*.

3. **Proyecto de ley número 130 de 2010 Senado,** *por la cual se transforman los clubes deportivos en sociedades anónimas, se modifica la Ley 181 de 1995 y se dictan otras disposiciones*.

Publicación ***Gaceta*** número 580 de 2010.

Primera ponencia ***Gaceta*** número 792 de 2010.

Autor: Honorable Representante *Simón Gaviria Muñoz*.

Ponentes: Honorables Senadores *Camilo Sánchez Ortega* y *Manuel Julián Mazenet Corrales*.

III

Negocios sustanciados por la Presidencia

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

José Darío Salazar Cruz.

El Vicepresidente,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista, señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia

Guerra de la Espriella Antonio

Hoyos Giraldo Germán Darío

Iragorri Hormaza Aurelio

Laserna Jaramillo Juan Mario

Salazar Cruz José Darío

Villegas Villegas Germán

Zapata Correa Gabriel Ignacio.

En el transcurso de la sesión se hizo presente la honorable Senadora:

Zuccardi de García Piedad.

Se excusó el honorable Senador:

Celis Carrillo Bernabé.

No asistieron los honorables Senadores:

Char Abdala Fuad Ricardo

Elías Vidal Bernardo Miguel

Lizcano Arango Óscar Mauricio

Mazenet Corrales Manuel Julián

Sánchez Ortega Camilo Armando.

Señor Presidente le informo que han contestado a lista ocho (8) honorables Senadores, hay quórum para decidir.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Señor Secretario sírvase leer el Orden del Día.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Está leído el Orden del Día señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista para aprobarlo.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	Sí
Zuccardi de García Piedad	

Señor Presidente, por el SÍ 8 votos, en consecuencia ha sido aprobado el Orden del Día.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Continúe con el Orden del Día, señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Votación del **Proyecto de ley número 136 de 2010 Senado, 167 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se crea la estampilla Prodesarrollo del Instituto Tolimense de Formación Técnica Profesional, ITFIP, o del ente que haga sus veces y se dictan otras disposiciones*. Autores: Honorables Representantes *Rosmery Martínez Rosales* y *Carlos Ramiro Chavarro*.

Ponente: Honorable Senador *Camilo Sánchez Ortega.*

Señor Presidente le informo que el Senador ponente aún no llega a la Comisión, según información telefónica que en 10 minutos se encuentra en el recinto.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Leamos la proposición con que termina el informe.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

La proposición señor Presidente con que termina el informe del proyecto leído.

Proposición número

Con fundamento en las consideraciones expuestas propongo a la honorable Comisión Tercera del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley número 136 de 2010 Senado, 167 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se crea la estampilla Prodesarrollo del Instituto Tolimense de Formación Técnica Profesional, ITFIP, o del ente que haga sus veces y se dictan otras disposiciones*, Conforme al texto aprobado por la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, el cual presento sin modificación.

Está leída la proposición con que termina el informe, Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista a ver si la Comisión aprueba la proposición con que termina el informe.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Señor Presidente, el Senador ponente presenta en su ponencia un articulado conforme a 11 artículos, el Senador Juan Mario Laserna presenta una

proposición modificatoria del artículo segundo que me permito darle lectura, artículo segundo…

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Honorable Senador.

Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:

Es una función de orden, de procedimiento, gracias Presidente, es que usted ha dicho y le ha solicitado al señor Secretario que llame a lista para considerar la proposición con la cual termina el informe, pero ya él está hablándonos del contenido, del articulado, yo sugiero en ausencia del ponente y del autor o de la autora que procedamos conforme usted sugirió y una vez entremos a considerar el articulado, entonces se hagan las precisiones que manifiesta el señor Secretario y entiendo porque lo he conversado con el Senador Laserna que él tiene una proposición aditiva.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Proposición, señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	Sí
Zuccardi de García Piedad	

Señor Presidente, la proposición con que termina el informe fue votada por 8 votos a favor.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Muy bien, hay una proposición aditiva, honorable Senador Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Gracias señor Presidente, antes de que usted ponga en consideración la proposición aditiva del Senador Laserna, yo me permito muy respetuosamente, lástima que no está el ponente, comentarle a los integrantes de la Comisión que en reciente fallo de la Corte Constitucional que conozco a propósito de una estampilla para la Universidad Central del Valle (Uceva) se exige y precisamente una de las objeciones a ese proyecto que hizo el Gobierno, objeción de tipo constitucional es que la base o el hecho imponible no está consignada en la ley.

