REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXII - Nº 808 Bogotá, D. C., lunes, 7 de octubre de 2013 EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 08 DE 2013

(septiembre 17)

En la ciudad de Bogotá D. C., el día diecisiete (17) de septiembre de dos mil trece (2013), siendo las diez y veintiocho minutos de la mañana (10:28 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del martes 17 de septiembre de 2013

I

Llamada a lista

II

Citación al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Mauricio Cárdenas Santamaría*; a la señora Ministra de Transporte, doctora *Cecilia Álvarez Correa*; al señor Director del Departamento Nacional de Planeación, doctor *Mauricio Santamaría Salamanca*; al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor *Juan Miguel Durán Prieto*; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI", doctor *Luis Fernando Andrade Moreno*; al señor Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), doctor *Santiago Castro Gómez*; al señor Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Leonidas Narváez Morales*; y a la señora Directora (E.) del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), doctora *Adriana María González*, en cumplimiento de la Proposición número 07 de 2013.

Invitación al señor Procurador General de la Nación, doctor *Alejandro Ordóñez Maldonado*; y a la señora Contralora General de la República, doctora *Sandra Morelli Rico*.

Proposición número 07 de 2013

Cítese a los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público; Transporte; Educación; Tecnologías de la Información y las Comunicaciones; Comercio, Industria y Turismo; y Cultura; a las instituciones vinculadas a estos, y al Director Nacional de Planeación, en las fechas que designe la Mesa Directiva de la Comisión, a un debate de control político, para que presenten un informe a la Comisión Sexta del Senado en cada uno de sus sectores, sobre lo contemplado en el Proyecto de Presupuesto General de la Nación del año 2014 (proyectos de ejecutar, su valor y la regionalización).

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por todos los honorables Senadores integrantes, y aprobada por unanimidad en la sesión del 23 de julio de 2013.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente, honorable Senador Alexánder López Maya solicita a la Secretaria verificar el quórum.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Realiza el llamado a lista y contestaron los siguientes honorables Senadores:

Delgado Blandón César Tulio

Duque García Luis Fernando

Ferro Solanilla Carlos Roberto

López Maya Alexánder

Acto seguido informa que se ha conformado quórum deliberatorio con la asistencia de 4 Senadores, para iniciar la sesión formal de la Comisión Sexta del Senado.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio

Baena López Carlos

Cuéllar Bastidas Parmenio

Guevara Jorge Eliécer

Olano Becerra Plinio

Suárez Mira Olga Lucía

Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando

Torrado García Efraín

La Secretaria informa que se encuentran presentes los siguientes funcionarios citados e invitados:

La doctora *Cecilia Álvarez Correa*, señora Ministra de Transporte; el Director General *Leónidas Narváez Morales* del Instituto Nacional de Vías (Invías); el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Luis Fernando Andrade*; y el doctor *Juan Miguel Durán Prieto*, Superintendente de Puertos y Transporte.

Tenemos la siguiente excusa por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público:

"Ruego le manifieste a los miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, la importancia que tienen las citaciones a control político que hacen a esta cartera. Sin embrago; pido excuse al Ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas Santamaría, por no poder asistir a la sesión que se llevará a cabo el día martes 17 de septiembre del 2013, relacionado en el asunto, debido a que estará a esa misma hora en la discusi**ón** y votación del **Proyecto de ley número 326 de 2013 Cámara, 139 de 2012 Senado,** *por la cual se desarrolla el artículo 334 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, en la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes.

No obstante y dada la importancia del tema a tratar, asistirá en representación la Viceministra General de Hacienda y Crédito Público, Carolina Soto Lozada".

La Viceministra está por llegar al recinto.

Del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar no tenemos ninguna excusa ni delegación por el momento.

El Director de Planeación Nacional presenta la siguiente excusa:

"De manera atenta lamento informarle que no podré asistir a la citación programada para el día de hoy para tratar el tema del Presupuesto General de la Nación 2014 para el Sector Transporte por encontrarme en reuniones de empalme. Sin embargo; dada la importancia del tema, he delegado a la doctora Paula Acosta Márquez, Subdirectora Territorial y de Inversión Pública del Departamento Nacional de Planeación, para que asista en mi nombre.

Le agradezco haga extensiva esta excusa a los miembros de la honorable Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República.

Espero poder acompañarlos en la próxima citación a la que se convoque el Departamento Nacional de Planeación."

Firma la doctora *Tatyana Orozco de La Cruz*, Directora General.

La señora Subdirectora, la doctora Paula Acosta Márquez, nos informan que viene en camino, pero no ha hecho ingreso al recinto, señor Presidente.

La Contraloría General de la República a delegado al doctor José Antonio Cobo, Director de Estudios de la Contraloría General de la República, quien se encuentra presente; y por parte de la Procuraduría General de la Nación tenemos a la doctora Clara Inés Algeciras Buitrago.

Presidente:

Quiero saludar la presencia de la señora Ministra del Transporte, la doctora Cecilia Álvarez; la presencia también del doctor Juan Miguel Durán, Superintendente de Puertos y Transporte; del doctor Leonidas Narváez, Director de Invías; y del doctor Luis Fernando Andrade, Director de la ANI.

Siendo así, entonces vamos a iniciar esta primera parte de la sesión del día de hoy con la señora Ministra del Transporte. La metodología que vamos a aplicar para esta sesión ya la hemos definido: entonces vamos a escuchar a la señora Ministra para que haga su presentación en relación al proyecto de presupuesto que está radicado en el Congreso; una vez termine la señora Ministra vamos a escuchar al Director de Invías y el Director de la ANI, señora Ministra, vamos a darle 15 minutos a usted en el uso de la palabra, si requiere más tiempo me lo solicita, y posteriormente el Director de Invías con 10 minutos, posteriormente el Director de la ANI por 10 minutos, y posteriormente el Superintendente de Puertos y Transporte por 10 minutos. Intervienen los funcionarios y acto seguido intervendrán los Senadores.

Señora Ministra del Transporte, tiene usted el uso de la palabra.

Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez-Correa Glen:

Mil gracias mi Comisión, la Comisión Sexta de Infraestructura, muy importante este debate sobre el tema presupuestal para todo el sector de infraestructura y yo quisiera hacer un recuento de dónde venimos, señor Presidente, y hacia dónde vamos desde el punto de vista presupuestal y además complementado esto con las iniciativas público-privadas y privadas, para que finalmente el sector de infraestructura y el rezago que ha habido en los últimos años por fin se supere, y aquí vemos el esfuerzo que ha hecho el Gobierno del Presidente Santos, acompañado por ustedes los Congresistas y en especial esta Comisión, en la asignación de los recursos.

Déjeme mostrarle de dónde venimos y qué pasó durante los 8 años de gobierno del ex Presidente Uribe, cuánto se asignó y lo que llevamos asignado estos 3 años, más el presupuesto del 2014.

En la inversión pública en los últimos 3 años del Gobierno del Presidente Santos alcanza la suma de 22.5 billones de pesos y comparado con los 8 años del Gobierno anterior, miren que el acumulado fue 23.9, y si vemos el tema de ejecución también las cifras son muy diferentes: el promedio de ejecución en los 8 años del Gobierno anterior no alcanzó el porcentaje del 72%; nosotros superamos esa ejecución y este año Infraestructura ejecutará más del 90% de su presupuesto.

Entremos en materia: en el 2010 los recursos asignados presupuestalmente fueron de 4.3 billones de pesos; en el 2011 5.4 billones de pesos; en el 2012 el incremento tan considerable del 2011 al 2012, 8.3 billones de pesos, un incremento del 54%, aquí obviamente esto es presupuesto nacional,

en esto no está considerado la inversión del sector privado, que llegamos casi al 3% del PIBA, que es lo que se quiere para superar el rezago; en el 2013, con la adición presupuestal o el traslado y el PIPE llegamos a 8.7 para este año; y el otro año bajamos a 7.3, el 16% de disminución, pero todos sabemos las circunstancias del tema fiscal, que ahora la Viceministra de Hacienda les dirá, porque es un recorte que se va a efectuar a todos los Ministerios dado el tema de las pensiones y también el tema de la justicia, y también acuérdense que el presupuesto también se hizo con la rebaja del cuatro por mil en el 50%, que hoy se ha reconsiderado para que ese 50% del cuatro por mil se le contemple su distribución al sector agrícola, pero entonces todos los Ministerios tuvimos que hacer un sacrificio para compensar y por eso es la disminución de ese rubro del 16% en el presupuesto de Invías.

Miremos cómo ha sido la intervención en infraestructura estimada por departamentos: en Antioquia, del 2010 a 2012 712.000 millones, en el corto plazo del 2013 a 2014 1.6 billones, y a partir del 2015, 12 billones de pesos.

En el Atlántico, ejecutados del 2010 a 2012, 933.000 millones de pesos, en el corto plazo 2013-2014, 509.000 millones, y a mediano plazo, a partir del 2015, será de 1.2 billones de pesos.

En Bolívar, 938.000 millones en el corto plazo, ya ejecutado, en el 2013-2014, 1.3 billones, y a mediano plazo, a partir del 2015, 1.6 billones.

En Boyacá ejecutado 1.1 billones, en 2013-2014 857.000 millones y a partir del 2015, 3.3 billones de pesos.

En Caldas ejecutado 518.000 millones de pesos, 2013-2014, presupuesto de medio billón de pesos, y a mediano plazo 975.000 millones de pesos; y así miramos la distribución en todos los departamentos para que aquí la Comisión tenga esa información para todos los efectos que corresponde.

En San Andrés, tenemos que hacer ya los requerimientos en el 2015, no los tenemos todavía, pero eso es lo que estamos trabajando con la Secretaría General de Palacio, para mirar las necesidades que hay del 2014, sí, están las dos circunvalares muy importantes, la de San Andrés y la de Providencia, más vías terciarias.

Vamos con cada una de las entidades, ya para entrar en materia, con cada uno de sus representantes, quienes tomarán la palabra con la anuencia de usted, para que expliquen cada uno su presupuesto:

Aerocivil: viene de un presupuesto en el 2010 de 271.000 millones de pesos; en el 2011, 239.000 millones; 2012, 355.000 millones; 2013, 459.000 millones y para el 2014 la suma de 633,000 millones.

La Agencia Nacional de Infraestructura: en el 2010 miren el presupuesto de 847.000 millones; en el 2011, 2.4 billones de pesos aproximadamente; 2012, 3.6 billones; 2013, 2.7 billones; 2014, 2.2 billones.

En Invías: 2.3 billones en el 2010; en el 2011, 2.1 billones de pesos; en el 2013, 3.3 billones de pesos; 2013, 4.7 billones de pesos y para el próximo año 3.7 billones de pesos.

Ministerio de Transporte, este es básicamente el tema de chatarrización y también la intervención que hay para el Río Magdalena- MinTransporte 277.000 millones; 2011, 219.000 millones; 2012, 308.000 millones; 2013, 223.000 millones y 2014, 177.000 millones.

La Superintendencia: 3.000 millones en el 2010; 3.000, la misma suma, en el 2011; 3.550 millones en el 2012; 2.360 millones y 500 millones para el 2014. Como verán los incrementos de los diferentes periodos van del 31% del 2010 al 2011, el 55 al 2012, el 6 y una disminución 2013-2014 del 17%.

Con su venia señor Presidente, le solicito la palabra al Director de Invías, al doctor Narváez, para que explique en detalle cómo están asignados los presupuestos del 2014; es muy importante aquí aclarar que muchos de los compromisos del 2014 vienen de años anteriores y que el espacio para nuevos proyectos es muy limitado dadas las circunstancias fiscales del 2014 en el Presupuesto de la Nación.

Presidente:

La metodología que estamos utilizando en esta sesión es que vamos a escuchar a los funcionarios y una vez los funcionarios terminen, los Senadores están haciendo su suscripción por Secretaría para generar las propias intervenciones que tengan sobre cada una de las dependencias que ha presentado su intervención.

Saludamos al doctor Santiago Castro, Director de la Aeronáutica Civil; debería estar resolviendo el paro, pero bueno, está acá, ahora nos da un pequeño informe sobre ese tema a ver cómo está esa situación, doctor Leonidas Narváez, por favor, para que haga su presentación.

Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor José Leonidas Narváez Morales:

El presupuesto de inversión del Invías para el 2014 está evaluado en 3.67 billones; aquí es importante, y tal como lo decía la señora Ministra, manifestar de ese presupuesto cuánto recurso ya se encuentra comprometido por vigencia futura, o sea, en proyectos que vienen contratados con anterioridad y que comprometen recursos y ejecución del presupuesto 2014. En el caso de los corredores arteriales por 1.28 billones de pesos, tanto la partida de 1 billón 44.000, como la de 243.000 en mejoramiento y mantenimiento en construcción de corredores arteriales, están ya comprometidas por vigencias futuras. El presupuesto de "Vías de la Consolidación" es un presupuesto que se está asignando para aquellos corredores o aquellas vías que se encuentran dentro de los municipios que se han definido por consolidación, 46.386 millones, de los cuales para construcción son 3.000 millones y para mantenimiento son 43.000 millones de pesos. Estos son unos presupuestos iniciales en el 2014 y que deben tener una continuidad en la inversión y lógicamente en la contratación que se haga el próximo año, para darle una solidez y una garantía de inversión en las vías.

Construcción puentes de la red vial: tenemos en puentes de la red vial 34.729 millones, que están comprometidos y que van a quedar comprometidos con vigencias futuras en el presente año. Puentes

peatonales de la red vial, 20.000, que igualmente apalanca una ejecución de 25.000 millones de pesos de este año; van a quedar comprometidos por vigencia futura. Una rehabilitación y conservación de puentes de 8.613, esto es una partida recurrente que la necesitamos para atender las contingencias de los puentes en la red vial nacional, y 2.000 millones de pesos para el mismo objetivo en los puentes de la red terciaria nacional.

Proyectos de construcción por 202.064 millones, en los cuales tenemos 93.860 millones para apalancar licitaciones que estamos ejecutando este año; para completar el proyecto del cruce de la cordillera central, variante San Francisco, por 79.604, es una vigencia futura, ya es un dinero comprometido; obras de emergencia en la red vial nacional por 18.000 millones de pesos; y la carretera Valledupar–Badillo–San Juan del Cesar, 10.600 millones, que se encuentran comprometidos por vigencia futura.

Proyectos de inversión para los Contratos Plan por 436.758 millones: esto cubre compromisos en infraestructura de transporte a cargo del Invías para los Contratos Plan Nariño, Boyacá, Cauca, Tolima, Gran Darién; esperamos que estos recursos queden comprometidos, las licitaciones correspondientes al departamento de Nariño ya fueron abiertas con recursos de la Ley de Traslados del 2013 y vigencias futuras, como están ahí planteadas, e igualmente consideramos que Boyacá, Cauca, Tolima y Gran Darién quedarán comprometidos como vigencias futuras.

En mejoramiento y mantenimiento: el programa de mejoramiento y mantenimiento con 1.46 billones, de los cuales conservación de vías para Caminos para la Prosperidad, 453.000 millones están siendo comprometidos como vigencias futuras en este momento; mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la red vial primaria por 323.000 millones de pesos, es una partida que tenemos para poder ejecutar actividades nuevas el próximo año; y otros proyectos de mejoramiento y mantenimiento por 250.000 millones de pesos.

Los recursos de 189.980 para Autopistas para la Prosperidad en Antioquia, ya fueron contratados, están comprometidos como vigencia futura; e igualmente los recursos de Transversal Tumaco–Pasto–Mocoa por 85.000 millones de pesos, que apalancan o que soportan el proceso de contratación que venimos ejecutando en esta vía transversal. 80.000 millones de pesos para administradores viales que parte de los gastos recurrentes de administración rutinaria; 44.062 millones de pesos de conectividad regional, parte de estos recursos está siendo contratados con procesos de contratación que adelantamos actualmente; y conservación y mantenimiento periódico y rutinario de la red vial por 34.000 millones, igual que mejoramiento y mantenimiento de la red terciaria nacional, la que está a cargo del Invías por 2.000 millones como gastos recurrentes para atención de actividades de emergencia y actividades de mantenimiento en las vías.

Marítima y fluvial por 51.000 millones de pesos. Tenemos para contratar en mantenimiento y construcción de estructuras para la ampliación de canales de acceso a puertos marítimos, 36.000 millones de pesos; mantenimiento del Río Jiguamiandó en el municipio de Carmen del Darién es una vigencia futura; adecuación y canalización de esteros en el Litoral Pacífico por 5.000 millones de pesos, forma parte del contrato Plan Nariño; recuperación de la navegabilidad del Río Meta en el departamento del Meta, es una vigencia futura que ya está contratada por 1.814 millones; y luego las partidas que quedan son partidas de mantenimiento y sostenibilidad de infraestructura de navegación, de a 500 millones de pesos cada uno, como mantenimiento de transbordadores, rehabilitación y mantenimiento de dotación de muelles de interés regional, adecuación y mantenimiento de la red fluvial nacional, construcción, mejoramiento, rehabilitación y dotación de muelles de interés nacional e infraestructura portuaria a cargo del Invías. Son partidas de 500 millones que lo **único** que da es una presencia y un mantenimiento, pero son partidas insuficientes para poder atender los requerimientos que tenemos en los puertos fluviales del país.

En seguridad vial tenemos 73.000 millones de pesos, de los cuales 55.000 son para adecuación y dotación de infraestructura para la seguridad vial y dotación, diseñar, construcción y mejoramiento de obras para seguridad vial, básicamente todo lo que tiene que ver con señalización y demarcaci**ón** en la red vial nacional. Y hemos dejado una partida de 7.374, una parte para mantenimiento de peajes, administración y recaudo de peajes, y la otra parte para mantenimiento y construcción de nuevas casetas de peajes en la red que tiene Invías a cargo.

Otros proyectos por 46.272 millones de pesos que tienen que ver con estudios, 10.000 millones de pesos, esto es, incrementar el banco de estudios y diseños de la red vial nacional, para poder tener capacidad de respuesta a los requerimientos de la comunidad; gestión predial y ambiental; mantenimiento de vías férreas por 4.000 millones de pesos; adquisición, mantenimiento y operación de vehículos y aeronaves, esto es básicamente operación; control de inversiones a través de comisiones de supervisión, básicamente interventoría; supervisiones con personal a cargo en programas específicos; levantamiento y análisis de información sobre tránsito, pesos de vehículos de carga, igual que conteos de vehículos, que son información que requerimos tomar de la red vial nacional para la generación de programas de mantenimiento y generación de manuales y generación de control técnico; construcción y adecuación de equipamento de oficinas y sedes del instituto, 1.250 millones; capacitación de empleados, 630; implementación del sistema de gestión integral del riesgo, 500 millones; seguimiento, organización y control de inmuebles, 500 millones; adquisición de vehículos y seguros, 500 millones; y mejoramiento, administración y mantenimiento del sistema de gestión de calidad, 100 millones de pesos.

Básicamente esta es la distribución que tenemos del presupuesto del Invías en forma general; más de 2.5 billones de pesos se encuentran ya comprometidos por vigencias futuras o están en procesos de comprometer, están en procesos de comprometer de orden de 450.000 millones y solamente tendríamos para operar nuevos procesos del orden de 300.000 millones, como lo manifestaba la Ministra. Con esto

doy por terminada mi intervención respecto al Instituto Nacional de Vías y al presupuesto 2014.

Presidente:

Doctor Luis Fernando Andrade, Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, tiene el uso de la palabra.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade Moreno:

El presupuesto de este año en la ANI es bastante sencillo de resumir, es 2.2 billones de pesos; desafortunadamente tiene muy poco espacio para nuevos proyectos. Estos son recursos que hemos comprometido en los principales contratos que están en curso en el país: el mayor compromiso es relacionado con la Ruta del Sol, sector dos, por 674.000 millones de pesos; el año entrante esperamos que este proyecto nos entregue más de 120 kilómetros en dobles calzadas; está la Autopista Bogotá–Villavicencio, este es todo el proceso de generar la doble calzada entre Chirajara y Cáqueza; luego viene en orden de magnitud el proyecto de Ruta del Sol tres, este es un proyecto en que también esperamos el año entrante un nivel de ejecución cercano a los 100 kilómetros de dobles calzadas; está la concesión Córdoba–Sucre; está el sistema de rehabilitación de vías férreas, ése es un proyecto muy importante que esperamos adjudicar, según entiendo, la semana entrante, si no tenemos problemas en la audiencia de adjudicación, y es lo que va a garantizar la transitabilidad de la vía férrea entre La Dorada y Chiriguaná hacia finales del año entrante y entre Bogotá y Belencito; está lo que es el proyecto Ruta Caribe por la Vía de La Cordialidad entre Barranquilla y Cartagena por 132.000 millones de pesos; está el rubro que se llama obras complementarias y compra de predios, esto básicamente son recursos para apoyar la construcción de concesiones existentes; está la concesión Vía al Mar Cartagena–Barranquilla, ahí la principal obra en curso y para la cual están destinados estos recursos es el deprimido de Crespo; está un monto de 31.000 millones de pesos dirigido principalmente a lo que son las estructuraciones de los proyectos de 4G y las nuevas estructuraciones que vamos a arrancar el año entrante.

Tenemos el proyecto de Ruta del Sol Uno, sector uno, que esperamos finalice su construcción el año entrante en lo que es el tramo Guaduas–Puerto Salgar; están las obras pendientes en la concesión Armenia–Pereira–Manizales por 16.000 millones de pesos; la concesión corta de mantenimiento que establecimos para Buga–Loboguerrero por 16.000 millones de pesos, para asegurar el mantenimiento de ese importante corredor; y unos rubros para fortalecimiento interno fundamentalmente dirigidos a mejorar la tecnología de seguimiento de proyectos que tenemos en la entidad. Así se componen los 2.2 billones de pesos del presupuesto del año entrante.

Presidente:

Doctor Juan Miguel Durán, Superintendente de Puertos y Transporte, tiene la palabra.

Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto:

La Superintendencia de Puertos y Transporte desde hace 3 años ha centrado su fortalecimiento en unos proyectos tecnológicos dado que la necesidad de tener una entidad que funcione, una entidad que pueda dar los resultados para el sector, se veían mayormente centrados en que existieran unas herramientas que nosotros pudiéramos suplir la necesidad de mayores funcionarios y poder tener una vigilancia mucho más eficaz, por lo tanto en estos años con el presupuesto de inversión hemos logrado fortalecer en este sentido a la entidad, logrando un sistema que se llama "Vigía", por el cual toda la información de la entidad y los vigilados que son aproximadamente 12.000, vienen reportando desde hace dos años a la Superintendencia, obteniendo por primera vez una herramienta fundamental para poder organizar y depositar esta información y posteriormente analizarla.

De igual forma logramos sistematizar todos los procesos de la entidad: no había un proceso sistematizado, hoy gracias a esa inversión logramos la sistematización de la tasa, de la cartera, del cobro coactivo y demás procesos internos, y además pusimos en funcionamiento uno de los tres primeros sistemas de vigilancia tecnológica que es frente a los centros de reconocimiento a conductores, teniendo proyectados para este año implementar los sistemas de vigilancia tecnológica para los centros de diagnóstico automotor y los centros de enseñanza automovilística, además de poner en funcionamiento este año el "Cómo Conduzco" a nivel nacional, para poder prevenir la accidentalidad y robustecer todo el soporte tecnológico a través de un *hosting* que nos permitiera soportar todos estos nuevos programas y soluciones tecnológicas.

Nuestro presupuesto de inversión se reduce sustancialmente el próximo año, pasamos de más o menos 2.500 millones de pesos a 500, por lo tanto los 500 millones de pesos están proyectados simplemente para poder soportar lo que ya logramos en estos últimos dos años robustecer a nivel tecnológico.

Presidente:

Doctor Santiago Castro, tiene la palabra.

Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez:

Como siempre, es un gusto para mí estar aquí donde fue mi casa durante muchos años y darles un reporte de lo que va a ser las asignaciones presupuestales para el 2014 de la Aeronáutica Civil, no sin antes decir que nosotros hemos logrado una transformación en los aforos presupuestales a los que hizo mención la señora Ministra, donde presupuestos que normalmente eran de doscientos y pico de mil millones al año de inversión, se están convirtiendo en presupuestos por encima de los 600.000 millones de pesos de inversión, lo que es triplicarlos en el transcurso de este Gobierno; también cambiar la filosofía y la manera como se planeaba a largo plazo la infraestructura aeroportuaria aeronáutica: antes empezaba cada año a ver en qué se gastaba los recursos que teníamos, ahorita tenemos planes de largo plazo no solamente en nuestro plan nacional de aeronavegación, que va hasta el 2030, sino en los planes maestros que se tienen en los principales aeropuertos del país, es así como el 70% del presupuesto de inversión del próximo año son ya los pagos de las vigencias de los presupuestos que se em-

pezaron este año; tenemos un 70% de presupuesto inflexible y 30% de presupuesto flexible, pero esto es un buena noticia en el sentido de que obedece a unas políticas de largo plazo, cuando empezamos en este gobierno las vigencias futuras que teníamos no llegaban ni al 4% de los presupuestos de inversión.

Empecemos por los rubros más altos: Construcción y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria en El Dorado: este rubro consiste principalmente del gran programa de calles de rodaje, que es una infraestructura absolutamente necesaria para poderle dar más eficiencia, más agilidad a las operaciones de El Dorado. El Dorado tiene dos pistas que solo se comunican por un solo lado en todo el aeropuerto, mientras uno ve aeropuertos de dos pistas como Heathrow u otros aeropuertos en el mundo que tienen tres y cuatro calles de rodaje que conectan las dos pistas entre sí; aquí estaríamos empezándole a dar una gran agilidad al aeropuerto, lo que obviamente también aumentaría su capacidad.

También está involucrado lo que es el pago del delta, que les recuerdo, el delta es el acuerdo que se firmó con el concesionario Opain a principios de este Gobierno, donde nosotros logramos una iniciativa que se había puesto como obligación contractual, pero que no se había definido ni el monto de la inversión, ni el tiempo, ni la forma de pago; eso nos tocó resolverlo en cuestión de dos meses y medio, se establecieron pagos tanto para el costo de la obra como para el costo de operación de la obra hasta el 2027, y aquí están incluidos esos pagos también. Seguimos con la adquisición de equipos, sistemas aeronáuticos y aeroportuarios a nivel nacional. Aeropuerto El Dorado, 96.000 millones: aquí están todos los equipos concernientes a la nueva torre de control y el centro de gestionamiento aeronáutico, que en este momento se está construyendo detrás de Catam en El Dorado y que se va a convertir en el más moderno centro aeronáutico del hemisferio. Lejos de ser solamente una inversión tecnológica de avanzada, incorpora elementos que también van a dar agilidad y mayor seguridad a todo lo que son las operaciones en El Dorado, por ejemplo, se cuenta con radar de superficie, la posibilidad de ubicar cualquier elemento que esté en plataformas o en calles de rodaje o en pistas; la posibilidad de tener una unidad de manejo de flujo, que es un sistema computarizado que ayuda a la labor de todo lo que es la parte de aproximación y despegue de un aeropuerto como El Dorado, que muy probablemente va a superar los 25 millones de pasajeros al finalizar el año.

Tenemos la construcción de infraestructura aeroportuaria a nivel nacional: aquí hay proyectos tan importantes como son la iniciación de los terminales de Ibagué y de Yopal, proyectos que quedan adjudicados al finalizar este año, pero cuyo pago sería mayoritariamente en el próximo año. La adquisición de servicios de seguridad para control y operación de sistemas de seguridad, ayudas a la navegación aérea; esto es un gasto recurrente que tiene que ver con un aspecto esencial y crítico de toda operación aeroportuaria como es la seguridad de todo el perímetro de terminales y de pistas.

Después seguimos con 20.000 millones para la construcción de la pista del aeropuerto Ipiales de Nariño, lo cual ha sido un compromiso del Gobierno Nacional con la bancada y con las fuerzas vivas de ese departamento. Después está la ampliación de la red de radares a nivel nacional, que es un proceso que hemos llevado a cabo en esta administración, de ir reemplazando toda nuestra infraestructura de radares y de ayudas a la navegación aérea. Seguimos con la adquisición de equipos para redes de telecomunicaciones por 9.975 millones; seguimos con la adquisición de sistemas y servicios informáticos para el Plan Nacional de Informática, 9.000 millones; la adquisición de equipos y sistemas para la red meteorológica aeronáutica, 8.149 millones: la Aeronáutica Civil tiene su propia red de radares meteorológicos in situ, o sea, que atienden específicamente lo que es la micrometeorología de las terminales más importantes y sus áreas de influencia. Lo otro ya son equipos de computación y diferentes proyectos menores que suman 61,000 millones, todo esto para un total de 633.614 millones de pesos.

Nos pidió el Senador Alexánder López que también mencionáramos lo que está ocurriendo con la operación "Cero Trabajo Suplementario" de Avianca: el tema es un tema estrictamente laboral, por eso nosotros como autoridad aeronáutica no intervenimos en el proceso como tal, lo que sí estamos es vigilantes de la afectación del servicio, mirando de qué manera podemos trabajar con las aerolíneas para, digamos, darles mayor flexibilidad, para que puedan efectuar su operación; miramos también que se cumplan todo lo que son los apartes de los reglamentos aeronáuticos, en cuanto no se estén violando, y defender los derechos de los pilotos dentro del reglamento aeronáutico; y hacemos los planes de contingencia, no solamente con Avianca, sino con todo el resto de aerolíneas, para mirar la manera cómo podemos mitigar el impacto, o sea, no podemos tener un plan de contingencia que diga que va a subsanar el tema: cuando hay una aerolínea que está manejando el 40% de los pasajeros internacionales y el 58% de los pasajeros nacionales, pretender que si tienen un problema de esta magnitud, ¿lo vamos a poder subsanar simplemente con otras aerolíneas? No, pero entonces uno lo que busca sí es mitigar el impacto. ¿Qué hemos hecho? Hemos abierto ventanas operacionales en otros aeropuertos, que las tenían restringidas y que alimentan al aeropuerto El Dorado y a los principales aeropuertos. Hemos dado la posibilidad de no castigo cuando las aerolíneas no cumplen sus slots operacionales, ¿qué es el slot operacional? La franja de tiempo que se les da para que ellos puedan embarcar los pasajeros, soltar marras y carretear para hacer el despegue; si por algún problema tiene que demorarse unos 15 o 20 minutos y los slots generalmente son de 15 a 20 minutos, se los perdonamos; antes les decíamos "no, no lo pueden volver a tener hasta dentro de dos horas", entonces no estamos aplicando los castigos. Y además, si una aerolínea, llámese Avianca o cualquiera, nos dice "vamos a cancelar un vuelo", inmediatamente nosotros disponemos de ese slot y se lo podemos dar a otra aerolínea o a la misma aerolínea que quiera operar otra frecuencia para otro destino.

Avianca ha estado haciendo sus propios planes de contingencia; obviamente esto es un problema de ellos, ellos tienen que hacer sus planes y nos los han presentado, y prácticamente lo que ellos han

decidido es que en primer instancia hacen la cancelación de vuelos de acuerdo al porcentaje que cree que podría ser la afectación de estas medidas por parte de las asociaciones de pilotos. Quiero decirles que creo que han acertado porque después de un caótico jueves y viernes, el fin de semana tuvieron una operación muy tranquila, si quitamos los vuelos cancelados, y pudieron contactar telefónica o personalmente al 88% de los pasajeros, para avisarles de la cancelación y para poder situarlos en el vuelo siguiente o en vuelos de otras empresas. Nosotros instamos a las aerolíneas a que puedan ceder sus pasajes, que no pongan ningún problema: Si el pasajero llegó y el vuelo de Avianca estaba cancelado, pero a la media hora sale un vuelo de LAN, un vuelo de Copa que tenga cupos disponibles, pues que Avianca pueda hacer la cesión rápidamente, para que pueda ser transportado en la otra aerolínea.

Obviamente estaremos vigilantes de ese proceso, tenemos los mejores votos para que las negociaciones sean fructíferas y salgan adelantes, y también esto es un llamado de alerta para todos los que en un momento dado tuvieron que intervenir en un proceso de reformas a las condiciones tributarias de algunos empleados, porque esto se originó porque los pilotos de Avianca su condición tributaria se asimilaba, por ser reservistas de la Fuerza Aérea, se asimilaba a lo que tienen los coroneles de la Fuerza Aérea. La reforma tributaria eliminó esa gabela que se tenía y ni las aerolíneas se dieron cuenta, ni los sindicatos de los pilotos estuvieron atentos durante la discusión; yo creo que si le hubieran dicho al Congreso en su momento que eso iba a ocurrir, se podía haber hecho un plan gradual, pero se creó una situación donde a un grupo se le mermaba su ingreso disponible por una condición de cambios tributarios y pues obviamente ellos quieren ahorita que sea la aerolínea la que les compense lo que les quitó el fisco, y ahí se ha creado ese problema. Nosotros no estamos en la mesa de negociación, está el Ministerio del Trabajo, está la Vicepresidencia de la República y obviamente nosotros lo que estamos sí es trabajando en todo el tema de afectación del servicio y buscar todas la formas posibles de mitigar el impacto.

Hasta ahora las cancelaciones el fin de semana han sido entre el 7 y el 9% de las operaciones de Avianca y los reportes que tenemos, no solamente de Avianca porque nosotros hacemos nuestros propios chequeos con nuestra oficina de atención al usuarios, es que se le han resuelto el caso al 88% de los pasajeros afectados y el otro han recibid el full reembolso de su tiquete. No obstante, hemos reforzado nuestras oficinas de atención al usuario en los principales aeropuertos, también les decimos: primero, contacten a la aerolínea, o sea, su primer paso es la aerolínea; si cree que en la aerolínea no le han resuelto de fondo su situación o que le siguen vulnerando o usted considera que le siguen vulnerando sus derechos, acuda ahí sí a las oficinas de atención al usuario y ponga su queja, o acuda a nuestra página web www.aerocivil.gov.co y radique su queja también en línea, y va a tener un número de radicación con el que usted va a poder entrar en un día, en una semana, en un mes, y saber exactamente en qué estado va el proceso de su queja, obviamente quejas que han tenido un gran incremento en esta administración, sobre todo cuando se tiene en cuenta que hemos cambiado la parte tercera y séptima del Reglamento Aeronáutico, donde hemos duplicado y hasta triplicado en algunos casos las sanciones por incumplimiento del servicio pactado a los pasajeros. Con esto quería finalizar el informe de lo que ha sido la situación de Avianca, que es un tema laboral que se está discutiendo en las instancias respectivas del Gobierno.

Presidente:

En este informe del presupuesto de estas entidades, quisimos darle a todo el sector del Ministerio de Transporte, Infraestructura este espacio y este tiempo suficiente, para que la Comisión y los colombianos puedan tener claridad. Hace más de 15 días tuvimos el primer aplazamiento para darle todo el tiempo suficiente y realmente la señora Ministra, el Director de Invías y el Presidente de la ANI han sido muy atentos y muy puntuales frente al tema, frente a la citación. Nos acaba de llegar una carta de la Directora de Bienestar Familiar excusándose hace 15 días se había citado, esta Presidencia y la Comisión no van a aceptar aquí a otra persona sino a la Directora del Bienestar Familiar.

También tenemos un informe de la Contraloría, que el tema es netamente presupuestal, tenemos un informe de la cantidad de anomalías que se presentan en el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, en ningún caso va esta Comisión a aceptar otra intervención, exigimos la presencia de la Directora del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar; con 15 días de anticipación se le notificó.

Senador Carlos, Ferro tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Primero que todo, señora Ministra, yo debo reconocerle que durante este más de año que usted lleva al frente del Ministerio se han tenido unos cambios fundamentales en materia del ejercicio de lo público y especialmente en materia del beneficio para el sector del transporte, aquí durante varias sesiones de esta Comisión cada uno de los que la integramos tuvimos la oportunidad de hacer varios debates frente a lo que venía ocurriendo en la política en materia del sector de la infraestructura, y en donde nosotros hicimos unas críticas muy de fondo frente a la manera como se estaba desarrollando en su momento, que al final terminaba afectando a más de 1.000 municipios a nivel nacional, que esperaban precisamente que los recursos del Gobierno Nacional pudieran llegar, y el primer elemento que se dio allí fue el de la desconfianza en relación del Gobierno con cada uno de los alcaldes por la ejecución de los recursos para vías terciarias. Fueron dos años duros en donde lamentablemente parte de esos recursos que no fueron muchos, que se giraron, se buscaron otras instancias para ejecutarlos.

Hoy, y es un tema que tengo que destacar públicamente, ya los alcaldes tienen la posibilidad de ejecutar esos recursos, a través de los convenios que en este momento se vienen desarrollando con el Invías, y que le permiten también a cada uno de estos burgomaestres conocer cuáles son las inquietudes, cuáles son las dificultades que se presentan en ma-

teria de vías terciarias, como también el tema de la ampliación que se ha venido dando durante los últimos meses, que ha sido fundamental.

Este país todavía requiere muchos más recursos en materia de vías terciarias y parte de los problemas que se han venido señalando en las dificultades que tiene la población campesina en Colombia, obedecen precisamente al tema de las vías terciarias, pero hoy nos tenemos que sentir satisfechos porque al menos en este año ha existido una gran inversión y ese aporte que fundamentalmente también han colaborado todos los Congresistas, los partidos políticos, las bancadas, al apoyar todo este tipo de inversión, ha sido fundamentalmente porque nosotros somos voceros y nos reconocemos como los auténticos representantes de todos estos sectores y de los municipios en el país.

Señora Ministra, en este primer aspecto en el cual nosotros tenemos que seguir trabajando desde el Congreso de la República, es en seguir aumentando el tema del presupuesto para vías terciarias y Colombia, dentro de ese inventario que tiene precisamente sobre lo que marcan hoy estas vías terciarias, tiene que fortalecer y buscar también otras alternativas en la cuales verdaderamente nosotros tengamos posibilidades de hacer inversión.

Hace unos años se nos entregó a los municipios la responsabilidad en materia de las vías terciarias y yo creo que el Gobierno Nacional tiene que estudiar la posibilidad también de a través del Invías asumir el mantenimiento de algunas de esas vías terciarias en algunas regiones de nuestros país, porque va a ser fundamental y va a ser necesario; le queda muy difícil a un alcalde sin maquinaria, sin recursos, con la pobreza que tienen los de categoría sexta, poderle hacer un mantenimiento en este sentido y yo sí creo, señora Ministra, que en este sentido tenemos que trabajar fuertemente.

El segundo tema no solamente obedece a materia presupuestal, sino mirando para corregir unos errores del pasado, pero también para poder superar unas dificultades que hoy en día enfrentamos y le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura. Señora Ministra y señor Director, hoy muchas de las comunidades que están viendo cómo están pasando los grandes proyectos, se están quedando sin posibilidades de que en la construcción de estos grandes proyectos se puedan ejecutar unas obras esenciales, por una razón muy sencilla: primero tenemos una concesiones a largo plazo; aquí hay concesiones que van a terminar en el año 2026, si no estoy mal, 2030, y resulta que mientras tanto en materia de comunicación, de retornos, de diseños, ya no se puede hacer ninguna modificación a un contrato porque lamentablemente las modificaciones que tenían que hacer, ya se hicieron, y estamos dejándolos condenados a que ellos no tengan posibilidad de quedar unificados frente a todo este tipo de proyectos.

Me preocupa este tema de fondo, tenemos que buscar soluciones y eso no quiere decir que solamente se tengan que apelar a los recursos de carácter público para poderlos solucionar, pero Ministra, hay que comenzar, y señor Director, a darle una respuesta a las comunidades; lo hicieron ustedes, por ejemplo, en la doble calzada Bogotá–Girardot, donde solucionaron los problemas del corredor de Soacha y del corredor que desde Granada conduce a Fusagasugá. Pero quiero mencionarle que aquí hay otra serie de concesiones que en este momento no hay posibilidades de hacer esos proyectos, que especialmente los sectores campesinos los necesitan y los requieren, porque no hay cómo modificar esos contratos, porque ya se agotó la posibilidad frente a eso, y es un tema, Ministra, que yo quiero dejarlo planteado aquí, para que busquemos también la oportunidad que el Gobierno Nacional pueda estudiar dentro de estos conceptos una serie de posibilidades que son importantes. Y el tercer tema: yo sé el esfuerzo que está haciendo el Gobierno Nacional en materia de seguridad vial, sé todo el compromiso que tiene el Gobierno, que tiene el Congreso de la República, pero también nosotros sabemos que los recursos cada vez más tienen que ser importantes en esta materia, para evitar que sean muchos más los ciudadanos que a diarios pierdan la vida en la diferentes vías de Colombia por la imprudencia y por la falta también de responsabilidad en materia de los concesionarios.

Quiero seguir insistiendo sobre un tema, es que aquí, con todos los recursos que el Gobierno Nacional está anunciando en materia de seguridad vial, tenemos que buscar la manera de articular todas esas políticas públicas, que al final nos den unos mayores resultados; todos los días, a diario en todos los medios de comunicación, se están señalando precisamente las consecuencias de esta situación y creo que el país no se puede quedar corto frente a un tema de responsabilidad que hoy en día viene liderando el Ministerio del Transporte, pero que obligatoriamente tiene que llevar a que los concesionarios, a que las autoridades locales, departamentales verdaderamente puedan integrar frente a este proceso; y esos resultados, con las gran inversión que se está haciendo también en materia de seguridad vial, tienen que mostrarle al país que verdaderamente va a existir o está existiendo un cambio que arroje en este momento unos resultados que sean cada vez menos los que terminan muriendo por consecuencia de esta situación; y por lo tanto esto también nos tiene que llevar, Ministra, a una gran cruzada en materia de transparencia de todos los funcionarios que tienen que ver con el sector de transporte, de empresarios, de concesionarios, de autoridades, porque o sino el día de mañana seguiremos descubriendo lo que en este momento cada día más estamos viendo por la falta de cumplimiento en la norma de tránsito, por la falta de cumplimiento en los términos contractuales en materia de las concesiones y finalmente porque hay unos funcionarios que desde todos los organismos en materia del transporte permiten que se estén generando todo este tipo de situaciones, y todo el esfuerzo que hace el Gobierno Nacional termina siendo en algún momento simplemente un canto a la bandera, porque lamentablemente no existe esa responsabilidad y esa articulación hacia abajo.

Para terminar, señora Ministra, acá hay una figura también muy importante que está dando unos resultados en Colombia, los famosos Contratos Plan, pero lamentablemente veo que se quedaron muchos departamentos y es bueno saber por qué se quedaron por fuera esos departamentos, hasta dónde llegaron

los compromisos de las autoridades frente a eso y qué posibilidades tenemos aquellos departamentos que quedamos por fuera de lograr esta alternativa en materia de inversión, lo podamos tener al corto o al mediano plazo.

Presidente:

Senador Parmenio Cuéllar, tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Parmenio Cuéllar Bastidas:

Quiero empezar por decir que me uno a las palabras del Senador Ferro, en lo que tiene que ver con su reclamo por la atención de las vías, no solamente las de cuarta generación, sino también las pequeñas vías, y a pesar de que yo traigo un tema nodal para plantear aquí en esta mañana, yo tengo que aprovechar la presencia de algunos funcionarios del sector.

Empezar por decirle al señor Director de la Aeronáutica, por favor haga lo que no han hecho durante muchos años, repavimentar la pista del aeropuerto Antonio Nariño. Veníamos con el señor Gobernador a un debate aquí con motivo de la concesión vial de Devinar y el avión que salía antes que nosotros, al levantar vuelo levantó una capa de 6 metros de largo y más de 2 metros de ancho; lo sabe el doctor Juan Miguel, porque por teléfono lo llamé, el aeropuerto se paralizó y allí el señor Gobernador logró que unos amigos de **él** llevaran el concreto, y **él** y yo echamos pala para poder parchar, para hacer el remiendo de esos metros cuadrados que se levantaron de pavimento; pregunté ¿por qué eso?, dijeron que el contrato se había celebrado un año antes, que se había repavimentado la mitad, el 50%, pero el otro 50% no se había repavimentado.

Todos los días cuando yo tomo el avión, busco a ver si todavía está el parche o ya se repavimentó y no está repavimentado. No se ha repavimentado el 50% de la pista, a pesar de que el contrato se celebró hace más de un año; eso me parece supremamente peligroso. No solamente es un desprecio por una región tan importante como mi departamento, sino un peligro para quienes utilizamos ese aeropuerto.

Quiero decirle, señora Ministra, por qué en este plan que tiene el Ministerio se mira con menosprecio a las vías secundarias y a las vías terciarias; usted me va a decir que las secundarias están a cargo de los departamentos y las terciarias a cargo de los municipios, pues yo quiero plantear aquí que eso tiene que acabarse: los departamentos y los municipios no tienen los recursos para atender esas vías,; los departamentos tienen como rentas únicamente los recursos de los licores, que por ley el 75% tienen que destinarse hoy a salud y a educación, y el 25% al pago de la burocracia del departamento. Usted me dirá que también tienen la participación que les corresponde tanto a los municipios como a los departamentos en los recursos de lo que ellos reciben por la gasolina y por el ACPM, las regalías; esos recursos son mínimos, no alcanzan, señora Ministra.

Yo sé que lo que estoy planteando hoy, es prácticamente una posición nueva: yo quiero pedirle a usted, que ha sido tan diligente en lo que tiene que ver con su sector, en lo de carreteras, por qué no se hace un análisis de la capacidad de los municipios y de los departamentos, para que la Nación aporte un mayor volumen de recursos para atender las carreteras secundarias y las carreteras terciarias; no pueden quedar a cargo **únicamente** de los departamentos y de los municipios. Mirando todos los programas, todos los proyectos del Ministerio, uno se da cuenta de una cosa sencilla rápidamente: el país no solamente sigue de espaldas al mar, el país sigue de espaldas al mar, como lo dijera el Sabio Caldas, lo repitiera José María Samper y lo dijeran muchos otros con posterioridad, sino que el Pacífico y el Sur casi que no existen, el Pacífico y el Sur no existen. Lo que se hace en materia vial en esas dos regiones importantes del país es muy poco y por eso yo quiero decirle a usted, señora Ministra, que en los próximos proyectos se debe tener en cuenta el desarrollo vial del Pacífico y el Sur del país.

Lo dije en una sesión anterior aquí, aquí se ha preocupado el Estado por construir las grandes troncales, la del Pacífico, la del Magdalena, la Marginal de la Selva, pero no ha hecho las transversales: todas son de sur a norte o de norte a sur, pero no hay de oriente a occidente ni de occidente a oriente. Nosotros venimos hablando en el departamento de Nariño desde hace muchos años de la Transversal Amazónica, que partiendo de Belém do Pará llega a Puerto Asís, a través del Río Magdalena y el Río Putumayo, y luego arranca desde Puerto Asís para salir hasta el Puerto de Tumaco; esa es la vía expedita para el Pacífico en los próximos años; yo planteé eso aquí, le pedí a usted estudiar la posibilidad de que el gobierno colombiano aceptara un acuerdo que propuso el Presidente Lula da Silva, con un apoyo financiero muy importante para poder desarrollar esa importante vía, la Transversal Amazónica. El país no solamente es de sur a norte y de norte a sur, es también de oriente a occidente y de occidente a oriente; y no solamente esa vía, la vía también que sale a Buenaventura, y yo estoy de acuerdo, pero indiscutiblemente la vía más expedita para salir al mar, al Pacífico, es la Transversal Amazónica que llega al puerto de Tumaco.

Dicho lo anterior, señora Ministra, quiero hacer un planteamiento muy importante, yo quiero leerle muy rápidamente lo que dicen tres importantes estudiosos de este tema, Gonzalo Duque Escobar, Jorge Garay y el profesor Gustavo Arias de Greiff, son dos los hechos más relevantes en el caso de Colombia: primero, nuestro ineficiente sistema de transporte se soporta en el medio carretero, a pesar de poseer dos valles interandinos, el del Río Magdalena y el del Río Cauca, que ofrecen en su orden posibilidades más económicas para transporte fluvial y ferroviario. Eso es lo que yo quiero plantearle, el Ministerio solamente se ha preocupado por desarrollar el transporte terrestre, el transporte carretero, que es el más antieconómico de todos los transportes. El flete de tonelada-kilómetro a lo largo del Río Magdalena entre Honda y Barranquilla, dos lugares separados por unos 900 kilómetros, en tractomula cuesta 12 centavos de dólar la tonelada, mientras que por ferrocarril cuesta entre 0.03 y 0.04 de dólar, y por agua, utilizando botes de 80 contenedores de 20 pies, 40 en cada nivel y en dos niveles, costaría menos de 0.02 por cien; esa es la diferencia en los fletes, mientras que el transporte por carretera le cuesta 0.12, el transporte por ferrocarril 0.03 o 0.04 y el transporte por aguas 0.02.