El hecho generador, la base imponible, la Corte traía una jurisprudencia, la cambi*ó*, en donde decía que las estampillas era un tributo del orden territorial, la ley sencillamente se debía limitar a trazar unas cuestiones de tipo general para que la Asamblea y los Concejos ya determinarán y reglamentar*án y entrará*n en el casuismo propio de una ordenanza o de un acuerdo, pero cambió y por ejemplo en el caso de la Uceva que les comento se tuvo que ajustar el texto, volverlo otra vez a presentar, porque las objeciones eran incontrovertibles y allí le adicionamos o le colocamos el hecho generador del tributo o del gravamen de la estampilla. Por eso me parece que es del caso, si ustedes les parece en segundo debate se podría colocar, no sé si sea el procedimiento indicado señor Secretario o si desde aquí le podíamos adicionar, lástima que repito no está el ponente, los hechos o bases de la imposición, contratos, movimientos de personal, ahí se hace una enumeración taxativa, porque no sería una enumeración ilustrativa, sino taxativa.

Entonces debo decir que hay allí una falencia grande que le originaría a este proyecto la inconstitucionalidad clarísima, porque la jurisprudencia es expl*í*cita, muy clara de la Corte, la nueva jurisprudencia de la Corte. Esto todo para la Corte es para darle seguridad y para cumplir con el artículo 338 de la Carta, donde se habla de cuáles son los requisitos para proferir un impuesto, sujeto activo, sujeto pasivo, tarifa y hecho imponible o gravable. Entonces el hecho imponible *sí* es clave, clave según la Corte. Entre otra parte hacia un análisis muy somero.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Senador Villegas, antes de que continúe por favor ese es un viso subsanable en el segundo debate.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

No, tiene toda la razón usted, si no está, no es subsanable, porque entre otras cosas hay que, la consecutividad que exige la Corte que en los 4 debates se apruebe el mismo texto o naturalmente no podríamos agregar ello, yo creería en principio salvo mejor opinión de ustedes que no se podría agregar ese tema en el segundo debate, porque este es un pilar fundamental de la estampilla. De otra parte también señor Presidente tiene otra falencia y es que no habla del monto de la emisión, la estampilla por ninguna parte, siempre se habla de un monto, porque no puede ser *ad finitu*, de modo que yo sí quisiera proponerle a los compañeros de Comisión que le hiciéramos esas dos modificaciones, yo no sé si 100 mil millones en pesos constante de este año, podría ser, eso le da un margen de 20 años a la estampilla por lo menos no hay cálculos aquí de cuánto será el recaudo de la estampilla, pero 100 mil millones creo que es muy bueno en pesos constantes, para no tener que entrar periódicamente a revisar el monto de la estampilla.

Entre otra parte debo comentar que en la Comisión Tercera de Cámara existe un proyecto de ley presentado por el Representante Simón Gaviria, en donde se unifican las exigencias, los requisitos para poder darle recibo y aceptación legal a la estampilla, ese es un proyecto que está, entiendo, por salir, a pasar a Senado sería una especie como de ley marco de las estampillas y ellos allá no están aprobando ninguna estampilla antes de que salga

ese estatuto digamos marco de las estampillas. Precisamente en ese estatuto se habla y que se debe consignar el hecho generador o la base imponible del gravamen.

Eso es todo señor Presidente, lo que ustedes tengan a bien, si podemos hacer o aplazar 8 días, mientras que está el ponente también para hacerle estas dos modificaciones, la del cupo de emisión y la de que es fundamental señalar allí, enumerar, describir, precisar la base imponible.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Honorable Senador Aurelio Iragorri.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Gracias señor Presidente, antes de intervenir quería hacer público mi regocijo por la muy alta dignidad que su partido le ha conferido al elegirlo Presidente. Esta Comisión como todos los colegas lo recordamos, ha sido muy cuidadosa en el tema reglamentario y en el tema de costumbres y se ha estilado siempre, se ha acostumbrado siempre que cuando haya ausencia del ponente, no se considera el proyecto, lo cual indicaría, yo no creo que haya arrepentimiento del ponente de haber dado o haber enviado una ponencia de orden positivo a su proyecto, pero así se ha estilado siempre, cuando el ponente por alguna razón de fuerza mayor o de voluntad no asiste, se considera el proyecto en otra sesión cuando él esté presente, muchas gracias señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Entonces en consideración la proposición de los Senadores Germán Villegas y Aurelio Iragorri en el sentido de aplazar una semana la consideración del proyecto de ley, por ausencia del ponente y con el propósito loable de que estos vicios se subsanen desde el principio, sírvase llamar a lista.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente:

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	Sí
Zuccardi de García Piedad	

Señor Presidente por el SÍ 8 votos en consecuencia ha sido aplazado el **Proyecto de ley número 136 de 2010 Senado, 167 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se crea la estampilla Prodesarrollo del Instituto Tolimense de Formación Técnica Profesional, ITFIP, o del ente que haga sus veces y se dictan otras disposiciones*.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario por favor.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente. **Proyecto de ley número 43 de 2010 Senado,** *por la cual se crea la Cuenta de Ahorro Social (CAS) en todas las entidades bancarias vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y se dictan otras disposiciones*.

Autores: Honorables Senadores *Manuel Virgüez* y *Carlos Baena López*.

Ponente: Honorable Senador *Fuad Ricardo Char Abdala*.

Está pidiendo la aplicación del mismo reglamento.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra honorable Senador Gabriel Zapata.

Honorable Senador Gabriel Zapata Correa:

Gracias señor Presidente. También me uno a la felicitación que nuestro partido lo haya escogido como Presidente de nuestra colectividad y sé que quedó en muy buenas manos. Le pediría con respeto a los colegas, como tengo entendido que este proyecto que escribió el Senador Fuad Char tiene ponencia de archivo, negativa, yo diría que podíamos darle curso de una vez para archivarlo, ¿no es así señor Secretario?

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Honorable Senador Gabriel Zapata Correa:

Si es así archivémoslo de una vez, porque no necesita explicación, porque si él encontró que era pertinente, de una vez archivamos el proyecto, señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Honorable Senador Germán Villegas.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Gracias Presidente, para sumarme también con mucha complacencia a la felicitación y alborozo que hay aquí en la Comisión porque usted ha sido designado como máximo jerarca, jefe máximo del Partido Conservador, le deseamos toda clase de éxito y estamos para acompañarlo en esa muy enjundiosa tarea. Pero quisiera, yo he leído con atención la ponencia del Senador Char, se trata de un proyecto distinguidos Senadoras y Senadores, que tuvo trámite aquí en la legislatura anterior, nosotros le dimos paso libre, recuerdo que la ponente fue Daira Galvis y la llevamos a Plenaria, el mismo proyecto, presentado por el Senador Virgüez.

Yo quiero decir que esa es una loable iniciativa la de tener cuentas de ahorro social en todas las

entidades, pero me convenció la verdad, nosotros lo defendimos con mucha ardentía en el periodo pasado, pero la verdad que me convenció los argumentos del Senador Char, cuando él dice que los propósitos de esas cuentas de ahorro social quedan indudablemente subsumidas con las cuentas de ahorro electrónico, CAE que han sido expedidas por el Gobierno relativamente hace poco, como desarrollo de las bancas de oportunidades y también en desarrollo de las cuentas de ahorro de bajo monto que también han sido instituidas, esas cuentas de ahorro de bajo monto, las cuentas de ahorro electrónicas, tienen la singularidad de que no se cobran la cuenta de manejo, los retiros en efectivo, las consultas de saldos, una serie de medidas o de acciones que los bancos suelen cobrar, aquí están exentas, es muy interesante, estas cuentas de ahorro electrónico se pueden abrir con cualquier monto, no deben de tener un promedio X.

De modo que es bien interesante y aquí en la ponencia se dice de unos 2 millones si no estoy mal de cuentas abiertas por ese procedimiento del ahorro electrónico y un monto interesante, se habla de aproximadamente ya 20 mil millones de pesos. De modo que, yo a pesar de que he sido defensor de esas cuentas de ahorro social creo, que ahora, yo voy a contarle a la Comisión que, si me lo permiten, ahora le diré a la Secretaria que aquí está el dato que da el Senador Char, aquí están, al finalizar julio de este año, habían dos millones setecientas mil cuentas abiertas, con un total de 20 mil millones y solo el 1.5 se encuentran clasificadas como inactivas, este es el informe final del Senador Char, de modo que esas cuentas de ahorro electrónico han dado resultado, sería prácticamente repetir la misma modalidad con esas cuentas de ahorro social, de modo que yo creo que es innecesaria esta medida, aunque el propósito es loable de propender por el ahorro, por la misma bancarización, de modo que yo votaré señor Presidente, si usted lo determina, el archivo del proyecto.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Entonces se leyó la proposición con que termina el informe, tenga la bondad y la lee.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

No, señor Presidente, proposición señor Presidente.