Yo pregunto, señora Ministra, por qué su Ministerio, por qué el Gobierno no ha tenido el acierto de iniciar, de reiniciar, porque aquí ya existió el transporte férreo hace mucho tiempo, reiniciar el transporte férreo y también el transporte por agua, que es tan importante para las comunicaciones. Mire los costos totales privados entre camión y ferrocarril: el transporte por camión cuesta 1,26 centavos de dólar por kilómetro en carga seca y en carga privada 1,80 dólares por kilómetro; en ferrocarril cuesta 0,44 de dólar en carga seca y 0,53 en carga refrigerada. Jorge Garay dice lo siguiente: transportar carga desde Santa Marta hasta Bogotá y Medellín resulta más económico utilizando el modo férreo que el carretero. Los costos de ambos modos son casi iguales para el tramo Medellín–Santa Marta; esta diferencia entre los fletes cobrados por parte de cada uno de los modos de transporte es el mecanismo que utilizan los operadores ferroviarios para ser competitivos frente al transporte por carretera.

Según estudios del Departamento Nacional de Planeación, si la red férrea se encontrara en buen estado, el ahorro por tonelada transportada sería aproximadamente del 30% con respecto al modo vial. Quiero darle estos datos, señora Ministra: en el año de 1994 se transportaron por carretera 82.000.483 toneladas; el transporte férreo, sin incluir el carbón, 812.000, con el carbón 12.000.833, y en el año 2009 por carretera 177 millones de toneladas, en férreo sin carbón 254.000 y con carbón 59.000; ¿eso qué le demuestra a usted? Los costos del transporte por carretera son supremamente caros. Ustedes han ideado hacer la gran revolución en el transporte para salir de la situación en que estamos, ustedes dicen: "Para ser competitivos necesitamos las carreteras de cuarta generación"; eso no es correcto, hay que hacer las carreteras de cuarta generación, sí, pero el Ministerio a su cargo está obligado, señora Ministra, a reactivar el sistema de ferrocarriles en Colombia y yo quiero preguntarle cómo va eso, qué se ha hecho, qué se piensa hacer. Mire, aquí en Colombia, con el paro que tuvimos en la revista Semana publicaron esto: los costos de transporte y la crisis del agro; decían "es que los fertilizantes son muy caros, en el Ecuador son más baratos, en Venezuela son más baratos, en Colombia son más caros", y vea lo que dice Semana: "Ahora bien, en este asunto de los fertilizantes hay otra realidad para tener en cuenta y es el transporte, por ejemplo, una tonelada de urea, principal fertilizante, puesta en Buenaventura cuesta 900.000 pesos, pero al llevarla a las ciudades y luego despacharla a los centros de producción agropecuaria, sube a 1.100.000 pesos. Los costos del transporte se han convertido en unos de los principales cuellos de botella en la competitividad y son una de las causas del encarecimiento de los productos, por ejemplo, mientras que movilizar un contenedor de 28 toneladas entre Bogotá y Cartagena cuesta 3,200 dólares, de Cartagena a Shanghái, que es 15 veces más lejos, vale 1.100 dólares, es decir, de Bogotá a Cartagena vale 3 veces lo que vale de Cartagena a Shanghái". ¿Podemos nosotros competir en un mundo globalizado teniendo estos costos tan elevados en el transporte?

El sistema carretero en ningún país del mundo es el transporte principal. Según el informe de la Comisión de Infraestructura convocada por la Presidencia de la República y financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo, Colombia presenta un severo rezago en lo concerniente a su infraestructura de transporte: entre 144 naciones evaluadas nuestro país ocupa el puesto 126 en calidad de carretera, 125 en puertos, 109 en vías férreas, 106 en transporte aéreo; ¿qué quiere decir esto, señora Ministra? Primero, que estamos muy mal en materia de transporte, aún carretero; segundo, que la estrategia de convertir a nuestro país en un país único y exclusivamente con un gran sistema de transporte terrestre es un fracaso. Claro que hay construir las carreteras, yo no estoy diciendo que no hay que construirlas y ojalá de cuarta generación, yo no estoy opuesto a eso, yo lo que estoy diciendo es que es antieconómico transportar por carretera y que nosotros tenemos condiciones topográficas para construir en nuestro país un gran sistema férreo que nos permita abaratar los costos; esa es la parte esencial de lo que yo quería decirle a usted con el mayor respeto, señora Ministra, aquí ve usted cómo es la estrategia de su Ministerio: mientras el sistema carretero sube así, el sistema de ferrocarril va por allá.

Yo no me explico por qué el país abandonó el ferrocarril, por qué no aprovecha sus grandes ríos, no alcanzo a referirme a lo que habla aquí el doctor Gustavo Arias de Greiff, que es un experto en esta materia del transporte ferrocarril, las cifras que él presenta aquí, para demostrar que no es correcto que el Ministerio del Transporte considere que está buscando la competitividad del país única y exclusivamente haciendo las carreteras de cuarta generación; no, si el país no desarrolla su sistema férreo, si el país no desarrolla su sistema fluvial, no vamos a ser competitivos.

Eso era lo que quería presentarle, señora Ministra, con el mayor respeto; preguntarle a usted por qué esa omisión, por qué el Ministerio y el gobierno o los sucesivos gobiernos han ido abandonando paulatinamente el sistema férreo. Aquí mismo tengo esta información: La red total del sistema férreo en este momento son 3.300 kilómetros, la red inactiva 1.510, la mitad; la red operable 1.045, la tercera parte; la red en operación 799, la cuarta parte, es decir, que tenemos un sistema, desde luego, anticuado de trocha angosta y no de trocha ancha, como se necesita en este momento, pero el Ministerio está obligado, señora Ministra, y yo quisiera pedirle hoy que usted le dijera al país por qué el Gobierno, no digamos abandonó el sistema del transporte férreo, porque eso sucedió hace muchos años, sino por qué este gobierno no ha iniciado la recuperación del sistema férreo, no para reactivar las trochas angostas, que son antieconómicas, sino para hacer el moderno ferrocarril o los modernos ferrocarriles que necesita nuestro país. Tenemos condiciones topográficas, lo dije anteriormente, podemos perfectamente tener un excelente transporte hacia los puertos, a Santa Marta, a Buenaventura, a Tumaco, a todos los puertos, porque este país se desarrolló en el centro: la gran producción de nuestro país se hace en Bogotá, en Cali y en Medellín, pero esa carga tenemos que sacarla para llevarla a los mercados del mundo, sacarla a los puertos, y no podemos sacarla por un medio antieconómico como es el transporte terrestre. Yo

quiero plantear aquí que es equivocada totalmente, la estrategia del Gobierno cuando piensa que solamente a través de las concesiones de cuarta generación es posible hacer más competitiva la economía colombiana; no, necesitamos recuperar el sistema férreo, necesitamos recuperar el sistema fluvial, para que nuestro país pueda competir realmente en un mundo globalizado.

Presidente:

Señora Ministra tiene la palabra.

Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez-Correa Glen:

Senador, a mí me extraña que usted me diga eso, porque usted es un hombre enterado, usted es un hombre estudioso y las concesiones de cuarta generación no solo incluyen el tema carretero, y aquí se ha dicho en esta Comisión: está el tema del Río Magdalena, que en octubre se adjudica la licitación para hacer navegables 900 kilómetros, con una inversión de 2.2 billones de pesos; está el Conpes, si quiere se lo hago llegar; si quiere le hago llegar también la precalificación de las empresas que van a concursar en este proyecto; o sea, que estamos totalmente de acuerdo, pero me extraña que usted no sepa esto, porque aquí lo hemos venido debatiendo en esta Comisión.

El otro tema, el férreo: el otro mes se adjudica también una intervención muy grande para ese sistema que fue abandonado y que ustedes lo han debido también preguntarle a Gobiernos anteriores, por qué lo abandonaron, pero este Gobierno no lo ha abandonado y precisamente con lo que usted está diciendo, que no solo el modo carretero es el importante, se tiene que complementar con los otros modos, como el fluvial y el férreo. Y adicionalmente también aquí dijimos que hay iniciativas privadas para el tema férreo por más de 3 billones de pesos para hacerlo como usted bien lo dice, trocha estándar y no angosta. Así que estamos totalmente de acuerdo, le allegaremos los documentos para que usted vea en qué va, porque la inversión que ha hecho este gobierno en el tema no solo de 4G de carreteras, sino también en el Río Magdalena y en el tema férreo es muy importante, temas que se abandonaron por muchos años; y estamos totalmente de acuerdo con lo que usted dice, salvo que este Gobierno lo ha abandonado, es el Gobierno que le ha puesto atención a eso y con la ayuda de ustedes, porque ese sistema de cuarta generación de concesiones se aprobó con la ayuda de ustedes Permítame aclararle eso y le allegaremos los documentos y cómo van las licitaciones en esos dos temas, y como usted bien lo dice, modos de infraestructura tan importante.

En cuanto a vías terciarias, ningún Gobierno anterior, a pesar de que no es competencia, como bien lo dice usted, del Gobierno Nacional atender las vías terciarias, lo estamos haciendo: 2.2 billones de pesos se han invertido y se están invirtiendo en vías terciarias. Y en conectividad regional, que son las vías secundarias, otra cifra muy parecida a esto a través de los Contratos Plan, a través de la intervención de Invías, o sea, que este Gobierno no ha abandonado ni a las regiones ni a los municipios; eso es muy importante y también le haremos llegar cómo están intervenidas las vías terciarias y las vías secundaria en el país y los Contratos Plan.

Le voy a allegar toda esa documentación para que usted vea en qué vamos; obviamente, ojalá tuviéramos todos los recursos, así como también desearía que los departamentos y municipios tuvieran todos los recursos, para poder intervenir todas las vías, pero hay limitaciones también fiscales y presupuestales, Senador.

En el tema del aeropuerto, le diré al Director de Aerocivil, porque me parece de suma importancia lo que usted ha dicho aquí y la verdad que me preocupa sobremanera el tema también de seguridad en el aeropuerto, si eso fue lo que pasó; yo no estaba enterada, no sé el Superintendente si le transmitió esa inquietud al Director de Aerocivil, ahora él nos dirá qué pasó. Pero quedo con el compromiso de decirle qué estamos haciendo en el tema férreo; doctor Luis Fernando, allégale los documentos, y también Cormagdalena, Gloria y el Viceministro que está aquí, allegarle toda la documentación del río, que la inversión ya se está haciendo, además ya se ha invertido más de 120.000 millones en el río, pero la inversión más grande es la concesión por 10 años que se va a dar por 2.2 billones de pesos, que se adjudicará en el mes de octubre. Con su venia, señor Presidente, para que el Director de Aerocivil, también le conteste esa inquietud tan importante del Senador Cuéllar.

Presidente:

Vamos a terminar la intervención con los Senadores y ahora le doy la palabra, para que de una vez reúnan los cuestionamientos de los otros Senadores en el orden que está establecido van a actuar. Senador. Senador Plinio, tiene la palabra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Gastémonos un minuto Presidente, para recordar el ejercicio en el que está esta Comisión: es un ejercicio bien logrado de parte suya, para revisar el tema de presupuesto que está asignado a los diferentes sectores sobre los cuales nosotros ejercemos el control político; ese sí no es nada más y obviamente yo entiendo que en la destinación final del presupuesto también los gobiernos envían un mensaje de sus políticas de Gobierno. Cuando nosotros desarrollamos el control político, pedimos mayor intervención, pedimos justificaciones, pedimos que se modifiquen alguna políticas, que construyamos juntos unas políticas, pero resulta que cuando los presupuestos están a consideración del Congreso de la República, como en este caso, vamos aprobando un presupuesto al que solamente a dos intervinientes les escuché decir que es insuficiente, a usted, Ministra, y al Director del Instituto de Vías, porque es un presupuesto totalmente insuficiente para lo que estamos haciendo; esa versión del país que queremos con vías férreas, con transporte fluvial, pues estamos todos de acuerdo en que el transporte de carga por la vía férrea o por las redes fluviales, es mucho más económico que por las carreteras, pero también a quien citaba el doctor Parmenio, debe entender con facilidad que en un país con la geografía que tenemos nosotros, debemos solucionar de alguna manera cómo salir de los centros de producción a las líneas principales que podrían ser férreas o flu-

viales y a nadie se le ocurre meter trenes por los centros de producción para solucionarlo todo de esa manera.

Yo creo que es el momento, realmente el adecuado para decir que a nosotros nos parece que es un presupuesto insuficiente, que esta Comisión, a la que hemos invitado en varias oportunidades a decirle al señor Ministro de Hacienda, que lo que define para el presupuesto del sector de infraestructura y de transporte es insuficiente; que me preocupa, señora Viceministra, que la curva de inversión que llevábamos en este gobierno duplicando lo que se había hecho en los gobiernos anteriores, para el 2014 empiece a descender; que las políticas con las cuales arrancamos, que aquí lo discutimos y lo dijimos varias veces, y lo dijo el Senador Ferro y lo tenemos claro, la desconfianza que este Ministerio en particular cuando arrancó el Gobierno, depositó en los agentes regionales de la política y locales, aquí lo escuchamos varias veces, no vamos a contratar con los alcaldes, porque es que la mayoría de los alcaldes se roban la plata en Colombia, y no vamos a hacer convenios con las regiones, porque los departamentos no son eficientes, así arrancamos, y aquí un día nos paramos, esta Comisión, para pedirle al Gobierno Nacional que pasara de 300.000 millones de pesos, que era lo que invertía en una distribución de pobreza equitativa a todos los alcaldes de Colombia para la red terciaria, pasar hoy en día a una inversión que ronda los dos billones de pesos y que sigue siendo insuficiente, porque uno desde el gobierno no se puede recostar, claro, el gobierno tiene que responder, el uno, el que sigue, los que van a venir, todos responden por los compromisos que hay, pero uno no se puede recostar en las falencias que hubo en el pasado, cuando no sé en qué estaban pensando los Parlamentarios de ese tiempo, ni tampoco los gobernantes regionales, cuando aceptaron recibir las redes terciarias para el mantenimiento sin ninguna fuente de financiación, asumir el costo tan grande de eso sin tener fuente de financiación; entonces preocupémonos aquí, si estamos de acuerdo por ejemplo en que la red terciaria, como lo plantea el gobierno, es la principal obligación del Estado dentro de esta política, la principal debe ser la red terciaria, cómo le buscamos una fuente de financiación.

Yo creo que el Gobierno, su Ministerio, en su periodo de Ministerio, señora Ministra, en unos temas que son coyunturales y que son también estructurales: coyunturales, devolverle confianza a los agentes regionales; sí se pudo operar con los alcaldes y todavía no se han robado, es decir, todavía no han metido a ninguno a la cárcel y ojalá, Dios quiera, que no vayan a meter ninguno, y esta comisión cree que los alcaldes no reciben la plata para robársela, sino para ejecutarla, y en esto yo quiero hacer una reflexión sobre el direccionamiento que a través de los convenios en los sectores de inversión realmente se tienen que hacer, previendo otros temas adicionales que le salen a este paciente, que tiene que ver con el cambio climático y con los temas que nos han venido ocurriendo a nosotros para tener también políticas dinámicas en ese punto.

El segundo tema es la solución de los conflictos que existen: aquí hay hartos chicharrones por resolver que fueron heredando los Gobiernos, pero no solo con decir que es que ese es un problema heredado del Gobierno anterior, entonces si nos parqueamos a heredar solo el problema del Gobierno anterior, Ministra, todavía estaríamos de aquí de Bogotá para ir a Girardot en una doble calzada que no tuviera solución, y esa doble calzada hoy tiene solución y pronto va a haber una solución sobre la cual los ciudadanos puedan advertir que hay un trabajo, y ese, como muchos otros ejemplos, es un tema de solucionar unos conflictos.

Y el tercero es la planificación sobre unos temas en los cuales nosotros vemos, de una manera acertada; en otros temas nosotros tenemos algunas dudas de que eso pueda funcionar. Entonces para iniciar una discusión sobre esta, prioricemos qué hacemos primero: ¿Cerramos?, ¿paramos la cuarta generación y nos dedicamos a hacer estudios, prefactibilidades, estructuraciones, a la velocidad que se están haciendo hoy en día para irnos por el tema fluvial o férreo? Pasará una generación, Senador Parmenio, para que veamos buques en la navegación o trenes rápidos para ese tema; hay que hacerlo y hay que invertirle ahora en los diseños, en los proyectos, en la planificación de ese tema, pero no vaya a echar atrás, Ministra, sobre el tema de cuarta generación, porque ese sí sería la peor decisión de este país, nosotros estamos en un punto de incompetencia en términos de los tratados de libre comercio, afectada principalmente por la falta de infraestructura y la que tenemos más cerca de solucionar es esa, por eso yo le pido, por favor, no vaya ni a pensar en echar para atrás en ese punto.

En la red vial nacional yo sí creo que el Gobierno Nacional hace un esfuerzo muy grande a través del Instituto Nacional de Vías, una inversión de 3 billones 679.000 millones de pesos, con sobre todo el mantenimiento de la red nacional, y yo sé, señor Director y señora Ministra, que ustedes están estudiando nuevos escenarios, escenarios más eficientes, más eficaces en el tema del mantenimiento de la red; yo no creo, que la eficacia siga siendo o por lo menos podemos buscar una mayor eficacia, porque no tengo, digamos, criterios de cuestionamiento sobre lo que se hace, es que ese esquema de mantenimiento pueda ser un poco de más largo plazo, pueda tener unas mejores responsabilidades de alguna otra manera.

Sistema concesionado: ya llevamos 4 versiones, pero esta versión en particular, con todos estos retrasos, uno diría que la crítica a la versión es por qué no avanzamos más rápidamente y en eso solamente quiero decir que busquemos un mayor apoyo en las asociaciones público-privadas, para salir de algunos temas sobre los cuales el Gobierno no puede asumir directamente la responsabilidad; y que miremos claramente algo que hemos dicho varias veces aquí en la comisión y es no atragantarnos en la Agencia Nacional de Infraestructura con las decisiones que muchas veces le corresponden es a los entes regionales y municipales, debe haber claridad sobre ese punto.

Hay un Conpes en el tema fluvial que usted lo mencionó, Ministra, yo no sé cuánto hacía que un Gobierno no se había interesado por promover una inversión tan grande en la navegabilidad del río más importante de Colombia y el que nos puede sacar

más rápidamente a las costas, que es el tema de la navegabilidad del Río Magdalena; ese es un tema que está ahí, ya está aprobado en Conpes y está en un proceso, usted lo dijo claramente, y yo lo quiero ratificar en este punto.

Sobre cada uno de los organismos que están adscritos quiero decir varias cosas puntualmente: a mí me parece insuficiente el presupuesto que se le ha dejado al Instituto Nacional de Vías para atender la red de emergencia, es totalmente insuficiente: ¿Cuánto nos gastamos en la emergencia de la invernada de hace dos años?, y uno con un presupuesto de 18.000 millones de pesos, le sirve para atender la emergencia de nada, entre otras cosas porque quiero decir que el instrumento que aquí aprobamos, que autorizamos del Fondo de Adaptación, es un instrumento el más lerdo de todos; si eso es lo que tenemos listo para atender las emergencias que pudieran ocurrirse, mejor apague y vámonos, cierren eso. Lo que se hizo con ese fondo fue tratar de hacer un esquema paralelo a la institucionalidad que existía y eso no era lo que nosotros estábamos pidiendo.

Me parece que hay una figura que está funcionando bien, los gobiernos regionales que no se han adecuado, no han tenido esa oportunidad, la tienen porque eso no se ha cerrado y es el tema de los Contratos Plan: ese es un compromiso de responsabilidades regionales y nacionales que ayudan a articular la inversión, que es un tema contundente en términos de eficacia cuando un país no tiene mayor cantidad de recursos, cómo articulamos bien la inversión. Y yo creo que hay que hacer un reconocimiento grande porque las políticas son con plata, así no le guste al Ministerio de Hacienda, señora Viceministra, y por favor dele usted el mensaje al señor Ministro de Hacienda, que parece que con las comunicaciones que nos están enviando sobre el tema de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a ustedes no les importan los 5.500 muertos que hay en Colombia y le quiero decir que la accidentalidad produce más muertos que el conflicto armado en Colombia; si lo fuéramos a tasar por eso deberíamos invertirle mucho más a eso que a lo otro, pero no voy a entrar en el debate porque lo vamos a citar para ese debate específicamente y es que los mensajes que mandan los ministerios de Educación y ahora el de Hacienda, son unos mensajes que dejan claramente establecida la ausencia de ellos en el proceso de discusión de estos temas. Por eso, Presidente, nuestro respaldo para que los funcionarios sean los que vengan: el uno no sabe diferenciar el Fondo de Prevención Vial de lo que tienen armado allá, que es una corporación hoy en día con el SOAT, y los otros no entienden qué es lo que nosotros estamos proponiendo aquí para la financiación de la agencia, y no nos comparen con otras agencias porque una agencia para salvar vidas puede no tener la justificación de lo que pueda costar eso, no sería discutible siquiera.

Es, y me iba a referir, señor Director, a los recursos que se le han asignado en el tema de seguridad vial dentro del instituto, nos parece que nunca antes se habían entregado esos recursos del instituto para ese tema de la seguridad vial.

La Agencia Nacional de Infraestructura: el Director de la Agencia dice "esta es una presentación muy sencilla porque hay poco espacio para la Agencia Nacional de Infraestructura"; yo no estaría tan tranquilo, señor Presidente, yo no estaría tan tranquilo de que el Gobierno Nacional, después de que ha iniciado en un tema de inversión de los años anteriores, ahora este y el siguiente año sean años en que disminuye notablemente su presupuesto de inversión, cuando a las claras tenemos que el escenario de necesidades de inversión sigue siendo mayor en Colombia, pero usted lo dice con mucha tranquilidad.

La Superintendencia: yo siento que la Superintendencia ha logrado cambiar esa fachada de una superintendencia solo de fachada, para volverla una superintendencia actuante, me gustaría saber cómo le ha funcionado a usted lo que el Congreso de la República le autorizó en términos de la tasa de vigilancia sobre todos sus vigilados y cuál es la eficacia de esa tasa de vigilancia y su proyecto de inversión.

El tema de la Aeronáutica Civil desde el punto de vista técnico aparecen una serie de inversiones que son totalmente necesarias: Quién le va a decir al Director de la Aeronáutica que no mejores las calles de rodaje de la pista y que no pague el delta que apareció, ese tema del delta es como la forma de socializar un descuadre en la planificación de un contrato, en la forma como se concesionó el contrato, en la cantidad de recursos que hay que pagar por la responsabilidad de alguien y yo quisiera, si está aquí alguien de la Contraloría, que en un momento inició una investigación muy importante sobre esos concesionarios, sobre al arrendamiento de las bodegas, si hay alguna investigación, para que nos diga claramente quién es el responsable de ese delta, de esa nueva y mayor cantidad de costos de ese contrato, porque uno no se puede seguir equivocando, ni siquiera con esas firmas tan especializadas –"Aeropuertos de París"– y aquí hemos hecho varias veces los debates sobre eso, pero desde la Contraloría no vemos absolutamente ningún responsable, simplemente el señor Director aquí diciendo que nos toca dejar plata para pagar el delta; claro, eso es lo que le corresponde hacer.

Yo creo que hay necesidad de ahondar, me parece válido que tengamos un escenario de discusión sobre las políticas de largo plazo en el tema de la construcción de infraestructura y yo creo que la Comisión debe prepararse para eso, tener claramente la implementación de transporte multimodales, es decir, de buscar mayor eficacia en lo nuestro.

Voy a terminar con lo siguiente, no quiero decir aquí algo que, señor Director de la Aeronáutica, sienta que es algo personal, pero yo siento que la Aeronáutica se volvió como un administrador y eso hay que revaluarlo, la Unidad de Aeronáutica no está para eso y lo digo por lo siguiente: –son las cifras del Ministerio de Hacienda sobre el sector– el Invías para invertir 3.3 billones de pesos, gasta 161.000 millones en funcionamiento, lo que quiere decir que se gasta medio punto, Director, eso es una machera, esa cifra es una cifra de mostrar con fuerza, 161.000 millones para la inversión de 3.3 billones, mientras que la Aeronáutica Civil se gasta 287.000 millones en funcionamiento para in-

vertir 633.000 millones de pesos, es decir, se gasta casi el 50% de su presupuesto en el funcionamiento de la entidad; dígame ¿qué justificación podemos nosotros tener con eso? doctor, usted estuvo aquí mucho tiempo en el Congreso de la República, varios periodos, y en las comisiones económicas, ¿qué justificación tiene? Si es toda, que yo me tengo que gastar la mitad de mi presupuesto para que funcione la tienda y lo demás; esa será su justificación.

La ANI se gasta 70.000 millones de pesos para invertir 2.2 billones, algo así como un poco menos del 3%; son unos indicadores naturales, normales de un proceso. El propio Ministerio y la propia Superintendencia de Puertos y Transporte están re-lejos de tener unos costos de funcionamiento como los que usted tiene para reparar unos aeropuertos y después sacarlos y concesionarlos; eso se volvió ahí como una inmobiliaria de sacar después concesiones, vamos a invertirle, ahí está, Senador Parmenio, en términos de seguridad aeroportuaria, que usted arrancó y el avión se llevó de calle lo que le quedaba de pavimento a la pista.

Esos indicadores a los que yo invito a la Comisión a fijar posiciones en la discusión de la Plenaria del Congreso de la República sobre el Presupuesto Nacional, sobre el tema de infraestructura, ¿a fijar qué posiciones? Si tenemos satisfacción de que lo que está hoy propuesto alcanza o no alcanza, para que nosotros sigamos teniendo argumento aquí de desarrollar el control político y no lleguemos a la instancia de que lo que soñamos, lo que creemos que es posible, finalmente se nos vuelve una barrera porque no tenemos los recursos suficientes. Hay unos instrumentos que en este sector están funcionando, deben funcionar mejor: Las asociaciones público-privadas, sistemas de concesión de cuarta generación, sistemas concesionados para el mantenimiento vial, etc.; yo creo que aquí hay que ser más ingeniosos todavía en ese punto para poder desarrollar mejor el tema de la infraestructura, pero no teniendo entidades que se gastan la mitad de la plata de la inversión, en gastos de funcionamiento.

Presidente:

Senador Mauricio Aguilar, tiene la palabra.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Ministra, pienso el informe que se ha venido hoy rindiendo frente al presupuesto, frente a las necesidades, lo que realmente el país espera frente a la verdadera competitividad, al verdadero desarrollo de nuestros departamentos, de nuestras regiones, requieren de estos grandes esfuerzos, no solo la estructuración de las grandes concesiones, sino también inversiones equitativas frente a las grandes necesidades.

Me voy a referir a algo puntual para no ser extenso, yo quiero referirme al aeropuerto de Bucaramanga, al Aeropuerto Palonegro: el mismo Gobierno Nacional dentro de la nueva concesión Nororiente o la concesión en la cual hoy está operando el aeropuerto, habían unas obras de trabajo, de expansión y el mismo Gobierno Nacional se comprometió con una obras progresivas. Hoy la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro, está entregando la responsabilidad a la ANI, porque esa concesión en los próximos meses va a ser manejada por la Agencia Nacional de Infraestructura, pero yo pienso que la responsabilidad parte del mismo Gobierno y también parte de la Autoridad Aeronáutica, en la cual el Presidente Juan Manuel Santos se comprometió para que esas obras progresivas, que son una necesidad, son una realidad y que hoy no solo es la incomodidad de los pasajeros por las obras de ampliación del aeropuerto, sino que usted más que nadie lo sabe, doctor Santiago Castro, que ese plan maestro totalmente desactualizado, nada coherente con el número de frecuencia de pasajeros que hoy visitan la capital del departamento, entonces no les podemos mentir, no podemos engañar a los colombianos y a los pasajeros, porque no podemos tampoco entregarles, y sabemos de la responsabilidad que está haciendo la ANI, de la estructuración de estas grandes concesiones, para que hoy la Aeronáutica salve esa responsabilidad y que prácticamente se estén dilatando esos nuevos recursos que se requieren; a mí sí me gustaría que nos visitara y se diera cuenta cómo estamos de incómodos usando este aeropuerto, porque ni siquiera se han concluido todas las obras y prácticamente a diario se presenta eso.

Y señora Ministra, yo creo que así como el señor Presidente Juan Manuel Santos hizo ese gran compromiso, a mí me gustaría que la misma Aeronáutica, antes de que entregara la responsabilidad a la Agencia Nacional de Infraestructura, que sabemos que va a ser un buen trabajo, realmente la operación de estos aeropuertos y sobre esos recursos, recursos que son necesarios, y sobre todo hoy que estamos hablando de competitividad, sabemos de lo que se está trabajando para el departamento de Santander, de Boyacá, pero sí también queremos referirnos a este punto que es muy importante para lo que hoy se está trabajando para el departamento de Santander. Quería tocar este punto importante; sabemos que el país, lo que decía el Senador Parmenio, la Ministra decía algo importante, yo creo que esa integración multimodal que se viene desarrollando para el país, creo que va a generar también grandes expectativas, porque hoy lo que se quiere es dinamizar la economía, pero sí sabemos que se requieren de grandes esfuerzos.

Yo sé que los recursos no van a alcanzar frente a lo que piden nuestras regiones, pero quería tocar este tema que nos preocupa, que nos afana y que el doctor Santiago Castro también, ya que hoy nos visita, por lo menos hagamos ese compromiso y no evadamos una responsabilidad que el Gobierno Nacional se había comprometido.

Presidente:

Senador Guevara, tiene la palabra.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Por supuesto que hay que reconocer que se ha hecho un gran esfuerzo para mejorar uno de los reclamos que esta Comisión ha hecho de manera permanente, el tema de las vías terciarias: se ha avanzado en una propuesta en relación con años anteriores de más de dos billones de pesos, pero creo que sigue siendo insuficiente, Ministra; nosotros deberíamos hacer un esfuerzo de cargarle más la mano a ese tema, porque es que cuando uno va a las regiones

ya no hay vías, no vamos a hacer un debate sobre el tema, las fotos de las diversas carreteras por donde el campesino saca sus productos, que es tan importante para las pequeñas poblaciones, de verdad da grima, da tristeza ver esas trochas, que a veces ni las mulas pueden transitar por ellas. Creo, Ministra, que este reclamo de esta Comisión ha sido recogido en parte, pero queremos ratificar nuevamente nuestro deseo de que se intente mejorar presupuestalmente ese rubro que es tan importante, tan sentido para las comunidades.

Yo quisiera hacer una pregunta muy concreta sobre el tema de los Contratos Plan: allí no aparecen sino el Gran Darién, Boyacá, Nariño, Cauca y Tolima; pues cuando uno pregunta ¿por qué no hay otras regiones? es porque tengo entendido que no han presentado propuestas los departamentos.

Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez-Correa Glen:

Planeación Nacional ahora nos dirá.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Es un gran mecanismo, como lo han dicho acá, Ministra, pero yo sí creo que no podemos condenar a las regiones que por un olvido, llamémoslo así, de los gobernadores, por una falta de competencia de pronto, no sé, y entonces prácticamente está excluida por donde pudiéramos incluir unos recursos para las regiones más abandonadas, porque realmente hay que reconocer que todo el proyecto vial es para la exportación, es todo el proyecto vial de este país para la implementación de los tratados de libre comercio, y la provincia aquí es en lo fundamental, como decimos nosotros, tarreada, faltan muchos recursos para la provincia.

A mí me parece que se debería cambiar esa metodología y buscar una propuesta de distribución a esas regiones, independientemente de que queden ahí, para que las maneje, de tal manera que no dependamos en algunos casos, yo no quiero ser crítico aquí de los gobernadores, pero la verdad, de ineficiencia de muchos de ellos que no actúan, me parece que deberíamos buscar esa situación. Como aquí hay una cosa global Ministra, de presupuesto, después cuando uno ya va a las comisiones, a las conjuntas de terceras y cuartas, yo quisiera dejar aquí una inquietud, mire: hay una importante red fluvial en el sur, los Ríos Caquetá, los Ríos Putumayo, el Río Amazonas, el Río Guayas, el Río Orteguaza, que yo creo Ministra que en esta oportunidad, ya lo habíamos hablado anteriormente en el Ministerio en otras administraciones para un plan concreto de muelles; es que es hasta para el abordaje de los pasajeros que se transportan en esas regiones, no hay más medios de transporte.

El caso de Solano por ejemplo, el caso de la Tagua, el caso mismo de Leguízamo, Leguízamo tiene un aeropuerto, que deberían ponerle la mano a ese aeropuerto pero la gente mayoritariamente se moviliza por el río, abordar esas lanchas es un riesgo porque no hay unos muelles, lo mismo ocurre con Milán, con todos los ríos, con todas las localidades, los pequeños caseríos, los municipios, los pueblos, los corregimientos que quedan al borde de esos ríos. A mí me gustaría que para que no quede uno allá planteando una pelea en las comisiones conjuntas que allá sí se pone en práctica el tema de que el que tiene más saliva remoja más bizcochuelo; los integrantes de las terceras y cuartas, por supuesto que ellos son los que aprueban en primera instancia, ellos tienen más poder de negociación que nosotros. Me gustaría que ese tema Ministra, quedara planteado y que se llevara de manera concreta, que no nos pongan a nosotros a lagartear allá en ese debate tan complejo y luego en la Plenaria, que ustedes lleven una propuesta y que yo creo que cuando la propuesta está consignada desde ustedes, los parlamentarios la respetan, nadie se atreve a bajarle algo al Gobierno si va en beneficio de una región.

Otro tema es el de los aeropuertos, yo he hablado aquí con el Director de Aeronáutica el caso de Leguízamo, el caso de San Vicente del Caguán, pues no son un montón de aeropuertos, son muy pocos y de manera particular, nosotros tenemos un embotellamiento que con cualquier situación de un accidente no más en la vía hacia Orito genera una dificultad terrible para la movilización de carga de pasajeros. Hay un aeropuerto que solo lo utiliza Ecopetrol en Orito, yo digo por qué no ponemos ese aeropuerto al servicio de la comunidad. El aeropuerto mismo de Pitalito que se habilitó solamente para algunos casos hacia Cali, hagámoslo eso no vale mucha plata Ministra, Director de la Aeronáutica, eso no vale mucha plata pero lo que le sirve a la comunidad. Es como si nosotros pudiéramos establecer Ministra, un puente aéreo entre la base aérea de Tres Esquinas y Bogotá, sería muy importante para desembotellar o a Florencia si quiera, para desembotellar esa región; pero uno entiende las dificultades de la base aérea por los temas de seguridad, pero se pudiera establecer un mecanismo de transporte aéreo desde la base aérea de Tres Esquinas para con Florencia o con Bogotá que le serviría mucho a la región, es más, sería una especie de contacto de las Fuerzas Militares con la población muy importante.

Cuando yo era un chico, cuando empezaba, nos llevaban a Leguízamo en los aviones gratis a estudiar, nos traían a Florencia, había un comisariato que le vendía a la población, ¡claro!, la política un tanto digo yo, extraña de las FARC que prohibió que los campesinos le vendieran a la base militar, hasta por eso asesinaron campesinos, les echaron al agua sus motores fuera de borda porque allá la gente le vendía el pescado, la yuca, el plátano, bueno en una época era permitido comerciar con animales de monte, hasta la carne de monte, etc., pero eso no se puede hacer porque la guerrilla lo prohibió y pues la guerrilla gústenos o no nos guste, impone unas condiciones en muchas regiones así como le ha impuesto al Gobierno la condición de no hacer la electrificación, entonces el Gobierno hoy ahí se quedó callado.

Yo voy a seguir insistiendo Ministra y le voy a mandar una carta al nuevo Ministro del Interior, que el Gobierno no puede permitir que las FARC impida que a Solano le llegue la energía eléctrica. Un proyecto que está, que va a ser muy importante. Yo ayer escuché la noticia del Ministerio de TIC, una verraquera, este país va a quedar intercomunicado en esa nueva autopista de las comunicaciones, de la banda ancha pero allá no vamos a hacer nada porque no hay luz, y teniendo el proyecto, yo no sé qué

espera el Gobierno para no imponer una política allá de que hagan la luz, yo no sé si está esperando que la gente haga un paro y están moviendo un paro Ministro para obligar a que le llegue en una condición que nadie lo entiende. Ya está el proyecto, se ha hecho el 70%, ellos han dicho que no y entonces ellos van a imponer una ley contra el pueblo. Yo ayer hice un twitter diciendo "no entiendo la política de los defensores del pueblo sacrificando al pueblo".

Ministra quería dejar esas inquietudes y vuelvo a ratificarle Ministra, usted ha hecho un compromiso muy importante de que atendamos el inicio de la carretera con el único municipio del departamento del Caquetá que no tiene comunicación terrestre, Solano, Puerto Solano. Hay una trocha avanzada que la podemos trabajar, ya se hizo un inventario, ya lo tiene el Invías, un inventario de lo que prácticamente es un tema de pequeños puentes y queda un trayecto de 35 kilómetros que habría que presupuestar para que se pueda ir hasta esa población. Ministra usted coge el mapa y desembotella todo el sur, desembotella todo el Río Caquetá prácticamente hasta Araracuara frontera con Amazonas, toda esa población llega ahí a descargar sus mercancías para llevarlas hasta Florencia y de ahí al resto del país. Yo creo que hay unas cosas muy concretas del presupuesto Ministra que nosotros queremos que ustedes las lleven para no someternos como decía al principio, a ir allá uno a pelear la partidita que a uno se le vuelve muy complicado porque efectivamente los integrantes de las económicas tienen un mayor poder por su voto y porque es un compromiso con la elaboración del presupuesto. De todas maneras yo creo que en ese reclamo lo ratifico Ministra, qué hemos hecho, hemos avanzado, hagamos el esfuerzo de meterle un poquito más de plata.

Presidente:

Senador Duque, tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Luis Fernando Duque García:

Quienes me han antecedido en el uso de la palabra, han tocado un tema de manera general que creo que es el núcleo central de esta discusión y el motivo fundamental para que hoy estemos reunidos en la presentación, analizando la presentación del presupuesto de todo el sector de transporte. Y uno lo que ve es que si la estrategia básica del Gobierno Nacional es la fortaleza entre el esquema de vías, el transporte terrestre se tiene que sorprender y no puede compartir la disminución que se ha presentado tan drástica en el tema del presupuesto del sector; una disminución de 2.1 billones de pesos que equivale al 23.2% de lo que había sido la ejecución anterior o lo que ha sido el presupuesto del 2013.

Pasamos de tener un presupuesto en este año 2013 de 8.7 billones de pesos a pretender ejecutar el año entrante 6.7 billones, es decir, una disminución de 2 billones de pesos equivalente al 23%. Un crecimiento en la inversión pública en infraestructura pasar de 8.3 billones de pesos a 8.7, es decir en el consolidado, escasos 400.000 millones que equivale a un 5%.

La primera pregunta que habría que decirle o hacerle a la señora Viceministra de Hacienda es, o al Ministerio de Hacienda, ¿por qué razón si la estrategia básica es el tema del mejoramiento de la infraestructura vial en Colombia a todos los niveles de concesión, de vías primarias, secundarias y terciarias, hay una disminución tan drástica como la que aquí se está presentando? Y yo quisiera aprovechar, en primer lugar hacer un reconocimiento al Gobierno Nacional porque sin corresponderle esa función de atender las vías terciarias, hoy se ha convertido por la preocupación no solamente del Gobierno sino de esta Comisión Sexta en los años anteriores en la discusión de presupuesto en una bandera importante. El tema, uno de los reclamos de los paros o del paro nacional agrario fue precisamente las vías terciarias; el tema de que los campesinos no pueden sacar sus productos y están simplemente sumidos en la miseria y perdiendo con desesperanza porque los cultivos no son rentables, es un problema de vías terciarias.

Ministra, aprovecho la oportunidad para hacerle un reconocimiento a usted y a todo su equipo, al equipo de Invías, a todos los asesores, un reconocimiento público por la estrategia que el Ministerio en cabeza suya, está haciendo con los desplazamiento a ver in situ en todos los municipios y en gran parte del recorrido de las concesiones y de las vías nacionales. Creo que es la primera Ministra por supuesto que ha sido capaz de ir a recorrer en ese bus adecuadamente para ese efecto, todas las vías principales nacionales pero para haberse sentado también con los alcaldes de las regiones. Yo le quiero hacer un reconocimiento en esta que es su Comisión a usted y a todo su equipo porque ese es Gobierno para la gente, realmente ahí es cuando uno dice "los funcionarios públicos tienen autoridad de hablar, de pedir, de solicitar cuando se hacen este tipo de ejercicios"; y no solamente ejercicios para escuchar y echarse ahí sus discursos, sino como usted lo hace, eficiente, técnico y tomando decisiones inmediatas, lo que se puede hacer se hace, lo que no tiene capacidad de marco fiscal no lo puede hacer, pero lo que puede ayudar como usted bien lo hizo este fin de semana en el departamento de Antioquia, en el oriente donde yo tuve oportunidad de acompañarla y de sentirme realmente complacido con las ejecutorias de Gobierno, ver cómo la prioridad básica son esas vías terciarias y que los campesinos tenían la oportunidad también como los alcaldes de tener una persona con esa condición humana de dialogar, de estar y de presentar todas sus preocupaciones.

Hoy le voy a hacer una advertencia aquí a mis compañeros de Comisión, estando la señora Viceministra de Hacienda, nosotros lo que tenemos que hacer es una proposición todos los miembros de la Comisión de cuánto vamos a aumentar el presupuesto para Invías, para el Ministerio, para la ANI, para la Aeronáutica Civil; ver por ejemplo que la Superintendencia me llama la atención, esto no sé si es que hay un error, una disminución del 98% del presupuesto. Yo no sé si es que vayan a desaparecer, doctor Durán, la Superintendencia de Transporte o qué, pero cuando a uno le hacen un recorte, le quitan, de estar ejecutando 32.000 millones de pesos a quedar con 500 millones, aquí debe haber un error entonces. Ustedes me explicarán entonces ahora pero me llamó muchísimo la atención. Sena-

dores hagamos una proposición, pongámosle una cifra a esto y si nos toca, sentemos por primera vez el precedente de que una Comisión no vota el presupuesto nacional, así de sencillo porque es que el procedimiento es muy fácil y yo tuve la experiencia de haber estado en la Comisión Cuarta, las comisiones cuartas se reúnen conjuntamente, aprueban el monto, hacen allá sus traslados, sus transferencias, organizan; nosotros hacemos aquí un ejercicio como el que estamos haciendo ahora de determinar y de puntualizar dónde están las falencias de un presupuesto que nos corresponde a nosotros controlarlo como debería ser y después vamos a la Plenaria y no tenemos ningún tipo de incidencia. Lo que hay que hacer acá es determinar y no es pedirle más presupuesto a la Ministra de Transporte, a la doctora Cecilia, es ayudarle a ella a ver qué es lo que necesita y nosotros hacer una solicitud directa e ir inclusive a las comisiones conjuntas cuartas para pedir las partidas que se deben adicionar y que permitan cumplir los objetivos que se han trazado para el cumplimiento de este proyecto estratégico en el sector de transporte.

En todas las regiones se necesita dinero para aumentar, pero yo creo que nosotros doctor Leonidas, tenemos que darle una mano dura al Invías y hay que volver a aumentar 300.000 millones por lo menos, para que esas vías terciarias no solamente puedan cumplir con la solicitud de los campesinos que salieron hace algunos días en movilización, en protesta nacional por la falta de posibilidades y por el olvido en que se tienen con el tema de vías terciarias, sino también la misma posibilidad de desarrollar esos centros productivos si lo que queremos es competitividad.

Por eso, señora Ministra, señor Presidente, honorables Senadores, mi solicitud muy comedida es que nosotros logremos en este debate como conclusión de lo que estamos haciendo, determinar después de haber escuchado muy seguramente a la señora Viceministra de Hacienda, cuál es el espacio que nos queda y la posibilidad de ayudarle a la señora Ministra, a la doctora Cecilia para aumentar unas partidas. Vamos a ponernos serios, vamos a exigir que este ejercicio que hacemos sea escuchado y sea respetado en las comisiones de presupuesto, en las comisiones económicas y que alguna vez tengamos también esa capacidad de influir directamente en el tema de las decisiones de los presupuestos, de lo contrario pues si no nos atienden, si los análisis que se han hecho aquí tan juiciosos de demostrar las necesidades de más recursos, no son atendidos pues no votamos y dejamos la constancia de que la Comisión Sexta del Senado de la República no vota el presupuesto nacional y estoy seguro que algo tendría que pasar y a algún acuerdo tendremos que llegar.

Señor Presidente, señora Ministra, señores funcionarios del Ministerio de Transporte que creo que la gran conclusión de este debate como va es por lo menos determinar como mínimo unos 800.000 millones de pesos adicionales bien distribuidos en cada uno de los rubros del presupuesto del sector y creo que con eso estaremos contribuyendo al avance de la prosperidad en el Gobierno del doctor Juan Manuel Santos.

Presidente:

Doctora Olga Suárez tiene el uso de la palabra.

Honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira:

Ministra yo voy a un tema muy puntual; mirando toda la inversión del 2014, no me voy a referir más a las vías terciarias porque yo pienso que ya es suficiente ilustración por lo que hemos dicho o lo que han dicho los Senadores que me antecedieron en la palabra, con los recursos tan insuficientes que tenemos para ese tipo de vías, pero me voy a referir a un tema puntual y es aquí donde se dice, donde está la administración y recaudo del control del peaje. 2004, 2005, 2006, 2007 en Antioquia nos vimos en una situación supremamente complicada o muy delicada con el embeleco que nos dejamos meter en su momento con el Presidente Álvaro Uribe en el famoso peajito social que inició con menos de 1.000 pesos y que hoy ya son más de 2.000 pesos lo que se está recaudando. Quiero saber en determinado momento cuál es la distancia de verdad que ya está determinado, o la ley de peajes porque realmente son 48 kilómetros que hay entre la ciudad de Medellín atravesando Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa, Don Matías y resulta que tenemos tres peajes, acabando realmente con la inversión social de estos cuatro municipios, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa. Me están preguntando aquí cuánto valen los peajes, miren, el peajito social que yo siempre dije que no iba a ser peajito social sino peaje y ya estamos en peaje, está en más de 2.000 pesos, 2.100 pesos; seguimos con El Trapiche, 5.800 los que pagan el peajito pero si no lo pagan son 7.900 y seguimos de El Trapiche que es en el municipio de Barbosa, que no se recorre absolutamente nada para llegar a Don Matías está el del Pan de Queso con 6.600 de peaje. Las personas que tenían allá sus negocios, sus restaurantes, el turismo, todo esto se acabó, estos municipios son unos municipios supremamente pobres, son unos municipios de categoría sexta que ya prácticamente no va nadie y que nosotros tenemos entendido, de todas maneras el Ministerio es el que tiene que ver la regulación con este tipo de concesiones y con este tipo de cosas mirando realmente cuáles son las distancias, mirando realmente cuáles son los vehículos que por allí transitan y mirando la realidad nuestra en cada uno de los municipios, por eso es que no hay confianza.

Ahora el Senador Plinio hablaba de la confianza; cuál confianza si aquí no se respeta ni siquiera las cosas que por escrito se dejan. Estando yo en ese entonces alcaldesa en el municipio de Bello, se firmó un acta, un acuerdo entre estos cuatro alcaldes donde nos dijeron que no, que solamente el peajito social iba a tener una duración de 5 años y que después de los cinco años o se quitaba o el recaudo que se tenía era para estos cuatro municipios en inversión en las vías; pues resulta que a estos cuatro municipios nunca llegó un solo peso y por el contrario, ya no se va a quitar.

En lo que me han dicho en el departamento de Antioquia es, por el contrario, una concesión de 5 años ya va a ser de 35 años, así que estos tres peajes los vamos a tener que seguir padeciendo todos los antioqueños en una región del Aburrá norte y del norte antioqueño donde no ha tenido solución.

Ministra yo quisiera que usted nos mencionara porque tengo entendido que usted fue invitada al municipio de Don Matías, no sé si usted tuvo la oportunidad de ir porque allá se iba a hacer un gran foro directamente con esta problemática y donde se iban a plantear. Yo tengo entendido que dos de estos peajes son del contexto nacional y uno es del contexto regional, o sea, departamental como es el peaje del Pan de Queso. Es muy preocupante porque realmente aquí no valen ni las actas, ni las resoluciones, ni los convenios, ni las cosas que firman en su momento los alcaldes y los gobernadores y obviamente acompañados de un Ministerio en su momento y que esto prácticamente acabó con toda la dinámica económica de estos municipios, créanme hay gente que no tiene, si quieren ir a un municipio piensa en la ida y en el regreso, de la gasolina que bien alta está y de estos peajes que hay gente que pasa con sus productos y sus cosas y que realmente esto no da para tener tres peajes.