Proposición número

Con fundamento en las razones expuestas, me permito rendir ponencia negativa y en consecuencia solicitarle a la Comisión Tercera del honorable Senado de la República, archivar el **Proyecto de ley número 43 de 2010 Senado,** *por la cual se crea la Cuenta de Ahorro Social (CAS) en todas las entidades bancarias vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y se dictan otras disposiciones*.

Está leída la proposición con que termina el informe señor Presidente, solicitando el archivo.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Sírvase llamar a lista para que voten los honorables Senadores.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	Sí
Zuccardi de García Piedad	

Señor Presidente por el SÍ 8 votos en consecuencia ha sido archivado el **Proyecto de ley número 43 de 2010 Senado,** *por la cual se crea la Cuenta de Ahorro Social (CAS) en todas las entidades bancarias vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y se dictan otras disposiciones*.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Continúe con el Orden del Día, señor Secretario.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Proyecto de ley número 130 de 2010 Senado, *por la cual se transforman los clubes deportivos en sociedades anónimas, se modifica la Ley 181 de 1995 y se dictan otras disposiciones*.

Autor: Honorable Representante Simón Gaviria Muñoz.

Ponentes: Honorables Senadores *Camilo Sánchez Ortega* y *Manuel Julián Mazenet Corrales*. Señor Presidente los ponentes no están en el recinto.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Entonces sírvase llamar a lista, a ver si la Comisión como en los dos casos anteriores aplaza la consideración del proyecto.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Tiene la palabra honorable Senador.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Perdón señor Presidente, excúseme, aquí comentábamos con el Senador Aurelio Iragorri, con el Senador Germán Hoyos, algo que nosotros le pedimos que usted dilucide, le queremos rogar a usted que con el colega de Cámara y la Presidencia de

Cámara, nos diga cuál es el proyecto que va a prosperar legislativamente, porque anoche se hizo gran despliegue en los medios de comunicación, aprobaron en segundo debate en Cámara un proyecto igual a este.

Aquí nosotros comentábamos ahora informalmente cómo en la ponencia del Senador Sánchez se insiste en que los competentes para conocer este tema es la Comisión Tercera, entendemos que el primer debate se dio en Cámara en la Comisión Séptima de Cámara habría allí un vicio de inconstitucionalidad en principio, pero ya ese trámite va muy adelantado, yo no sé el Gobierno entre otras cosas cuál es el que apoya, aquí en ese foro que hicimos sobre el fútbol, dijo el representante del Ministerio del Interior que apoyaba el proyecto de Simón Gaviria. Entonces este proyecto es muy bondadoso pero queremos que entonces se nos diga cuál es el proyecto, si hay acumulación, no sé cuál es la figura señor Secretario desde el punto de vista del reglamento, de la ley.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

No se puede acumular el proyecto, los proyectos no se pueden acumular.

Honorable Senador Germán Villegas Villegas:

Entonces no sé si nosotros aprobamos, no sé qué pasará, no sé, entiendo y cuando llegue a Cámara, no sé qué pasa, y cuándo viene y va a venir el proyecto acá. Entonces cuál es la solución.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Es que entran por Comisiones diferentes.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Yo creo honorable Senador que el proyecto que primero salga, porque ya nos sucedió anteriormente, ese es el aprobado y si las otras normas son compatibles y similares o iguales, si ya la ley está votada con el proyecto que primero salga, el otro proyecto hay que suspender o archivar su curso, porque no pueden salir dos leyes iguales Senador. Pero frente a esto estamos es, nos acogemos a los términos, el proyecto que primero curse los debates en las comisiones y en las Plenarias, ese es ley de la República, mientras tanto no podemos hacer nada. Sírvase la lista de los honorables Senadores para ver si se aplaza el proyecto que usted acaba de hacer referencia.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