Una cosa es lo que nosotros y ustedes como Gobierno quieran entrar como ingenio pero otra cosa es que no vaya en detrimento de acabar con la economía de unos municipios que realmente no tienen hoy las mínimas oportunidades de generar empleo en sus regiones, de contribuir a esa dinámica económica en sus regiones.

Yo sí quisiera Ministra que le pusiéramos mucha atención a este tema porque aquí la idea es también si nos toca venir a un debate de control político y mirar punto por punto del recaudo de estos temas y que aclaren que han dicho que el recaudo de estos o la ampliación de todos estos años van a ser para las autopistas por la prosperidad, pero hay que tener claridad en este punto porque no podemos acabar con unos municipios, no podemos tener en detrimento de la economía de unos municipios; obviamente para nosotros lo de las Autopistas de la Prosperidad es muy valioso porque no es las Autopistas de la Montaña como se dijo en su momento para el departamento de Antioquia, son las autopistas de la prosperidad que van a unir a Antioquia y a todo el país. Entonces no puede ser en detrimento de estos cuatro municipios que sigan sufriendo este flagelo que lo venimos sufriendo desde el 2005 en el departamento de Antioquia.

Presidente:

Senador Parmenio tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Parmenio Cuéllar Bastidas:

Ministra yo quiero, con el mayor de los respetos, referirme a su contestación. Yo lo que he planteado es que no hay una política de ferrocarril ni hay una política en materia de transporte fluvial. El hecho de que haya cosas puntuales, eso no es lo que yo le estoy presentando aquí a la Comisión, no como un punto de ataque al Gobierno ni a su señoría, yo también reconozco que usted ha sido una muy buena Ministra, después de que hemos tenido muy malos Ministros en esa cartera, usted ha recuperado gran parte de la confianza de los colombianos, pero no me puede negar usted que no existe una política en el Ministerio del Transporte en lo que tiene que ver con ferrocarriles. Usted me hablaba de este proyecto que es un documento que yo lo bajé del internet oportunamente en junio de este año, que es la concesión, la licitación que se está haciendo para los corredores Bogotá–Duitama–Belencito; y la otra concesión, de La Dorada a Chiriguaná, son cosas muy concretas para rehabilitar estas trochas que aquí mismo las tienen en fotos. Vea, esto está rehabilitando pero esto no es una política propiamente de ferrocarril; ¿qué es lo que yo estoy reclamando? Que así como el país quiere tener una política en materia de vías de cuarta generación, debería tener una política en materia de ferrocarril y en materia de navegación por el Río Magdalena. Yo también conozco, más aún esta concesión, no sé si está ya contratada porque de acuerdo con los tiempos que están aquí, aquí trae los términos, me parece que no se han cumplido.

En segundo lugar, la concesión en el Río Magdalena también creo que los estudios están terminados pero todavía no se han hecho, es decir, usted tiene que aceptar que su Ministerio no tiene una política en materia de transporte férreo ni en materia de transporte fluvial, que son las dos modalidades de transporte más baratas en el mundo, eso es lo que yo le quise señalar. No sé, aquí estaba el señor Director de la Aerocivil, yo quería pedirle que me contestara ese punto porque acabo de llamar al Aeropuerto de Pasto, no se ha repavimentado todavía la mitad de la pista a pesar de que hace más de dos meses tuvimos ese accidente, no se ha repavimentado, me acaban de informar que han llegado unos topógrafos apenas, cuando el contrato se celebró hace más de un año. Bueno, es otro contrato, bueno, usted contrató la mitad de la pista entonces y después la otra mitad, ¡qué absurdo! Ustedes se pueden imaginar una vía pavimentada para un avión, una pista pavimentada hasta la mitad y la otra mitad, eso es absurdo, eso no tiene explicación.

Vea Ministra, señor Director de la Aeronáutica, en Nariño hay aeropuerto en Tumaco, ya lo conocen, Tumaco es el segundo municipio del departamento, es un puerto sobre el Pacífico muy importante, pero Nariño tiene 10 municipios en la Costa Pacífica, Nariño tiene la parte andina y la parte del Pacífico, allí en esos esteros del pacífico hay 10 municipios importantes, ahí está El Charco; yo quiero preguntarle ¿usted ha visitado el Aeropuerto El Charco? No lo conoce el Aeropuerto El Charco, ¿sabe cómo es ese aeropuerto? No tiene herramientas, no tiene torre de control, el avión sale de Cali y llega a El Charco, como no tiene cerramiento –yo he viajado varias veces– al aproximarse como hay semovientes, caballos en la pista, tiene que hacer bajar para espantar a los animales, dar la vuelta otra vez y volver a aterrizar, imagínense cómo nos toca ¿y eso por qué? Porque la Aeronáutica no ha sido capaz de hacer un cerramiento de ese aeropuerto por el hecho de que El Charco es un municipio pequeño y no tan pequeño; es el segundo municipio de la Costa Pacífica, después de Tumaco está El Charco y hoy quiero pedir aquí con todo respeto doctor Castro, que usted busque la forma de hacer el cerramiento y de poner la torre de control, los aviones llegan allá sin apoyo en la torre de control porque no existe, tienen que llegar allá a espantar los animales para poder aterrizar, eso es casi que cómico pero es trágico y yo le quiero pedir doctor Castro que apoye al departamento de Nariño.

El Aeropuerto de Ipiales ya se está mejorando, falta correr las torres no más, ya está presupuestado, tenemos que agradecerle a usted, a la señora Ministra, pero le quiero encarecer rápidamente repavimentar la pista del Aeropuerto Antonio Nariño en Pasto y hacer el cerramiento y la torre de control en el Aeropuerto El Charco.

Presidente:

Director de la Aeronáutica Civil, tiene el uso de la palabra.

Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez:

Primero quiero agradecer las sugerencias y todas las anotaciones que nos han hecho. En lo que respecta a la Aeronáutica Civil, quiero dejar en claro lo que es el compromiso del Gobierno del Presidente Santos con Nariño: Nosotros pasamos de una inversión de 15.000 millones entre 2006 y 2009, estamos pasando una inversión proyectada al 2014, desde que empezó este Gobierno de 63.000 millones; incluye las obras que se están haciendo en Ipiales y las obras que se han hecho en el Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto.

Le voy a aclarar para que conozca bien: Nosotros tenemos dos contratos, apenas empezó este Gobierno se proyectó que el aeropuerto necesitaba una intervención en pista en su área más crítica y sí es común que se puedan hacer obras parciales en pista, mientras las juntas tengan obviamente la dimensión para que el avión no vaya y que haya un tumbo en la mitad, o sea, se hacen los perfiles, no es que no sea común, se hace con muchísima frecuencia.

En el 2011 se destinaron 2.700 millones y se trabajó en la parte más crítica de la pista; lo que usted dice del bache es absolutamente cierto, ahora, ¿por qué no se ha arreglado ese bache? el bache de por sí por su profundidad no representa peligro para la aviación, el problema más grande de los baches es o son muy profundos, o porque dejan material por ahí regado y ese material o inmediatamente tiene que recogerse para que no vaya a ser ingestado por una turbina o un avión turbo hélice. Pero nosotros ya habíamos identificado que esa otra parte de la pista que faltaba, necesitaba una intervención también y este año se adjudicó el contrato, esta vez por 2.900 millones incluido interventoría para arreglar esa mitad de pista, incluyendo la parte donde está el bache, o sea, no íbamos a hacer un trabajo ahorita cuando vamos a hacer es el trabajo de raíz, donde se va a hacer todo lo que es escarbar esa capa de pista y se va a hacer una intervención de repavimentación.

Más aún, se van a invertir también mil millones para lo que es la remodelación del terminal Antonio Nariño de Pasto y en este momento hay unos estudios que se van a contratar por 400.000 millones para mirar la ampliación del terminal y poder pasar, ponerle un segundo piso para que se pueda abordar desde el segundo piso, para crecer las áreas comunes y yo sí creo que eso, pues demuestra el compromiso que hay con ese aeropuerto. Aquí no estoy ni siquiera contando porque los considero simplemente, es el Estado recuperando lo que el invierno nos causó pero a través de los dineros y los recursos que destinó el Presidente para todas las afectaciones que hubo con la temporada invernal de finales del 2010 donde la cabecera de Pasto fue afectada, se ejecutaron 4.500 millones en esa ocasión más obviamente lo que se está ejecutando en el tema de Ipiales que va a ser una de las obras más grandes en aeropuertos medianos y secundarios que está haciendo la Aeronáutica Civil en todo el territorio Nacional.

Estamos, como usted lo dice, sacando adelante lo que es el tema de consultas, en eso le hemos pedido a toda la bancada el mayor apoyo, la mayor ayuda. Esta semana nos dijeron que se iban a demorar un mes más, Senador si se nos demoran un mes más eso es crítico, se nos tiran la plata este año; nosotros tenemos que sacar esa consulta ya, es que nosotros no podemos empezar la licitación hasta que tengamos el resultado positivo de la consulta previa, pero si no iniciamos la licitación ya, no la alcanzamos a tener lista antes de terminar el año, ¿y qué pasa? Que se nos pierde la plata que tenemos aforada este año, o sea, que si nos puede ayudar, Senador, es crítico, el Gobernador sabe de esta situación, hemos hablado con las comunidades, con las que estamos sentados en la mesa, y obviamente con ISA, pero sí estamos con una gran preocupación con ese recurso; lo tenemos desde principio de año, pero obviamente uno no puede empezar la intención hasta que esté ese SÍ.

Frente al tema de los deltas: miren, uno podría llorar muchas veces sobre la leche derramada, que si las concesiones quedaron bien hechas, que no quedaron bien hechas o simplemente decir y con una frase de sentenciar decir "no, es que eso no las hizo este Gobierno", pero es que uno no solamente tiene que estar es mirando con retrovisor sino solucionar y mirar qué se tiene que hacer y nos ha tocado hacer muchas concesiones y El Dorado no es una excepción, es muy probable que al finalizar esta semana hagamos el anuncio de la negociación con el concesionario Aerocali, que va a ser otro delta importante pero si nosotros no hacíamos eso, entonces nos quedábamos en una eterna pelea de que si estaban bien o mal hechas las concesiones y no le estábamos dando solución a las regiones que necesitaban que sus aeropuertos apalancaran su desarrollo económico y le dieran, incrementaran su competitividad.

Frente al tema de costos administrativos, gastos de funcionamiento Vs. gastos de inversión, les voy a contar una cosa: a medida que en los años la Aeronáutica Civil ha ido entregando los aeropuertos en concesión, se empieza a quedar con su función primaria que es autoridad, que es regulador, pero también somos prestadores de servicios, todo el servicio de la navegación aérea lo presta la Aerocivil, eso no se concesiona; todo lo que es tráfico aéreo, incluyendo los controladores, servicios de AIS con MET, o sea, de meteorología, todo la parte en inspección aeronáutica, toda la parte de técnicos aeronáuticos, toda la parte misional de la entidad, no se merma, porque se hayan entregado los aeropuertos en concesión, y ¿sabe en la parte misional cuánto ha crecido la Aeronáutica Civil en los últimos 13 años? Casi nada, y digo casi porque sabe cuál es el casi, los decretos que se hicieron con motivo de la temporada invernal al inicio de este Gobierno, donde logramos incorporar 91 personas y al siguiente año 35 controladores de tránsito aéreo adicional, o sea, 126 cargos a una planta de 2.800 cargos en la Aero-

náutica Civil. Esos cargos son los que mantienen todos los aeropuertos, porque es que los que están concesionados son los grandes aeropuertos, pero ¿quién mantiene aeropuertos como el de Tumaco, Senador?, ¿quién mantiene los aeropuertos de las zonas apartadas? Es la Aeronáutica Civil, salvo que sean municipales y ahí vamos ahora con un tema del aeropuerto de El Charco, pero quiero decirles que antes, por el contrario, que uno esperaría es que cada vez más los gastos de funcionamiento en los últimos años o por lo menos en esta administración que ya empezaron a operar las concesiones fueron un porcentaje mayor, pero adivinen ¿qué pasó? Gracias al acompañamiento del Gobierno Nacional y obviamente al esfuerzo que se ha hecho dentro del sector, los gastos de inversión se han triplicado en esta administración. Nosotros teníamos gastos de inversión con que empezamos en el 2010 de aproximadamente 240.000 millones y ahorita estamos por encima de seiscientos y pico mil millones, o sea, los gastos de inversión; los gastos de administración aquí han crecido, pues a lo que crecen las plantas, o sea, inflación, el IPC, más lo que se ha reconocido de aumento de salarios, que muchas veces en algunos casos es el IPC o menor o mayor, en caso del grado que tenga el funcionario, o sea, que por el contrario, en contravía a la tendencia normal que debió haber tenido la Aeronáutica, lo que ha habido aquí es un incremento de la inversión.

Ahora, ¿que tenemos incluso los gastos de funcionamiento que deberíamos tener? No, no tenemos los gastos de funcionamiento que deberíamos tener. Cuando ustedes nos hablan de que ojalá pudiéramos ampliar la ventana operacional de ciertos aeropuertos o que empezáramos a darle apoyo, que aeropuertos que no están controlados, no están controlados, es decir, que no tienen control de tránsito aéreo, o sea, controladores con su torre y servicio de extinción de incendios no lo podemos hacer porque no tenemos el personal, es más, la Aeronáutica tiene un déficit de personal de 780 personas que los hemos identificado y los hemos evidenciado y ya los pasamos con borrador de decreto ante la función pública y está en discusión entre función pública, consejería de buen Gobierno en palacio y Hacienda; hemos tenido una discusión, ayer no más estuvimos discutiendo con presupuesto y lo que hemos dicho es "déjenos gastar esa plata porque si no la gastamos no vamos a poder cumplirle a las necesidades del país". Muy bueno el apoyo que hemos tenido en inversiones y lo que hemos triplicado ese rubro, pero es como si a uno le dieran un carro y no le dieran la persona que lo maneje, el carro se va a quedar parqueado.

Podemos seguir construyendo aeropuertos, podemos construir torres de control, podemos construir cuarteles de bomberos, no hay con quien operarlos, no hay con quien operarlos. Nuestra labor misional ha estado estática en los últimos 13 años y cuando estamos vigilando y acompañando un sector que crece a dos dígitos promedio y tenemos 14 años seguidos de crecimiento cero, en algún momento vamos a empezar a fallar y como nosotros no podemos poner en riesgo la seguridad operacional, ¿qué vamos a tener que hacer? Limitar capacidad, nosotros no podemos poner en riesgo los pasajeros. Entonces tenemos que decir: "No, empecemos a cerrar aeropuertos o empecemos a acortar horarios en los que estén abiertos los actuales".

Senador Aguilar, sobre el tema de la concesión nororiente y el tema de Bucaramanga, nosotros hemos trabajado un programa de transición con la ANI y es un programa serio, es un programa en que miramos todos los tiempos que necesitamos para hacer esa negociación. Créanos que ese programa es un programa que va a atender las necesidades de la región, no se va a perder el trabajo que se ha hecho, ya hay una presentación de una propuesta en fase dos, que hay que empezar a estudiarla y depurarla, eso le va a corresponder a la ANI y eso le correspondería igual lo hubiera tenido que hacer la Aeronáutica Civil, en cualquiera de las dos instancias uno toma la propuesta de un concesionario, se acompaña de asesores externos y lo examina durante un buen tiempo para asegurarse de que uno ni le esté regalando plata al privado pero tampoco uno pretenda que el privado financie las obligaciones del Estado.

En muchas ocasiones hemos hecho eso muy rápidamente, cuando entramos en septiembre de 2010 el Presidente nos dio la orden, arréglenos ese lío que tienen con Opain, nos aplicamos a fondo y el primero de diciembre ya teníamos el acuerdo, o sea que yo no diría que hay motivos de preocupación, además porque las obras se han estado haciendo, lo que son las obras contractuales que ya están incluidas en el contrato. Obviamente hay incomodidades, yo sé, yo he visto que uno tiene que hacer con unos pasadizos hechizos, pero esas son las incomodidades de estar en un aeropuerto en construcción, no estamos haciendo el aeropuerto al lado y después nos estamos trasteando, es que estamos remodelando nuestro apartamento mientras estamos viviendo en él y eso nos va a causar unas dificultades e incomodidades por las cuales hemos pedido excusas a los usuarios y un poquito de comprensión para que se puedan adelantar.

El tema de aeropuertos como El Charco, Senador Parmenio: hay aeropuertos que son de la Aeronáutica Civil, hay aeropuertos que son de los municipios y los departamentos; nosotros solo podemos invertir recursos propios en los aeropuertos que son de la Aeronáutica Civil, Tumaco es de la Aeronáutica Civil; el Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto es de la Aeronáutica Civil; el aeropuerto de Ipiales es de la Aeronáutica Civil; el aeropuerto de El Charco no es de la Aeronáutica Civil, el aeropuerto de El Charco no podemos sacar recursos que tenemos e invertirlos allá, pero ¿qué se puede hacer? Y se lo hemos dicho a todos los alcaldes.

Empecemos, la responsabilidad de ese aeropuerto es del municipio, entonces usted me va a decir "no, pero es que esos municipios qué van a tener, cómo uno les va a pedir", claro, entonces ellos qué hacen, nos deben pedir a nosotros que les mandemos una comisión, que estamos en toda la capacidad de mandar, para decirles a ese aeropuerto qué le falta y cómo sería el proyecto. El Alcalde con esos insumos nuestros, elabora un proyecto y no tiene que ser un proyecto en fase dos ni en fase tres, sino un proyecto que se le pueda presentar sea al mismo Alcalde, al Gobernador o a la bancada parlamenta-

ria del departamento, para que se puedan conseguir recursos o departamentales o recursos de la Nación y esos generalmente se consiguen es en la discusión del presupuesto; esos recursos, si quedan asignados, después nos los transfieren a nosotros como entidad conocedora del área para que los ejecute, ese es el camino a seguir.

Puede decirle al Alcalde de El Charco que se contacte con nosotros, estaríamos en toda la disposición de ayudar a elaborarle ese proyecto. Y lo mismo con muchos otros de los aeropuertos que nos ha mencionado el Senador Guevara, de aeropuertos que sí son nuestros, que estamos pensando hacer una inversión; San Vicente del Caguán pensamos hacer una inversión, esperamos tener unos recursos adicionales si es posible, pero hasta ahora qué tenemos, aeropuertos de la prosperidad tienen un rubro de 30.000 millones y generalmente nos llegan en las discusiones de presupuesto peticiones que suman muy por encima de ese valor, entonces también es un tema en que les decimos "bueno, habrá que ver qué posibilidades hay"; lo que sí les diría es que siempre hemos tratado de mantener un balance entre, no solamente invertir en los grandes aeropuertos, sino invertir en aeropuertos lejanos o estratégicos para el país que están necesitando, prueba de ello es la gran inversión que estamos planeando el próximo año para el aeropuerto de Leticia. Con mucho gusto nosotros trabajaremos con ustedes en las necesidades y les diremos "esos son nuestros, podemos meterle una platica nuestra o esos no son nuestros, les vamos a mandar la Comisión para que les ayude a elaborar el proyecto".

Presidente:

Honorables Senadores, quiero recordarles que el próximo 1° de octubre he firmado en compañía del Senador Carlos Ferro una citación al Director de la Aeronáutica para que hagamos un debate sobre derechos al usuario y sobre una cantidad de temas en el cual ustedes van a poder participar y lo vamos a hacer bien extenso. Continúan las quejas, los malos servicios y una cantidad de situaciones, pero tendremos su momento director para que usted muy amablemente; el 1º de octubre es el debate. Senadora Olga Suárez tiene la palabra.

Honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira:

¿Este debate únicamente va a ser con el doctor Santiago Castro o van a estar aquí también los presidentes de las aerolíneas? Porque cuando llegan aquí realmente yo ya sé la respuesta que vamos a tener, entonces se tiene que citar a otro debate con los presidentes de las aerolíneas que salen aquí con todas las disculpas del mundo entero, no sé Senador Ferro, cómo está enfocada su proposición, porque me gustaría mucho que le hiciéramos una aditiva donde citáramos también no solamente al doctor Santiago Castro, sino que citáramos los presidentes de las aerolíneas.

Presidente:

Están invitados los presidente, la señora Ministra de Transporte, que es la cabeza visible de todo el transporte, la jefe del Director de la Aeronáutica.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

A mí me gustaría, no sé si está incluido en la proposición un tema, es que uno compra un pasaje, no lo utiliza por alguna razón sino que lo incluyen ahí para anexárselo.

Presidente:

Ha sido minucioso el cuestionario, no se preocupe, acuérdese que ya en los anteriores hicimos un debate que yo lo presidí sobre el tema.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Le voy a hacer llegar copia, señor Presidente, del cuestionario para ver si lo anexo. ¿Estará incluida mi inquietud?

Presidente:

Con muchísimo gusto aceptamos sugerencias. Y va a ser abierto también, doctora Olga, usted va a tener todas las posibilidades de ahora en adelante, porque vamos a empezar el debate a las 8 de la mañana.

Honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira:

Señor Presidente, y también me gustaría en este aspecto porque es mucho lo que aquí se ha debatido ese tema, pero que no avanzamos en nada, que estén también los organismos de control.

Presidente:

No hemos aprobado el Orden del Día. En consideración el Orden del Día.

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

Señora Secretaria, sírvase leer las proposiciones que hay sobre la mesa.

Secretaria:

Tenemos las proposiciones:

Proposición:

Cítese en fecha y hora a determinar por la Mesa Directiva de la honorable Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República, a una Audiencia Senatorial sobre el estado actual de la implementación del Sistema de Transporte Masivo, MIO, de la Ciudad de Santiago de Cali. Cítese a la señora Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez Correa; y al señor Presidente de Metrocali, doctor Luis Fernando Sandoval Manrique.

Invítese al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordoñez Maldonado; al señor Defensor del Pueblo, doctor Jorge Armando Otálora Gómez; a los organismos de control del orden territorial en el municipio de Santiago de Cali; al señor Personero Municipal de Cali; y a la Mesa Directiva y demás integrantes del honorable Concejo Municipal de Santiago de Cali.

Extiéndase invitación especial al señor Alcalde de la ciudad de Cali, doctor Rodrigo Guerrero. Igualmente, invítese a las organizaciones sociales, comunitarias y de defensa de los usuarios del transporte masivo en la ciudad de Cali; a los gremios de transporte tradicional; a los operadores del sistema; al Secretario de Tránsito y Transporte de la ciudad de Cali, doctor Alberto Hadad Lemos o quien haga sus veces; a los medios de comunicación y a la ciudadanía en general.

Presentada a consideración de la Comisión por el honorable Senador *Alexánder López Maya*.

Proposición:

Cítese al Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Gustavo Petro Urrego, a la Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez Correa, e invítese al Secretario de Movilidad, doctor Rafael Rodríguez, al Gerente de Transmilenio, doctor Fernando Sanclemente Álzate, a la Contralora General de República, doctora Sandra Morelli, con el fin de conocer el estado y avance en implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en Bogotá.

Presentada por el honorable Senador *Carlos Baena*.

Cítese a los señores Registrador Nacional del Estado Civil, doctor Carlos Ariel Sánchez Torres; al Director Nacional del Censo Electoral, doctor Alcides Bernal Ortiz Barbosa; al Superintendente de Industria y Comercio, doctor Pablo Felipe Robledo del Castillo; al Registrador Delegado en lo Electoral, doctor Alfonso Portela Herrán; al Registrador Distrital, doctor Fridole Ballén; al Fiscal General de la Nación, doctor Eduardo Montealegre Lyneth; al Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordoñez Maldonado, para que en Sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en fecha y hora designada por la Mesa Directiva de la Comisión, respondan el cuestionario que se anexa, sobre la problemática presentada con las firmas recaudadas para la revocatoria del señor Alcalde Mayor de Bogotá. Invítese al señor Alcalde de la Ciudad de Bogotá D. C., doctor Gustavo Petro Urrego.

Presentada a consideración de la Comisión por el honorable Senador *Jorge Eliecer Guevara*.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Quería dejar una constancia en la cual invitamos a todas las bancadas de los partidos políticos que hacen parte de esta Comisión Sexta, que ahora que el Gobierno Nacional está estudiando algunas de las fórmulas en materia financiera para poder salvar el agro colombiano, también nosotros como miembros de la Comisión Sexta en esa famosa reforma tributaria que tendrá que hacerse para reformar el cuatro por mil, estudiemos los temas de fondo que tienen que ver con la educación superior y creo que fundamentalmente es un tema en el cual nosotros estamos en deuda a pesar que como ahora se va a referir el Senador Guevara, se logró en la reforma pasada que ese punto del CREE, que hoy en día le está ayudando a las universidades públicas se pueda estudiar qué va a pasar con los otros tres puntos que hacen parte del cuatro por mil dentro de las propuestas que se van a trabajar. Creo que es una alternativa muy importante, aquí se ha venido trabajando sobre ese sentido y creo que nosotros debemos buscar unas posibilidades en esa materia, por lo tanto, dejo esta constancia invitando a todos los Senadores de los partidos políticos a que cuando venga la discusión podamos trabajar sobre esta propuesta.

Presidente:

Senador Guevara tiene la palabra.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Presidente es para que en nombre de la Comisión Sexta en el canal Congreso y en todos los medios de comunicación en los cuales podamos incidir, hagamos referencia y publicidad a la Resolución 2839 del 3 de septiembre de 2013 con la cual se hizo la distribución de los recursos del punto adicional del CREE en la parte pertinente a educación, esa es una proposición que salió de esta Comisión que era el 1% para educación universitaria, que luego se cambió, se dejó el 40, el 30 para el campo y el 30 para el sector salud; para decirle que me alegra mucho esta proposición porque se están distribuyendo 189.000 millones de pesos para el Instituto Tecnológico del Putumayo 1.191; para todas las universidades, la Universidad de la Amazonía, 4.022; la Universidad del Valle, doctor Alexánder López, 5.810 millones; la del Cauca por ejemplo, 2.000; la Universidad de Antioquia, 5.600 millones; una universidad con mucha dificultad económica como La Guajira, 5.200 millones; la de Cartagena, 4.700; Tolima, 4.700; la de Nariño doctor Parmenio Cuéllar, 4.320; para la Universidad de Santander, 4.300; la de Francisco de Paula Santander, su universidad doctor Torrado, 4.172; su Universidad Cundinamarca, 4.022 millones; es decir, la de Antioquia; abierta y a distancia 6.225 millones; la Universidad del Cesar 5.600; la Pedagógica Tecnológica de Colombia que le cae bien a los paperos, 5.512; la de los Llanos, 4.000.

La verdad yo creo que vale la pena Presidente que esto no pase así de agache y que esta Comisión de donde salió la proposición, haga una gestión de comunicación para que el país sepa de este importante aporte, eso hasta ahora porque lo que informan en Hacienda es que el año entrante prácticamente se triplica este aporte.

Presidente:

Senador Duque tiene la palabra.

Honorable Senador Luis Fernando Duque García:

Para anunciar y solicitar a la Comisión poner en consideración la programación de una audiencia pública para discutir el tema del proyecto de ley sobre cláusulas de permanencia en el tema de sistema de telefonía celular. Ya aquí ha sido radicado el proyecto que venía de Cámara y queremos que en esa audiencia por lo menos tener no solamente a los usuarios, a los académicos, a la Comisión Nacional de Regulación de Comunicaciones y a todos los Presidentes de las compañías para escuchar cuáles pueden ser los puntos fundamentales que tengamos que incluir o desechar si es el caso del proyecto de ley.

Presidente:

Así será señor Senador. En consideración las proposiciones leídas, sigue en consideración, ¿las aprueban?

Secretaria:

Han sido aprobadas, señor Presidente.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra la señora Viceministra Carolina Soto.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Muchas gracias por la invitación a este debate que nos parece de la mayor relevancia en el proceso de aprobación del presupuesto del 2014. Yo quiero referirme de manera muy breve a cómo es el pro-

ceso de elaboración de este presupuesto, bajo qué contexto lo desarrollamos, cuáles son las restricciones y las limitaciones que debemos acoger y bajo las cuales nos movemos para llegar a la propuesta que hoy está haciendo análisis del Congreso de la República. Primero quería recordarles que en la página del Ministerio de Hacienda está disponible la presentación sobre este presupuesto de 2014 que también la hicimos llegar acá a la Comisión donde se encuentra todo el detalle tanto de la coyuntura macroeconómica como de los distintos sectores de cara al 2014.

Comienzo primero resaltando la gestión que viene haciendo el Ministerio de Hacienda y esto en aras de lograr la premisa del Presidente de tener un país más justo, moderno y seguro. El Ministerio se ha concentrado en reducir las brechas que existen en los distintos frentes, las brechas sociales, las brechas en materia de infraestructura, las brechas en materia de desarrollo pero todas estas brechas es necesario cerrarlas con responsabilidad, es necesario ser conscientes de que tenemos una limitación y una responsabilidad con las generaciones futuras que debemos procurar mantener. De ahí que el gobierno presentó al Congreso de la República y fue aprobada en el año 2011 la ley de regla fiscal; ¿a qué nos obliga esta regla fiscal? Nos obliga a que el déficit del Gobierno Nacional Central debe reducirse año tras año. Si ustedes ven aquí en la diapositiva está la disposición que trae la ley de cómo debemos año tras año reducir nuestro gasto financiado con recursos distintos a nuestros ingresos corrientes.

El déficit, como ven ustedes, por ley debe ser de 2.3 en el año 2014, entonces esa es una primera restricción que si nosotros no aumentamos los ingresos nos limita la apropiación de mayores partidas para aumentar el gasto y en adelante, después de 2013 año tras año, incluso desde la aprobación de la ley se debe reducir este balance estructural del Gobierno de tal forma que en el año 2022 lleguemos al 1% de déficit como meta ya que establece la misma ley. Esa restricción enmarca las decisiones bajo las cuales elaboramos el Presupuesto General de la Nación. Adicionalmente para poder cumplir con esta meta de déficit debemos garantizar que el endeudamiento se mantenga dentro de una senda consistente que como ustedes ven, también en esta diapositiva, para el año 2014 tenemos la meta de que la deuda del sector público no financiero sea de 23.5%. Esta deuda para ilustración de ustedes hace una década llegaba a 35%; con gran esfuerzo de las distintas administraciones hemos hecho una tarea de verdad juiciosa en materia de las autoridades económicas y esta deuda se ha venido reduciendo, al año 2012 ya era de 25% del PIB y les repito, para 2014 tendríamos que llegar a un nivel de endeudamiento de 23.5; la meta de ya más largo plazo es que esta deuda sea de apenas 6% en el año 2024. De una parte tenemos esa limitación de deuda, limitación de gasto y cuáles son nuestras fuentes.

Nuestras fuentes de recursos para el próximo año: el presupuesto inicialmente contemplaba 199.9 billones, el monto ha sido aprobado por 203 billones, lo que implica que como lo han mencionado aquí, debemos contar con recursos adicionales por 3.1 billones, que están sujetos a la aprobación de la correspondiente ley de financiamiento que se presentará en los próximos días para discusión del Congreso. De los 199 billones aquí ven ustedes la distribución; ¿de dónde obtenemos los recursos para financiar el presupuesto? 103 billones de pesos provienen de los ingresos corrientes, de los impuestos de renta, de IVA, gasolina, transacciones financieras, cuatro por mil, tres por mil en este caso, que fue con lo que lo hicimos; 63 billones casi se obtienen con recursos de capital, bien sea de crédito; cerca de 40 billones, recursos de nueva deuda; y el saldo con recursos provenientes de excedentes y dividendos de las empresas donde participa la Nación, entonces esa es la segunda gran fuente de recursos de este presupuesto.

Tenemos también otra fuente que asciende a 21.3 billones que son los fondos especiales, aquí por ejemplo entran los cerca de 12 billones por concepto de CRE, todos los recursos que se mantienen en Fosyga y solidaridad pensional, los recursos que aún nos quedan del Fondo Nacional de Regalías, entre otros. También cerca de 12 billones provienen de los establecimientos públicos que generan sus propios recursos; por ejemplo están aquí los recursos del Invías o los recursos de la Agencia Logística del Ejército o los recursos de las agencias minera e hidrocarburos. Esas son nuestras fuentes con las que estamos llevando este presupuesto; para poder aumentar el gasto tendríamos que incrementar algunas de estas fuentes.

¿Cómo alimentamos los ingresos corrientes? Aumentando los impuestos. Debemos reconocer aquí que ha habido una gran gestión de la administración tributaria; los impuestos si ustedes también recuerdan al inicio de esta administración ascendían a 65 billones de pesos, ya para el 2012 llegaron a 100 billones de pesos y nuestra meta es que este año cerremos con 102 billones. Entonces ha sido aquí un gran esfuerzo de la gestión administrativa, pero también del buen comportamiento de la economía, en parte gracias a la acción decidida del apoyo y del impulso que el Gobierno le ha dado a la actividad privada. Entonces por el lado de los impuestos creemos que hemos llegado a un momento que hace que histórico e incrementarlo como ustedes saben, requeriría una nueva fuente y una nueva disposición legal como se viene haciendo. Los recursos de capital no podemos incrementarlos porque implicaría aumentar el endeudamiento, lo que nos llevaría a incumplir con nuestra meta de deuda y obligación de la meta de déficit fiscal. Esas son nuestras restricciones en materia de ingresos para que ustedes lo tengan en mente.

En resumen: tenemos un presupuesto de 203 billones de pesos, 3.1 billones vienen a través de la Ley de Financiamiento para gasto de inversión sector agro y rural, esa ha sido la premisa; 40.6 billones se destinan a inversión y 44 billones al servicio de la deuda y 114 billones a gastos de funcionamiento. Ahora vamos a ver el detalle, aquí lo que quisiera resaltar es que el presupuesto de inversión es un presupuesto que ha sido histórico, nunca antes en la historia de Colombia habíamos tenido estos niveles de inversión cercanos al 3% del PIB, es un esfuerzo que se ha hecho sin precedente y en el cual el sec-

tor de la infraestructura ha sido uno de los sectores priorizados y como una de las locomotoras que tiene nuestro plan de desarrollo.

Ahora cuando decimos cómo repartimos los 200 billones; si miramos el detalle, aquí van a ver ustedes también que cuando vamos a asignar esos recursos nos vemos enfrentados a nuevas restricciones e inflexibilidades. De una parte está el presupuesto de funcionamiento, pasa de 100 a 114.8 billones de pesos, entonces uno dice "aquí hay una buena explicación de por qué el presupuesto de inversión no puede crecer más"; la pregunta lógica de ustedes es ¿por qué no bajan el presupuesto de funcionamiento y le dan más al presupuesto de inversión?, ya vamos a ver por qué no tenemos ese margen de maniobra que nos permitiera incrementar la inversión.

En gastos de personal estamos creciendo un poquito menos de 2 billones, pasando de 20.6 a 22.3 manteniéndonos en términos el PIB, pero este incremento obedece básicamente a la nivelación que se acordó con la Rama Judicial, son cerca de 500.000 millones de pesos al año; el aumento en la fuerza pública, el aumento en los policías principalmente que nos lleva a incrementar este gasto de personal son como los dos factores que explican, el resto es mantener la nómina que hemos tenido en el Gobierno.

Los gastos generales se están reduciendo, incluso pasan de 7.1 a 7 billones, ahí estamos teniendo un ajuste procurando austeridad en los gastos generales, pero las transferencias tienen también un importante incremento, pasan de 71.5 a 83.9; las transferencias por clasificación hacen parte del gasto de funcionamiento. ¿Qué entra dentro de las transferencias? Un rubro muy importante que es el de las pensiones, pensiones estamos pasando casi de 26 billones a 32, es un incremento cercano a los 6 billones de pesos, sobre los cuales no tenemos tampoco discreción, no podemos recortar el gasto en pensiones, ni este incremento que vemos para 2014 obedece de una parte al crecimiento vegetativo que ya en 2014 alcanza su máximo en término de pensionados, pero de otra parte importante, al desatrazo que se viene dando con la gestión de Colpensiones, tenemos cerca de 50.000 pensiones represadas que ya entrarían a ser pagadas a partir de 2014, entonces este represamiento, más el crecimiento normal de las pensiones nos lleva a que tengamos que girar pensiones por un total de 32 billones de los cuales 6 billones son nuevas pensiones y no podemos no presupuestarlas, no podemos tener este faltante frente a nuestros pensionados.

El sistema general de participaciones tiene un incremento cumpliendo la ley 28.2 a 28.9 billones; está el CRE que si bien pasa de 2.4 este año a 6.2, tiene su propia fuente, digamos, esto es neutro en términos fiscales, tiene su fuente y tiene su contrapartida en gasto y las otras transferencias por otras obligaciones que tenemos también por ley, por ejemplo aquí van las transferencias a las universidades, a los resguardos, a las víctimas; otras transferencias tenemos aquí de 14.9 a 16.9, pero es cumplimiento de las normas y de las leyes.

Operación comercial que son el producto también de las gestiones de algunas de las entidades, de nuevo aquí entra por ejemplo la Agencia Logística de las Fuerzas Militares, se mantiene, prácticamente unos 5, unos 7 billones y después que descontamos todos estos gastos más la deuda que son obligaciones previas con las que contamos, nos queda el saldo disponible para inversión, inversión hasta el momento mientras no se apruebe la fuente adicional es de 40.6 billones, pasaría a 43.7; y el presupuesto de inversión recuerden ustedes, es priorizado por el Departamento Nacional de Planeación, nosotros les decimos "Planeación esto es lo que nos queda", Planeación siempre nos dice "es insuficiente", los sectores también lo dicen, es insuficiente pero tienen la difícil tarea de hacer la asignación de esos recursos y más adelante la subdirectora de Planeación les va a contar en detalle cómo se hace ese proceso de asignación de la inversión.

Total, esto es lo que nosotros estamos proponiendo para aprobación del Congreso en términos generales. ¡Ah! me faltó una precisión adicional y es que el próximo año tenemos unos gastos nuevos frente a 2013 como es el caso de las elecciones, las elecciones cuestan cerca de 1 billón de pesos, es un gasto que no teníamos programado y que tenemos que incluirlo por supuesto en 2014. Tenemos también que respetar el acuerdo salarial, en este año con las centrales obreras se acordó un incremento de 1 punto por encima de la inflación, eso representa 200.000 millones de pesos y bueno el resto de factores que hacen que el presupuesto de funcionamiento aumente ya se los he explicado. Dados estos gastos sobre los cuales no tenemos discreción y que nos toca programar, la inversión tuvo que ser ajustada frente a 2013.

Entró directamente ya al presupuesto del Ministerio de Transporte. El sector transporte como les comento fue un sector que básicamente se mantuvo frente al 2013 con un presupuesto de 7.9 billones de pesos que ustedes dicen "sí, me los está aportando frente a los 8.4 que teníamos este año", pero quiero aquí hacer una precisión: De una parte, si bien el presupuesto está ligeramente menor al presupuesto de 2013, tiene fuentes complementarias a las que aparecen acá en la presentación. Si ustedes suman los presupuestos que estamos presupuestando en el 2014 para los sistemas de transporte masivo que ascienden a cerca de 700.000 millones; para las obras del Fondo de Adaptación que ascienden a cerca de 300.000 millones; para la unidad de gestión del riesgo, cerca de 60.000 millones; esto nos da 2 billones adicionales al presupuesto solo del sector transporte que está en cabeza de la Ministra. Entonces son cerca de 9 billones de pesos en realidad que se tienen dispuestos en el presupuesto de 2014 para el sector.

De otra parte, también creo que vale la pena tener en cuenta que del sistema general de regalías se han aprobado 2.5 billones de pesos para proyectos de infraestructura vial, estos son recursos que suman a las necesidades, que sin duda, son mucho mayores del sector pero también esperamos que ya empiecen su ejecución prontamente para que se vean los proyectos avanzando. De otra parte quiero que también ustedes tengan en cuenta que siendo esta una de las locomotoras del Gobierno hemos aquí con el doctor Luis Fernando y con la Ministra sin duda, tratado

de trabajar en sistemas, en mecanismos alternativos que nos permitan incrementar las inversiones en el sector transporte.

Entonces ustedes pueden que vean un presupuesto limitado frente a las necesidades, pero creo que deben considerarlo en conjunto con las otras alternativas que venimos adelantando y ¿a qué me refiero? A las asociaciones público-privadas. A través de las APP, bajo el cual se está diseñando todo el esquema de 4G, esperamos que en los próximos dos años también tengamos 47 billones de pesos de nuevas inversiones provenientes en su mayoría del sector privado, entonces esto lo estamos complementando con los proyectos que está estructurando la ANI, llegarán del sector privado para prestarnos un servicio y una disponibilidad de vías que es el concepto que rige esta ley o este mecanismo de las APP. De manera que yo sí los invito a hacer una revisión integral de los recursos que se están destinando al sector en este momento dadas las limitaciones y las restricciones fiscales que tiene el Gobierno, pero también teniendo en cuenta la magnitud de recursos que ha sido histórica, que el reto está, como lo ha venido gerenciando muy bien la Ministra, en ejecutar esos recursos, en tener esas obras de la forma más expedita posible generando empleo, generando competitividad, generando productividad, desarrollo y bienestar para todos los colombianos.

Honorable Senador Alexánder López Maya:

Viceministra, nosotros en este recorrido que hemos hecho de funcionarios que han estado acá y que por competencia de la Comisión Sexta, efectuamos un control político directo, revisamos las cifras del Ministerio de Educación y revisamos las cifras del Ministerio de Cultura, en eso hay un consenso que hemos construido porque de verdad nosotros miramos con absoluta preocupación el presupuesto de inversión del Ministerio de Educación que no supera los 300.000 millones, cuando la infraestructura educativa en el país en el sector público es lamentable y no solamente allí sino también en lo que se aprobó en la reforma tributaria en donde nosotros encontramos un desfase en lo que se aprobó en la reforma tributaria en relación al punto que se sacó del CRE para la educación superior y encontramos que hay una especie de faltante. Nosotros allí, se lo advertimos de una vez, Ministra, nosotros vamos a ir conjuntamente como Comisión Sexta a solicitar esos recursos a las Plenarias y también a las Comisiones económicas en relación al tema de inversión en educación, en infraestructura, en todo lo que significa el mejoramiento de la planta física de los colegios y escuelas públicas del país, porque nos parece que allí hay un déficit terrible, hay un informe de la Contraloría que establece que el 50%, Senador Guevara, el 50% de la infraestructura de colegios y escuelas del país, está absolutamente deteriorada y en unas condiciones deplorables donde estudian nuestros niños y nuestras niñas.

Si vamos en proporción, estaríamos hablando de que dos millones y medio de niños están estudiando en esas escuelas en unas condiciones complejísimas y difíciles, o sea, lo advierto para que usted lo tenga en cuenta, lo planteen y eso va a ser una pelea que vamos a dar en las Plenarias y en las Comisiones Económicas con unas proposiciones que estamos radicando esta misma semana.

Lo otro tiene que ver con el Ministerio de Cultura; allí hubo un recorte cercano a los 80.000 millones de pesos, nosotros le generamos una exigencia muy fuerte a la Ministra de Cultura en el sentido de que el presupuesto que más se recorta, inclusive para ellos fue de inversión y cuando hablamos de presupuesto de inversión en cultura estamos hablando que son los recursos con los que se fortalecen las escuelas de teatro, las escuelas de danza, con las que se promociona todo nuestro arraigo cultural y nosotros entendemos que pues ustedes tienen que hacer sus movimientos contables y financieros, pero hay rubros sociales que no se tienen que tener en cuenta, es más, caímos en cuenta en algo, el Presidente Santos está liderando hoy un proceso de paz y ese proceso de paz como lo ha planteado el Gobierno del Presidente Santos dice "hay que creerle", y el Presidente Santos y los negociadores del Gobierno han planteado de que este año lo más probable es que tengamos un proceso de paz firmado con las FARC y si se quiere con el ELN lo más pronto posible. Nosotros en las discusiones que hemos tenido acá y aprovecho para decírselo, hemos pensado de que por qué no existe en el Presupuesto General de la Nación un rubro que se llame posconflicto a partir de todo lo que va a generar el proceso de paz.

¿Qué significa un rubro posconflicto? Nosotros tenemos una información de Naciones Unidas que en muchas regiones donde hubo una desmovilización de grupos guerrilleros en otrora, M-19, Quintín Lame, en fin, todos los grupos guerrilleros, en esos territorios los guerrilleros se desmovilizaron, entregaron las armas, se fueron y a esos territorios llegaron los paramilitares y llegaron las bandas criminales, el Estado no salió a rescatar esos territorios, que históricamente han sido perdidos y son territorios en donde no hay escuelas, son territorios en donde no hay centros de salud, son territorios donde definitivamente no hay una intervención del Estado, porque el Estado siempre argumenta "eso es una zona roja y no hay condiciones para llegar". Y no estamos hablando de pocos sitios, no estamos hablando de pequeños puntos de la geografía nacional, estamos hablando de unos territorios amplios y grandes que se tienen que tener en cuenta y nosotros en esas discusiones que teníamos acá encontramos que el presupuesto del año 2014, a efectos del proceso de paz, debe tener un rubro que se llame posconflicto y ese rubro posconflicto y ese rubro posconflicto debe encargarse de atender toda la tragedia que se ha vivido en esos territorios desde el punto de vista social donde la insurgencia o los grupos al margen de la ley han impuesto las condiciones de guerra y de violencia. O sea, tenemos entendido por ejemplo que, unas zonas del territorio las controla hoy la insurgencia, pues si ellos van a dejar esas zonas, lo primero que tiene que hacer el Estado es intervenir y no intervenir con ejército porque el ejército está llegando a algunas zonas, es intervenir con escuelas, con inversión social que nosotros hemos denominado y ese es un planteamiento que nosotros tenemos, inclusive lo vamos a llevar a la Plenaria a efecto de que se tengan en cuenta.

En esta Comisión se dio un debate muy fuerte en relación a los contratos de concesión que se tenían con Claro y Movistar. La solicitud de la Contralora General de la República en relación a la reversión de los activos de Claro y Movistar se dio en esta Comisión y se dio en un debate que hicimos con el Senador Eugenio Prieto; ese fue un debate muy fuerte donde nosotros le exigimos a la Contralora que tomara acciones para proteger el patrimonio público, producto de ese debate la Contraloría General de la República ofició a la Corte Constitucional impugnando el desmonte de la cláusula de reversión que se había establecido en otra norma posterior que cambiaba las reglas de juego de ese contrato, pues la Corte Constitucional estableció en sentencia de hace dos semanas que Claro y Movistar deberían revertir al Estado Colombiano, al patrimonio de los colombianos todos sus activos. Nosotros hicimos las cuentas de cuántos son los activos de Claro y Movistar, las torres, las redes, los equipos, las antenas, en fin, y estamos hablando de que esa decisión en los activos y en las cuentas que nosotros hemos mirado en los informes de la Superintendencia, que los activos de Claro y Movistar son 12 billones de pesos y que los deben revertir el próximo 31 de marzo del año 2014. Nosotros quisiéramos saber si esos activos están proyectados como ingresos a la caja de la Nación desde el punto de vista contable, no estoy hablando de flujo de caja, pero estamos hablando de unos activos importantes.

Entendemos que el Gobierno Nacional tomará dos decisiones, una, o estatiza la telefonía móvil que es un tema complejo, nosotros estaríamos como Polo Democrático en una propuesta de estas, o vuelve y concesiona. Esa concesión ya es con otras reglas de juego porque si los activos son de la Nación, ya no solamente el Estado va a concesionar espectro para movilidad, sino que va a concesionar todos los activos que representan todo el tema de telefonía móvil en el país y lo que nosotros hemos pensado es que si se hace un proceso democrático, estaríamos hablando de 8 o 10 operadores nuevos que llegarían al país a competirse la telefonía móvil que sería lo ideal. En ese contexto van a haber unos recursos importantes de la Nación y nosotros creemos que ustedes deben de provisionar o de prever esos ingresos y coordinar con esos ingresos la posibilidad de que esos ingresos acompañen estos recursos que le hacen falta a los distintos sectores sociales que se están planteando. Ese es un elemento que quiero dejar en consideración porque mañana o pasado mañana se va a rediscusión y no, nadie nos lo advirtió, nadie nos lo dijo, nosotros estamos generando estas consideraciones al respecto.