Casado de López Arleth Patricia	Sí
Celis Carrillo Bernabé	
Char Abdala Fuad Ricardo	
Elías Vidal Bernardo Miguel	
Guerra de la Espriella Antonio	Sí
Hoyos Giraldo Germán Darío	Sí
Iragorri Hormaza Aurelio	Sí
Laserna Jaramillo Juan Mario	Sí
Lizcano Arango Óscar Mauricio	
Mazenet Corrales Manuel Julián	
Salazar Cruz José Darío	Sí
Sánchez Ortega Camilo Armando	
Villegas Villegas Germán	Sí
Zapata Correa Gabriel Ignacio	Sí
Zuccardi de García Piedad	Sí

Señor Presidente por el SÍ 9 votos, en consecuencia ha sido aplazado el debate del **Proyecto de ley número 130 de 2010 Senado,** *por la cual se transforman los clubes deportivos en sociedades anónimas, se modifica la Ley 181 de 1995 y se dictan otras disposiciones*.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario, tiene la palabra el honorable Senador Aurelio Iragorri.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Gracias señor Presidente, yo quiero corroborar las afirmaciones del Senador Villegas, obviamente les dice mucho de la falta de coordinación de las Mesas Directivas de Senado y Cámara, en otra época algunos presidentes amigos y me refiero a mi ejercicio como Presidente, nos reuníamos periódicamente todas las semanas, con los presidentes de las Comisiones de Senado y de Cámara, Presidente es que este tema de los funcionarios insistiendo en la firma de una ponencia encima, en las barbas de uno, eso no lo podemos permitir, no estamos acostumbrados a eso.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Continúe honorable Senador.

Honorable Senador Aurelio Iragorri Hormaza:

Se coordinaban las acciones legislativas de Senado y Cámara, porque a mí me parece sumamente terrible que se apruebe un proyecto ayer en la Cámara y hoy sobre el mismo proyecto estemos aquí haciendo discusiones, además tengo entendido que el Representante Gaviria que será Presidente próximamente y que se casa esta noche, fue el gran promotor del proyecto de ayer y sigue siendo promotor del proyecto de hoy, qué es eso.

A mí me parece que desde el punto de vista, de orientación legislativa hacen quedar muy mal al Congreso. A mí sí me da una pena infinita que no esté el Senador ponente o autor para decirle lo que yo pienso y yo creo que lo piensa toda la Comisión, que obviamente merece respeto, es que si hay una cosa aprobada ayer y hoy vamos a hablar sobre lo mismo y ya viene de Cámara y es otra Comisión, son las Séptimas, eso me parece un horror Presidente, muchas gracias.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

Muy bien honorable Senador, señor Secretario, sírvase anunciar los proyectos para la próxima sesión y la Mesa Directiva fija la fecha porque tenemos conjuntas.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente. **Proyecto de ley número 136 de 2010 Senado, 167 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se crea la estampilla Prodesarrollo del Instituto Tolimense de Formación Técnica Profesional, ITFIP, o del ente que haga sus veces y se dictan otras disposiciones***". Proyecto de ley número 130 de 2010 Senado,** *por la cual se transforman los clubes deportivos en sociedades anónimas, se modifica la Ley 181 de 1995 y se dictan otras disposiciones*. **Proyecto de ley número 47 de 2010 Senado,** *por la cual se unifica el precio máximo del dinero o tasa de interés de usura y se modifica el actual cálculo por un sistema más racional y económico*.

Señores esos son los proyectos que serán considerados y aprobados en la próxima sesión de la Comisión Tercera del Senado.

Honorable Senador José Darío Salazar Cruz, Presidente de la Comisión Tercera del Senado:

No habiendo más que tratar se levanta la sesión y la Mesa Directiva fijará la fecha para la próxima sesión teniendo en cuenta que tenemos sesiones conjuntas.

Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente.

El Presidente,

José Darío Salazar Cruz.

El Vicepresidente,

Óscar Mauricio Lizcano Arango.

El Secretario General Ad - hoc,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

CONTENIDO

Gaceta número 1.085 - Lunes, 17 de diciembre de 2010
SENADO DE LA REPÚBLICA
ACTAS DE COMISIÓN

Págs.

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Acta número 11 de noviembre 2 de 2010 1

Acta número 13 de noviembre 17 de 2010 34

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2010