Lo último, señora Ministra del Transporte, se lo acabamos de mencionar acá al oído, tenemos una enorme preocupación porque nos acaban de informar que a la Comisión Sexta de Cámara, el Ministerio de Hacienda ha dado concepto negativo al proyecto que tenemos de Agencia de Seguridad Vial, que es un proyecto del corazón y de la sangre y de la esencia de esta Comisión Sexta, donde yo no podría cuantificar en horas ni en tiempo, pero sí en toda la responsabilidad y competencia que ha tenido esta Comisión, donde llevamos más de dos años estudiando todo este tema de la Agencia de Seguridad Vial, para que el Ministro de Hacienda ahora nos vaya a decir que emite un concepto negativo a este proyecto de ley, además porque la Ministra del Transporte está aquí y la Ministra de Transporte tan pronto llegó al Ministerio se puso la camiseta de la Agencia de Seguridad Vial y nos parece una absoluta contradicción que trabajando nosotros en un proyecto de la importancia que tiene la seguridad vial en el país, salga el Ministerio de Hacienda a darnos un concepto negativo, situación, esta, que es inaceptable, no la vamos a permitir y obviamente conduce a que nosotros desde el Congreso tomemos posiciones porque no vamos a aceptar ese concepto del Ministerio de Hacienda en el sentido de negarnos la viabilidad de un proyecto que va a salvar vidas, de un proyecto que va a organizar el sector y que obviamente tiene que ver con muchos temas. Inclusive el Senador Ferro especialmente quien es nuestro ponente, tiene una especial vocación de atender este asunto y este tema, justamente que en medio de la discusión que nosotros teníamos de este proyecto de ley, un vehículo asesinó a su papá, o sea, nos parece que este es un tema, no por lo que significa el Senador Ferro, sino que es una coincidencia absurda que no debió ocurrir pero no vamos a permitir pues que este proyecto que tiene todo un esfuerzo de más de dos años, que se ha logrado el consenso de muchos sectores, vaya pues con un concepto del Ministerio de Hacienda a ser destruido y a ser afectado. De una vez advertimos que revisen ese tema, inclusive le planteamos al Ministro de Hacienda desde este espacio una reunión inmediata para mirar ese tema puntual, porque nosotros hemos planteado con la mesa directiva que vamos a ir a la Comisión Sexta a hablar con toda la Comisión en pleno para sacar adelante nuestro proyecto.

Presidente:

El tema del Senador Alexánder López deja mucho que pensar y con el debido respeto señora Ministra, un Gobierno tiene que hablar un solo lenguaje, un Gobierno para ser eficaz y eficiente tiene que tener una sola visión, donde hay más de dos visiones hay división y eso es una muy pésima presentación ante el país. Pienso que el Ministro de Hacienda ligeramente o mal asesorado o por una influencia que no es muy conveniente, tomó esa determinación, pero esto es vergonzoso, sobre todo que un miembro del Gobierno esté en contradicción con la visión del mismo Gobierno. Aquí en este proyecto también hay bastantes intereses, hay muchos intereses en que no se quiere que este proyecto salga adelante y desde aquí estaremos trabajando con eso. Para finalizar voy a darle la palabra al representante de Planeación Nacional.

Subdirectora Territorial y de Inversión Pública del Departamento Nacional de Planeación (DNP), doctora Paula Ximena Acosta Márquez:

Yo voy a hacer una presentación muy corta enfocándome en los aspectos de inversión del sector transporte y la invitación que les quiero hacer hoy es que veamos la historia y la evolución de las inversiones que se han hecho en el sector transporte en particular durante este Gobierno. Les voy a mostrar algunas cifras, lo primero que hay que señalar es que la inversión durante estos últimos cuatro años ha tenido un crecimiento sostenido, un crecimiento

muy importante, partimos de niveles cercanos a los 26 billones en términos de inversión, el presupuesto que se está ejecutando este año es un presupuesto cercano a los 43 billones, el presupuesto que se ha presentado al Congreso de la República son cerca de 40 billones y dependiendo del trámite que tenga la ley por la cual se mantendría un año más el cuatro por mil, el presupuesto volvería a los mismos niveles que tenemos en ejecución este año que son cerca de 43 billones de pesos.

Es importante señalar que el presupuesto tiene una relación estricta con lo que se ha propuesto en el Plan Nacional de Desarrollo y que las inversiones propuestas para el Plan Nacional de Desarrollo, estaban previstas en el orden de 146 billones de pesos; con el presupuesto que se ha traído para discusión, debate por parte del Congreso son cerca de 166 billones de pesos los que se tendrían para desarrollar las diferentes obras. Hay algunos sectores que han salido más beneficiados de la distribución del presupuesto y esa es la labor que tenemos al interior de Planeación y la labor que tienen los sectores, en este caso el Ministerio de Transporte como cabeza del sector transporte, es hacer la distribución entre los diferentes rubros. Para el presupuesto de inversión del año 2014, de cada 100 pesos que se dedican a inversión, 17 pesos se dedican al sector transporte, eso es cerca de una quinta parte del presupuesto de inversión de la Nación, se está concentrando en el sector transporte, el único sector que supera esta participación es el sector de la inclusión social, pero las cifras hablan mucho más fuerte y acá estamos viendo que la prioridad del Gobierno Nacional tiene que ver con aumentar la competitividad, tienen que ver con aumentar las oportunidades para que las diferentes regiones puedan comunicarse, puedan generar unos mayores ingresos, tengan más oportunidades y en ese rubro de transporte, digamos, es uno de los mayores beneficiados, cerca del 17% de los recursos del presupuesto general de la Nación se destinan al sector transporte.

Esa es la evolución del gasto en donde quiero que veamos de manera conjunta los recursos de funcionamiento y de inversión; para el año 2013 fueron cerca de 8.1 billones en donde es el pico histórico que ha tenido el sector en materia de recursos de inversión y recursos de funcionamiento, para este año si bien la cifra es menor, son cerca de 6.7 billones de inversión y 625.000 millones de pesos de funcionamiento, es también uno de los niveles históricos más altos, a esto quisiera reiterar el mensaje de la Viceministra de Hacienda en donde esta es una de las fuentes de inversión, pero a eso se han sumado otros recursos muy importantes, particularmente los recursos de regalías con cerca de 2.4 billones de pesos en proyectos ya aprobados que están en alguna fase del proceso de ejecución o iniciando esa fase de ejecución que se suman a estas inversiones en donde también denota la importancia que le da a las regiones y no solamente el Gobierno Nacional, esos temas en donde hay un compromiso muy serio de muchos gobernadores y alcaldes para poder formular proyectos de inversión en el sector transporte entendiendo e identificando la importancia de estas inversiones.

Veamos el acumulado por periodos de Gobierno; yo quiero acá señalar que entre el periodo 2007 y 2010 en comparación con el periodo 2011-2014 hay un incremento de 91%, 91%, es decir, casi se duplican los recursos de inversión. Entre 2007 y 2010 se dedicaron cerca de 15 billones de pesos a todas las inversiones del sector transporte, entre el periodo 2011 y 2014 son cerca de 28 billones de pesos. En los promedios anuales esto significa que pasamos de unos niveles de inversión de 4.8 billones a cerca de 8.5 billones y nuevamente la invitación acá es a que veamos el panorama completo de los cuatro años en donde se le ha dado una gran prioridad a las inversiones en el sector transporte en donde además se ha mejorado de forma muy sustancial, la ejecución de proyectos, la estructuración de proyectos que es lo que a la larga va a determinar que las obras se ejecuten efectivamente y que puedan entregarse a las comunidades.

Otro tema sobre los cuales se discutió en la sesión de hoy tiene que ver con los contratos Plan, los contratos Plan es una herramienta nueva que se introdujo en el plan de desarrollo, pero que después se reafirmó en la ley de ordenamiento territorial en donde hasta el momento llevamos 7 contratos Plan suscritos con diferentes departamentos, está el departamento de Santander, el departamento de Boyacá, el departamento de Nariño, varios de los departamentos que están representados en esta Comisión, esos primeros contratos Plan, esos 7 primeros contratos Plan han sido los contratos Plan pilotos en donde estamos identificando el mejor mecanismo para poder, como socios, en calidad de socios de las entidades territoriales, identificar cuáles son las inversiones estratégicas, cuáles son los proyectos y cuál es la visión de desarrollo en esas regiones, superando la visión de corto plazo y llevando esos contratos Plan entre cuatro y cinco años.

Yo quiero agradecer al Ministerio de Transporte que ha sido un gran aliado en la implementación de esos contratos-Plan en donde hay dos componentes muy importantes: Uno, tiene que ver con la reprioriación de los recursos al interior de los sectores; en asocio con las entidades territoriales se define cuáles son esos proyectos más estratégicos y se movilizan recursos entre proyectos que ya están dentro de los sectores. Hay otros recursos frescos en donde Planeación Nacional, que son los menores, hacen el cierre de esas propuestas de contratos Plan. Con estas primeras experiencias lo que estamos haciendo es evaluando el modelo de contratos Plan y estamos pensando en una segunda generación que empezaría a partir del próximo año, en donde se definan reglas mucho más claras acerca de cuáles son los temas en los cuales se puede cofinanciar, cuáles deberían ser los porcentajes de cofinanciación entre los diferentes niveles que participan entre las gobernaciones, los municipios, la Nación y también unas reglas para la ejecución, de tal forma que teniendo cuál es el camino más claro para esos contratos Plan, podamos seguir avanzando y podamos seguir desarrollando esa herramienta que es una oportunidad muy significativa para las regiones y para el Gobierno Nacional de alienar agendas de inversión, de sumar esfuerzos, de sumar gestión y de remar todos para el mismo lado.

Agradezco el espacio que me da la Presidencia para presentar estas cifras y señalar y dejar como mensaje final que acá hay un compromiso muy serio del Gobierno, hay un esfuerzo muy grande por aumentar los recursos de inversión; siempre quisiéramos todos tener más recursos de inversión, pero las cifras son muy significativas y los niveles en los cuales está hoy el sector transporte, nada tienen que ver con los que estaban hace cuatro años y esto es en parte gracias al esfuerzo y al trabajo juicioso tanto del Congreso, en particular de esta Comisión, que tiene a su cargo el tema de transporte, como el mismo sector que ha hecho una revolución interna para poder ejecutar mejor, para poder planear mejor su inversión.

Presidente:

Señora Ministra tiene la palabra.

Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez-Correa Glen:

La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial fue una ardua labor que se hizo acá en esta Comisión, aquí se invitó, Ministro de Hacienda, Ministro de Salud, Ministra de Educación y todos participamos en ella y se llevó al Congreso a la Plenaria del Senado. No es el medio que yo me entere y lo siento, pero somos del mismo Gobierno, pero no es la forma que yo me deba enterar que hay una carta de ustedes oponiéndose al proyecto sin antes hablar conmigo; eso no debe pasar y menos en el Gobierno del Presidente. Y lo otro Carolina, con mucho respeto, si la preocupación es la financiación, no se han leído el proyecto, no tocamos cinco centavos del Presupuesto Nacional, si esa es la preocupación, pero yo aquí enérgicamente no apoyo eso Carolina, eso no me lo van a hacer, si no, que nombren otro Ministro de Transporte, pero eso no lo voy a aceptar.

Presidente:

Señora Ministra y Viceministra, yo sé que usted está casi que impedida porque usted fue Vicepresidente de Fasecolda, pero sí quisiéramos que nos informara usted que conoce y quién firma el documento y quien es el que hace llegar de parte del Ministerio.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Primero que todo hacer la claridad de que la visión del Gobierno es una sola, quisiera que la Ministra leyera el concepto primero antes de que tenga esta reacción. Es como dice ella, un tema que tenemos que mirarlo al interior del Gobierno, tenemos unas inquietudes en materia, lo estamos diciendo, va con copia, es la carta igual en los mismos términos.

Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez-Correa Glen:

Dígamelo a mí primero, pero no mande una carta al Presidente de la Comisión Sexta.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Ministra, tranquila, el procedimiento normal con el que manejamos los temas en Hacienda es dar un concepto fiscal, que es lo que nos pide el Gobierno, Ministra, pero la visión nuestra es la misma, la visión nuestra para que tengamos todos claridad, es contribuir a la reducción de la mortalidad y de la morbilidad.

Presidente, honorable Senador Alexánder López Maya:

La sesión no se ha levantado, le pido a los funcionarios que no se retiren, la sesión no se ha levantado, por favor, manténganse en el recinto, la sesión no se levanta. Vamos a escuchar a la Viceministra y vamos a intervenir los Senadores posteriormente.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Frente al tema de la Agencia nuestra posición es la misma y es buscar entre todos los elementos para reducir la accidentalidad vial, nosotros estamos comprometidos en la misma línea que el Ministerio de Transporte y en particular con el proyecto de ley, tenemos unas preocupaciones específicas que son las que están plasmadas en la ley: Cómo va a operar y a funcionar esta Agencia, cómo se va a complementar toda la parte de atención a las víctimas, son unos temas que tenemos ahí previstos desde la carta pasada que radicamos en esta misma Comisión, son unas inquietudes que aún no se han solventado y que han sido de plena exposición del Ministerio de Hacienda desde la legislatura pasada, entonces estamos manteniendo la misma posición esperando hacer esas claridades para poder dar el concepto fiscal. Lo que hace el Ministerio de Hacienda de acuerdo con la ley de responsabilidad fiscal, es emitir un concepto de la viabilidad que tiene el proyecto, en este caso tenemos unas inquietudes que se las manifestamos al Congreso, viene con copia a la Ministra y se la habíamos manifestado previamente en una comunicación, a la Ministra. Lamento esta situación, estoy de acuerdo, no es la forma en que se entere, la carta va tanto para la Ministra como para la Comisión.

Honorable Senador Alexánder López Maya:

En primer lugar, el debate no queríamos terminarlo con este tema, pero nos corresponde hacerlo. Creo, Viceministra, que nosotros hemos generado unas inquietudes en relación a cada uno de los temas del presupuesto del Ministerio de Transporte, en relación a Invías, a la Agencia Nacional de Infraestructura, a Aerocivil y obviamente la llevaremos a la Plenaria de las comisiones económicas para hacerlo.

Viceministra, yo pienso que esto es un irrespeto total contra nosotros, puede ser el Ministro de Hacienda o el que sea, pero a nosotros después de dos años no nos pueden venir a decir, el Ministerio de Hacienda, no puede salir la Viceministra de Hacienda a decirnos que no le da concepto favorable a un proyecto que salva vidas y que ustedes cuantifiquen salvar vidas en 27.000 millones al año, eso Viceministra es supremamente grave y, es supremamente grave porque ustedes no han medido el impacto, menos mal el Senador Ferro no está aquí, lo digo por el sentimiento que pueda sentir él, porque si estuviera el Senador Ferro, si estuviésemos toda la Comisión, las cosas serían mucho más fuertes de lo que yo hoy estoy planteándolo acá, es más, hago parte de los autores con 57 congresistas más. Esta Agencia de Seguridad Vial, si

en algo nosotros somos la oposición a su Gobierno, a este Gobierno y casi de los pocos proyectos que firmamos con 57 colegas más y por la importancia, era este, porque es un proyecto en donde han concurrido en dos años víctimas, asociaciones, transportadores, o sea, si algún proyecto ha tenido la vocación de recoger el sentimiento humano, es este proyecto de seguridad vial y ustedes no pueden decir que por 27.000 millones de pesos que le cuestan, no, inclusive no al fisco, sino a nosotros los ciudadanos porque en últimas somos los ciudadanos que estamos reclamando de que tengamos una dirección y un control en materia de seguridad vial para proteger vías, salga de manera inaudita, irresponsable, irrespetuosa y muchos calificativos más les puedo dar, a decir que no le dan el aval a este proyecto de ley.

Esto es un grave error, Viceministra, no lo aceptamos, es más, convoco a la Comisión Sexta para que este martes acompañemos un debate al Ministro de Hacienda, mañana vamos a votar la proposición y de una vez le notificamos, Ministra, para que el Ministro no vaya a sacar excusas, que no se le advirtió, que no se le dijo, porque mañana vamos a presentar una proposición, porque justamente mañana tenemos otra audiencia de seguridad vial en esta Comisión para fortalecer el proyecto que tenemos en la Cámara de Representantes y de una vez advierto, mañana vamos a estar toda la Comisión Sexta convocados y vamos a aprobar un debate al Ministro de Hacienda, solo en ese tema el próximo martes porque nos parece que ustedes no conocen el proyecto, ustedes no pueden desde el Ministerio de Hacienda mirar los proyectos por las cifras. Saben cuántas muertes en el cálculo que hemos hecho, se podrían evitar de las 6.000 muertes al año por accidentes de tránsito en los cálculos y en los efectos, porque es que aquí ha habido hasta conferencistas internacionales, hemos traído modelos españoles, ingleses, es más, hemos tenido una óptica internacional de la seguridad vial en el mundo para aplicar un modelo que inclusive va a ser exitoso hacia el mundo y ustedes por 27.000 millones lo tiran a la basura, no Viceministra se equivocan, se equivocan de manera grave.

A nosotros nos duele cada muerto que tiene la inseguridad vial en este país y es una vergüenza que ustedes estén en ese Ministerio de Hacienda, es una vergüenza que ustedes como Ministerio de Hacienda le digan al país que por 27.000 millones de pesos ese proyecto no es viable; cuántos muertos más tienen que haber en las carreteras y en las vías de este país. Si aquí no hay política de seguridad vial, si aquí hemos dicho en los debates que la señalización de este país es un absurdo, señor director de Invías, usted mismo lo sabe y que este proyecto justamente busca estructurar un modelo de seguridad vial en toda Colombia y en todas las vías del país, con recursos de nosotros los ciudadanos colombianos y colombianas y ustedes de manera irresponsable emiten un concepto, a nosotros nos acaban de notificar de esto apenas después de dos años, los debates y las audiencias que tuvimos aquí construyendo este proyecto, no tienen precio y este proyecto pudo haber salido en una o dos semanas, pero nos tomamos el tiempo suficiente para hacer algo bien, son 6.000 vidas las que están en juego y no sabemos cuántas más y por 27.000 millones de pesos al año, porque ahí sí multiplican y cuantifican.

¿Saben cuánto es la corrupción de este país al año? 9 billones; y ¿por qué no proyectan la corrupción al año en este país? 9 billones en cuatro años cuánta plata sería para el fisco nacional, ataquen la corrupción por lo menos en un 10% y verá cuánto recuperan en este país. Y ustedes multiplican que el costo en 10 años sería, Senador Guevara, de 270.000 millones porque causaría un efecto fiscal de 27.000 millones de pesos al año. No, eso es inaceptable e inconcebible y no lo podemos permitir. Señor Presidente yo le requeriría que levantemos la sesión, convoquemos mañana, para mañana traer la proposición citando al Ministro de Hacienda el próximo martes y que el Ministro de Hacienda aquí reverse esta decisión, porque no lo vamos a aceptar señor Presidente.

Presidente, honorable Senador Efraín Torrado García:

Senador Galvis, tiene la palabra.

Honorable Senador Honorio Galvis Aguilar:

La verdad es, que estoy tan sorprendido como todos mis colegas Senadores y las personas que están aquí acompañándonos. Este proyecto hizo su tránsito en la Plenaria del Senado en tal solo dos horas donde se habló fue de las bondades del proyecto, donde no se habló de ningún aspecto negativo y donde se felicitó al Gobierno Nacional precisamente por avanzar en un proyecto de esta naturaleza. Me solidarizo con las palabras que acaba de pronunciar el Senador Alexánder López, yo pienso que el Congreso debe estar atento con el desarrollo del proceso que va a seguir este proyecto, tenemos que todos, de manera unánime en el Senado de la República y también pasará en la Cámara, defender este proyecto que ha sido también recibido por los congresistas.

Quiero hacer una observación sobre las cifras que acaban de presentar en lo que tiene que ver con el presupuesto de transporte, señor Presidente; si bien es cierto que en este Gobierno del Presidente Santos hemos venido avanzando en la mitigación del rezago que tenemos en materia vial, sí me preocupa el presupuesto que está planteado para el año 2014 en el ramo de transporte, señor Presidente. Si miramos el año pasado para inversión por ejemplo en Invías, y ahí está el doctor Leónidas que nos puede ratificar esas cifras, el año pasado en Invías el presupuesto para inversión era de 4 billones 961.500 pesos y para este año tenemos solo 3 billones 848.620 pesos, más de 1 billón de pesos disminuye el presupuesto para inversión en vías de Colombia señor Presidente, eso que no es solamente lo que tiene que ver con seguridad vial, también con la inversión y yo pienso que ahí los congresistas que estamos interesados en que el país mejore su infraestructura vial, vamos a estar pendientes de que no se desmejoren los recursos que necesita este Ministerio señor Presidente.

Presidente:

Senador Guevara, tiene la palabra.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Presidente, yo creo que nosotros en un acto de solidaridad, llamémoslo así, con la Ministra debe-

ríamos decretar aquí paro contra el Ministerio de Hacienda. No es aceptable que el Ministerio de Hacienda, de una manera arbitraria por no decir que irresponsable con los intereses de los que transitan por las vías y las calles de nuestro país, venga a última hora a presentar una objeción a un proyecto de ley que tanto debate ha tenido aquí. Yo estoy de acuerdo que mañana citemos al Ministro de Hacienda y que él nos aclare si 27.000 millones de pesos son más importantes que 6.000 vidas que se sacrifican sin contar los lesionados, esto es un gran debate de largo y Presidente, solicito que de manera urgente, intentemos hacer el debate que hemos aprobado hoy porque en un término de 15 o un mes, la Registraduría Nacional del Estado Civil debe estar fallando la apelación sobre el tema de las firmas de Bogotá y yo lo quiero hacer porque es que es muy chistoso, Simpson está firmando, Obama está firmando, el mismo Gustavo Petro el Alcalde está firmando con un número de cédula diferente y esas firmas fueron avaladas por la Registraduría Distrital. Igualmente, ciudadanos interdictos y han avalado esas firmas; igualmente ciudadanos que revisadas las cédulas tendrían hoy 120 años, entonces yo tengo la convicción de que hay allí una grave irregularidad que el país y de manera particular Bogotá, debe conocer. Yo tengo esta información porque yo solicité el listado de las firmas, yo tengo el listado de las firmas que me lo envió Registraduría del Estado Civil y me parece que es urgente para que el Registrador nos diga cómo avalan unas firmas que son contrarias a la ley.

Presidente:

Yo preferiría, señora Viceministra, que no participara en esto ya que sus antecedentes le tienen incompatibilidades, usted como Vicepresidenta de Fasecolda.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Por qué la incompatibilidad, o sea, qué incompatibilidad tendría, obvio porque, o sea, yo trabajé en Fasecolda efectivamente, pero no tengo ningún nexo con Fasecolda, no me beneficio de Fasecolda; sí tengo un conocimiento pero no firmé la carta, simplemente la acabo de mirar y quiero hacerles dos precisiones.

Presidente:

Señora Viceministra, el Presidente soy yo y no le he dado la palabra. Con muchísimo gusto y con el respeto que usted me merece como dama, como Viceministra, como esposa del Ministro de Salud, como todos sus honores, pero nosotros la Comisión, este es el poder Legislativo, es el tercer poder del país. Tiene la palabra Senador Alexánder López.

Honorable Senador Alexánder López Maya:

Yo le plantearía lo siguiente, señor Presidente. Como la Viceministra ha dicho que ella sí fue funcionaria de Fasecolda y naturalmente esto afecta a ese gremio y a ese sector, porque parte de los recursos de los que hoy usufructa Fasecolda, van a ser recursos que se van a utilizar en proteger vidas, el elemento que tenemos, yo le plantearía a usted que le demos la palabra a la señora Viceministra y nos reservamos el derecho de remitir su intervención a la Procuraduría General de la Nación.

Presidente:

Señora Viceministra, tiene la palabra.

Viceministra General de Hacienda, doctora Carolina Soto Losada:

Solamente dos claridades. Primero, que no tengo impedimento pero si lo tuviera en todo caso la comunicación es elaborada por la Dirección de Presupuesto y después posteriormente llevada al Ministro respectivo. Hoy me entero, igual que ustedes, pero quiero resaltar para que ustedes que les acaba de llegar la comunicación como me acaban de decir ¿cuál es la posición del Ministerio? Primero, reiterar que compartimos la preocupación de ustedes por salvar las vidas que se están perdiendo año tras años en estos accidentes, que no tienen ninguna justificación y se pueden prevenir; segundo, que no es un concepto negativo, lo que estamos poniendo aquí si ustedes leen nuestra comunicación con detalle, sin exaltarse y con calma, pueden ver que a lo que los invitamos es que lo revisemos, continuemos con el estudio del proyecto para poder sacar adelante la iniciativa; eso es lo que estamos manifestando en nuestra carta. Tenemos una preocupación con la financiación actual del proyecto, pero también quiero decirles que aparte de trabajar conjuntamente con ustedes, porque estamos es para construir y no para destruir, es para que entre todos logremos el objetivo común de salvar las vidas.

Quiero también manifestarles que hace 15 días el Ministerio de Hacienda aprobó un documento para un crédito de 10 millones de dólares con este mismo objeto, estamos trabajando con el Ministerio de Transporte, de forma que se fortalezca el Ministerio, puedan crear un observatorio y tengan una unidad especializada en el control de la accidentalidad vial desde la óptica del Ministerio de Transporte, entonces el Ministerio no está ajeno, no es indiferente a la pérdida de vidas y por el contrario, respalda las iniciativas, siempre y cuando nos mantengamos dentro de las posibilidades y optimicemos los escasos recursos que contamos.

Presidente:

Senador López tiene la palabra.

Honorable Senador Alexánder López Maya:

Quiero terminar diciendo lo siguiente, señor Presidente. Estamos en un debate de conductores borrachos, conductores ebrios, estamos en un debate muy fuerte sobre el tema de la seguridad vial; que hay asesinos por acción y hay asesinos por omisión y en este caso hay asesinos que están al frente de un volante y de manera irresponsable están asesinando a colombianos y colombianas, y a mí me parece que esta forma de ustedes como lo dice textualmente el documento, firmado por el Ministro Mauricio Cárdenas, este Ministerio se abstiene de emitir concepto favorable y si se abstiene de emitir concepto favorable al proyecto de ley, significa que su concepto es negativo porque no entendemos otra cosa. Nosotros no somos tontos ni tarados, por consiguiente cada muerte que se dé en este país, a partir de no aprobar este proyecto de ley, es responsabilidad directa o indirecta de Mauricio Cárdenas Santamaría, Ministro de Hacienda; no sean irresponsables.

Agotado el Orden del Día y siendo las dos y veintiocho minutos de la tarde, el Presiente levanta la sesión y cita para el día de mañana a las nueve de la mañana.

El Presidente,

Efraín Torrado García.

El Vicepresidente,

Alexánder López Maya.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 09 DE 2013

(septiembre 18)

En la ciudad de Bogotá D. C., el día dieciocho (18) de septiembre de dos mil trece (2013), siendo las diez y veintiocho minutos de la mañana (10:28 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del martes, 18 de septiembre de 2013

I

Llamada a lista

II

Lo que propongan los honorables Senadores en puntos de aprobación de proyectos de ley

Presidente, honorable Senador Alexánder López Maya solicita a la Secretaria verificar el quórum

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García realiza el llamado a lista y contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cuéllar Bastidas Parmenio

Delgado Blandón César Tulio

Ferro Solanilla Carlos Roberto

López Maya Alexánder

Olano Becerra Plinio.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Mauricio

Duque García Luis Fernando

Guevara Jorge Eliécer

Prieto Soto Eugenio

Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando

Suárez Mira Olga Lucía

Torrado García Efraín.

Acto Seguido informa que se ha conformado quórum deliberatorio con la asistencia de 5 Senadores para iniciar la sesión formal de la Comisión.

Con la siguiente excusa deja de asistir el honorable Senador:

Baena López Carlos Alberto:

Bogotá D. C., septiembre 18 de 2013

Doctor

Efraín Torrado García

Presidente

Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República

Ciudad

Referencia: Solicitud autorización

Reciba un cordial saludo, Presidente Torrado:

Para los fines pertinentes, previstos en la Ley 5ª de 1992, atentamente me permito solicitar su autorización para que se me excuse de no asistir a la sesión de la Comisión Sexta Constitucional citada en el día de hoy, dado que estaré participando en la Tercera Cumbre Mundial del Alcaldes y Mandatarios Afrodescendientes, que tendrá lugar en Cartagena. Adjunto la Resolución número 028 del 16 de septiembre de 2013 expedida por la Mesa Directiva, autorizando lo anteriormente mencionado.

Cordialmente,

Carlos Alberto Baena López,

Senador de la República.

Presidente:

Antes de dar inicio a esta sesión, hay una proposición que la están firmando la totalidad de los Senadores de la Comisión Sexta citando al señor Ministro de Hacienda a un debate el próximo martes, que tiene como ocasión precisar todos los aspectos, prioridades y condiciones que se tienen en toda la discusión del proyecto de ley que pues ya hizo tránsito en esta comisión, en la Plenaria del Senado, que tiene que ver con la seguridad vial en el país, y que hoy está en Comisión Sexta de Cámara de Representantes, y que el día de ayer pues se presenta un enorme inconveniente, lo llaman un inconveniente no porque no lo podamos superar, porque el Congreso en estos asuntos legislativos, es autónomo y la autonomía del Congreso más allá en estos asuntos que tienen que ver con la protección de vidas humanas, con la protección y garantías, que como nosotros desde nuestra competencia debemos generar, entonces considero pues que esa citación que se tiene prevista para el próximo martes al señor Ministro de Hacienda, obviamente conduzca a que este proyecto se pueda impulsar de manera satisfactoria y podamos tener nosotros todas las herramientas y los elementos necesarios como Estado, para que en Colombia exista una política de seguridad vial, que permita, garantizar una mayor protección a los colombianos en materia de seguridad vial.

Tenemos toda nuestra aspiración y nuestro sueño, que esto va ligado también a una serie de proyectos que se han radicado tanto en Senado como en Cámara, en relación a la situación de los conductores ebrios y que obviamente ese proyecto va íntimamente ligado con esta valoración que se tiene, en el sentido pues de que parte de conducir en condiciones no aptas hace parte también de la seguridad vial, así que pienso que estructuralmente se está generando un esfuerzo muy importante, entonces esta citación al Ministro de Hacienda se convierte en una herramienta muy importante para nosotros avanzar en este proyecto. Estemos atentos, tan pronto ten-

gamos quórum decisorio para que se lea la proposición y procedamos a aprobarla el próximo martes, por favor, señora Secretaria, indique los funcionarios que se encuentran para esta sesión del día de hoy.

Secretaria:

Le comunica al presidente que hoy también sesiona la Comisión No Permanente de Seguridad Vial, convocada por el señor Presidente, el Senador Plinio Olano.

Informa que se encuentran presentes el señor Viceministro, Nicolás Estupiñán, por parte del Ministerio de Transporte, quien ha sido delegado por la señora Ministra de Transporte; se encuentra el señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Brigadier General Carlos Mena; el Director del Instituto Nacional de Medicina Legal, doctor Carlos Eduardo Valdez, al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto, el doctor José Antonio Cobo, como delegado por parte de la Contraloría; el Secretario de Tránsito y Transporte de Ginebra, Valle, Juan Manuel Alfonso Galvis; la doctora Mariana Tello García, la señora Directora de la Liga contra la Violencia Vial, doctora Mary Bottagisio; el doctor Mauricio Durán, del Consejo Nacional de Seguridad, como personas que en la mañana de hoy fueron invitados para la Comisión No Permanente de Seguridad Vial.

Presidente:

En calidad de Presidente de la Comisión No Permanente de Seguimiento a la Seguridad Vial, el Senador Plinio Olano tiene el uso de la palabra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Presidente, la propuesta que le voy a hacer es la siguiente:

Dentro de la fecha en que estaba citada la Comisión No Permanente, si usted me permite, podríamos darle inicio a la Comisión No Permanente en el momento en que se constituya el quórum, venimos a la comisión formal, aprobamos el Orden del Día y la proposición, y luego continuamos con la Comisión No Permanente. Ahora, si en verdad, faltan dos senadores, que están llegando, más bien aprovechemos y evacuamos un poco la introducción a esa proposición.

Presidente:

Senador, recogiendo su consideración y esperando que lleguen los colegas, que no van a pasar más de 10 minutos, pues quiero advertirle a los Senadores, algunos no estaban ayer, para que iniciemos una especie de discusión sobre por qué el origen de esta proposición: Es que el día de ayer conoció la Mesa Directiva de la Comisión Sexta una comunicación del Ministro de Hacienda, donde prácticamente niega la posibilidad de que el Proyecto de ley de Seguridad Vial avance por un condicionamiento.

Secretaria, usted por qué no me hace el favor y me le hace llegar a cada Senador, la comunicación del Ministerio de Hacienda, del día de ayer, para que ellos tengan pues una ubicación también material sobre este tema.

En esa comunicación el señor Ministro de Hacienda expresa la no aceptación del proyecto por una consideración económica que va a tener un costo cercano a los 27.000 millones de pesos anuales y que si eso se multiplica por 10 años –que no entiendo de dónde sacan los 10 años, pueden haber sido 15, 20 o 30–, que en 10 años va a costar 270.000 millones y que eso va a afectar en buena medida las finanzas del Estado. Lo que hay que advertir es que en todas las consideraciones, pues que ha tenido el proyecto como se planteó, jamás y nunca ha sido, desde el punto de vista de la estructuración del proyecto en la parte económica, se ha pensado en que de recursos propios del Estado se vayan a sacar, para nosotros avanzar en el tema de seguridad vial, de hecho hay unos recursos importantes, eso fue parte de una enorme discusión, de dónde iban a generarse los recursos para la constitución de la agencia y eso quedó muy bien definido en ese sentido.

Entonces nos preocupa que el concepto del ministro, sin ningún tipo de argumento ni jurídico ni técnico y menos de impacto social, pues haya prácticamente generado un concepto negativo, lo que obviamente en manos de un colega Representante a la Cámara, puede conllevarlo a que pues tome una decisión contraria al proyecto, porque si encuentra un concepto de estos, como el que generó el Ministro de Hacienda ayer, pues puede algún Representante a la Cámara pues negarse a avanzar en este proyecto argumentando lo mismo, de que no hay condiciones económicas.

Realmente ese argumento del Ministro de Hacienda es pobre, es un argumento precario, es un argumento muy por fuera de lugar, honorables Senadores: supongamos que eso cueste 270.000 millones en 10 años, los estudios o los análisis que se han hecho, no solo con Colombia, sino con otros países, indican que la reducción de muertes producto de accidentes, en aplicación de esta política que se está generando o de este proyecto de seguridad vial, pues la reducción va a ser enorme, o sea, garantizar la protección de una vida a partir de este proyecto, o sea, eso no debe tener costo y no debe tener ningún tipo pues de atadura ni de prohibición, que es lo que se quiere generar acá.

Entonces el argumento definitivamente no tiene ningún tipo de explicación, porque no solamente es el tema de pérdida de vidas, nosotros tenemos pues en el informe que nos entregan anualmente las autoridades viales del país el número de muertes por accidentes supera los 5.000 y el número de personas que presentan traumatismos o que presentan pues todo tipo de fracturas o lesiones, superan ya los 11.000, así pues que toda la justificación social, toda la justificación de orden de prevención pues la tenemos, y 27.000 millones, suponiendo que los 27.000 millones provengan del erario, pues no es plata ni es recurso pues que pueda no permitir avanzar en este proyecto, entonces de ahí que el Ministro de Hacienda, entonces pienso que tendrá que venir a este debate, someterse a toda la experticia que se ha tenido en la construcción de este proyecto.

Senador Plinio Olano, usted como Presidente se debe poner al frente de la orientación de este debate, obviamente nosotros vamos a acompañarlo, además porque usted es el Presidente de la Comisión para este tema y para estos asuntos, y lo que consideramos prudente entonces es que este martes de manera inmediata, de manera urgente, el Ministro de Ha-

cienda venga a esta comisión a responder por qué él se opone al Proyecto de ley de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Básicamente es la consideración para abrir un poco la discusión para que ustedes tengan en cuenta esta proposición y podamos entonces avanzar en su aprobación. Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

La situación que se planteó en el día de ayer coge de sorpresa a todos los colombianos porque indiscutiblemente durante más de año y medio, presidida por el doctor Plinio Olano, se ha venido desarrollando un proyecto precisamente para estudiar toda las circunstancias que en este momento están viéndose producto de la accidentalidad vial y que ha despertado la preocupación de todos los colombianos, en relación con un tema que hoy en día toca a cada uno de los ciudadanos que tienen la posibilidad de usar las diferentes vías del país y que cada día más se están convirtiendo en víctimas por la falta de cultura, de manejo y de responsabilidad en el tema de la política de accidentalidad y especialmente de seguridad vial en Colombia. Pero lo más triste y lo más lamentable de todo este hecho es que después de haber logrado construir un proyecto de ley, que tiene la dimensión a partir del conocimiento de una realidad que está viviendo Colombia en este aspecto, en donde se han medido cifras con toda la claridad, en donde se han dado a conocer cuáles son los hechos que en este momento están generando todo este tipo de situaciones, y después de que el Gobierno Nacional, especialmente el Ministerio del Transporte asume en representación del gobierno este proyecto para poderlo impulsar en el Congreso de la República, de la noche a la mañana la famosa queja de la falta de transversalidad en todas las políticas públicas del Estado hoy se reclame ante una decisión del Ministerio de Hacienda de no entregarle concepto favorable a una iniciativa tan importante.

Si hacemos la comparación de lo que ha venido sucediendo en muchas naciones del mundo, en donde este tema se ha convertido en un objetivo fundamental del desarrollo de la política pública, en donde Colombia ha intentado desde hace unos años poder superar estas cifras, que lamentablemente están afectando a muchos ciudadanos, la insolidaridad pero más que todo la insensibilidad del Ministerio de Hacienda pone de presente unos temas que son fáciles de discutir y fundamentalmente de controvertir en todo sentido. Pero lo que es más paradójico es que este concepto se dé ahorita en la discusión que tiene que darse al interior de la Cámara de Representantes, y no se hubiera hecho en su momento en la discusión que durante mucho tiempo se dio aquí en la Comisión Sexta, y en donde fundamentalmente también, en la Comisión de Seguimiento, tenía presencia el Gobierno Nacional, y creemos nosotros que después de hacerle un análisis profundo a lo que está contenido en este concepto, creo que el Ministerio de Hacienda está lejos de la realidad de lo que hoy en día necesita el sector del transporte, pero lo más importante de lo que significa preservar la vida de cada colombiano, que todos los días tiene la posibilidad de utilizar las diferentes vías públicas y que obligatoriamente, independientemente de su condición, puede ser víctima de situaciones por la falta de poder articular una política en materia de seguridad vial, y que nos vengan a decir que aquí no hay una claridad frente a la construcción del proyecto, cuando fundamentalmente ellos pueden hacerlo a través de la construcción de las diferentes propuestas y terminen objetando la totalidad del proyecto en relación fundamentalmente porque no hay una claridad en los orígenes o en las fuentes de financiación, me parece desde todo punto de vista absurdo, y ahí sí recojo unas palabras que ayer pronunció la Ministra cuando se presentó el incidente, lamentablemente no han leído con profundidad lo que corresponde a este proyecto.

Doctor Plinio Olano, señores Senadores y todos los funcionarios del Gobierno Nacional que durante más de año y medio se han acercado o han estado en esta comisión de seguimiento, han venido trabajando, parece que todo el esfuerzo que se hizo para el Ministerio no vale la pena, y no le buscan salidas frente a este tema, que es lo más paradójico, se cierran simplemente dentro de un marco fiscal para decir que no hay claridad, por ejemplo, en relación con los funcionarios que se van a requerir –son temas de responsabilidad que la nueva agencia tiene que tomar, para poder lograr el cumplimiento de sus políticas–, ahí precisamente dentro de las fuentes que están enumeradas en el artículo 6°, señala cómo pueden recibirse esos recursos y de qué va a sobrevivir precisamente esta agencia nacional, me parece que en ese sentido, y para dejar lo que tiene que ser la discusión, es que nosotros no podemos permitir, siendo los autores de esta iniciativa, que solamente quede en la Cámara de Representantes la posibilidad que con este concepto se hunda un proyecto tan importante para el Ministerio del Transporte y para el país, y en ese sentido sí tenemos que nosotros convocar la solidaridad del Presidente Santos, del Gobierno Nacional, y también tener la posibilidad de discutirle al Ministerio de Hacienda cada uno de los aspectos que aquí han sido señalados en este concepto.

Por lo tanto, esa proposición que se va a aprobar por parte de esta comisión, debe obligar a que el Ministro de Hacienda venga él directamente y le ponga la cara al país frente a estos temas, que son fundamentales, que están contenidos en el Plan de Desarrollo, que son iniciativas del Gobierno del Presidente Santos, y no simplemente en la letra muerta de un concepto, con el cual quieren sepultar una iniciativa que fundamentalmente es importante. Y la pregunta es: que sigan todos los días, como lo estamos viendo en los medios de comunicación, cómo mueren colombianos y colombianas por falta de articular una buena política en este sentido, para poderle crear un tema de responsabilidad a los concesionarios que tienen la obligatoriedad de poder lograr todos los temas en materia de señalización, en cumplimiento contractual, de lo que nosotros tenemos que vivir y padecer, no solamente desde el punto de vista personal, sino de la representación de muchos ciudadanos en este país, y la indiferencia nos lleve todavía cada vez más a ver cómo los medios de comunicación, nos señalan todos los días cómo perecen los colombianos y no haya aquí una articulación frente a este tema de la política de se-

guridad vial, frente a eso no nos vamos a quedar quietos, vamos a ser solidarios con todos nuestros compañeros que han trabajado en este proceso y con usted, Senador Plinio Olano, que ha sido el abanderado de este proyecto, de esta comisión, que la ha convocado conjuntamente con otros Congresistas, que la ha trabajado con el corazón y con el compromiso de poderla sacar adelante, y no nos vamos a quedar quietos.

Creo que no vamos a asistir a que sepulten un proyecto tan importante para la vida de este país simplemente como espectadores, cuando teníamos nosotros la oportunidad de hacerle todas las modificaciones que fueran necesarias en el primer debate y en el segundo debate en la Plenaria del Senado, para que ahora nos aparezcan simplemente con este proyecto, para que sea la Cámara la que termine sepultándolo porque supuestamente no va a tener cómo financiarse, y eso no lo podemos aceptar y en ese sentido firmaremos esa proposición para hacerle el respectivo debate al Ministro de Hacienda y para demostrarle cuán equivocados están frente a la indolencia que tienen a una iniciativa tan importante para el país.

Presidente:

Senador Plinio Olano en el uso de la palabra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

En la sesión de ayer yo hice mención, delante de la señora Viceministra de Hacienda, a lo inoportuno de un concepto de esa categoría, pero la verdad yo no sabía que los demás miembros o que el propio gobierno no conocían el concepto que había enviado el Ministerio de Hacienda. Por eso me parece, en primer lugar, rescatar y agradecer la solidaridad de los miembros de la comisión, me parece que esto aquí, frente al tema de accidentalidad, no hay diferencias políticas, los muertos son de todos los colores políticos y esa tarea nos corresponde a todos como sociedad.

En segundo término, resaltar el respaldo que al proyecto le ha dado la Ministra: la actitud de la Ministra merece todo nuestro respaldo porque uno no puede hacer parte de un Gobierno en el que cada cual jale para donde quiera, y nosotros nos hemos venido acostumbrando en el Congreso a que el que jala más duro es el Ministerio de Hacienda y entonces por eso en estos 15 años que tengo en el Congreso de la República jamás he votado un Presupuesto Nacional, porque votar un Proyecto de ley de Presupuesto Nacional de alguna manera nos inhibe a nosotros de ejercer la función principal del control político: No tenemos iniciativa, lo presenta el Gobierno para que nosotros lo aprobemos y entonces algo que aprobamos ¿cómo después lo vamos a discutir? Por eso la importancia del ejercicio de control político que estamos haciendo sobre cada uno de los presupuestos en los diferentes sectores, por lo menos para que quede constancia de que no tenemos satisfacción, tal como se le expresó ayer al Ministerio, lo hizo el Senador Parmenio, lo hizo el Senador César Tulio, lo hizo la Comisión, nosotros no nos sentimos satisfechos porque los recursos para los sectores que aquí nos corresponden son insuficientes.

Pero bien, sobre el tema de la proposición y de la citación a un debate al señor Ministro de Hacienda, yo guardo la esperanza de que el Ministro de Hacienda haya firmado esto sin saber qué era lo que estaba firmando, lo digo desde ahora, porque no creo que un ciudadano que ha tenido la oportunidad de ser Ministro de Transporte, Director de Planeación Nacional, Ministro de Minas y ahora Ministro de Hacienda, vaya a firmar algo como esto, que lo que refleja es una total ignorancia del Ministerio sobre los temas que aquí se han discutido, si la que preparó eso fue su Viceministra, que lo firme ella, para que ella sea la que responda. Por eso de entrada, en la proposición yo le voy a pedir la presencia de un delegado de la Procuraduría, porque aquí tiene que quedar claro el tema de inhabilidades e incompatibilidades: yo no puedo salir de la puerta giratoria de ser Vicepresidente de Fasecolda a venir a defender aquí ciertos intereses que tienen los aseguradores en este tema.

Y en segundo término, avalo totalmente la iniciativa y asumo la responsabilidad de conducir el debate en ese día, porque siento que cada vez más se manosea la autonomía del Congreso, debe haber una oficina del Ministerio de Hacienda en que para todos los proyectos que lleguen, todos los proyectos tienen ya un –una vez lo dije– un formato en el que al final dice: "No vemos viable ese proyecto porque no hay recursos para eso", pues en esta tacaron burro, lo dice el propio Presidente y tengo la satisfacción de decir ahora, que el Presidente hoy en la mañana le dio respaldo total a este proyecto, porque es que aquí no estamos pidiendo un solo peso del Presupuesto Nacional, y de esa manera se lo dijimos directamente al señor Ministro, es más, el propio Ministro Cárdenas en algún momento dijo: "Hombre, cómo nos ayudan ustedes sacando ese proyecto adelante sin tocar un solo peso del Presupuesto Nacional", qué tal este irrespeto tan grande con el Congreso de la República, de que aún sin tocar el Presupuesto Nacional a nosotros nos limiten la iniciativa que tenemos y la obligación que tenemos de desarrollar esto.

Para terminar mi intervención, solo dejarle como mensaje al Ministerio de Hacienda, esto que dice el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, que se aprobó por este Congreso de la República y que lo presentó el Gobierno Nacional y que él fue quien condujo las deliberaciones y la aprobación de ese proyecto: 2 El Ministerio de Transporte –dice el Plan Nacional de Desarrollo– liderará la implementación de este plan, coordinará las acciones de los distintos niveles de gobierno y evaluará la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial, que lidere la puesta en marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Este esquema servirá de soporte interinstitucional para la generación, seguimiento y control de las políticas establecidas, así como el fortalecimiento en la planeación y gestión de la seguridad vial en el país". Y lo que yo le alcancé a decir ayer a la Viceministra es que a ella no le importaban los 5.600 muertos del último año, y como ella sabe multiplicar, 25 por 10 dice que son 250, que es lo que dijo que costaba en 10 años, que también multiplique 5.600 por 10 y verá que le dan 56.000 muertos, y si lo que quieren son cifras, entonces que le ponga precio a los muertos, que le ponga precio, si eso es lo que ella quiera, si nos quiere poner en

la discusión, esa cuadriculada de ponerle precio a los muertos en Colombia, que le ponga precio a los muertos. Pero vea esta cifra: los traumas derivados del tránsito le cuestan al país 11.370 millones de dólares al año, multiplique por 1.950, 11,370... –Secretaria, si alguien nos ayuda para multiplicar eso– y verá que la cifra de lo que le cuesta la accidentalidad, ahí no hay discusión, no hay discusión, no hay discusión, no hay una mayor discusión desde dónde se debe seguir originando la necesidad, que es en la dirección que ha intervenido el Senador Carlos Ferro.

Yo no entro porque no vamos a hacer el debate sin el ministro, pero tenemos explicación para cada uno de los puntos que ellos cuestionan, y les quiero anticipar que el cuestionamiento es producto de una total ignorancia, que a mí me da pena mostrarlo como Congresista, como miembro de un partido de la coalición de este Gobierno, presentarlo como que esto lo pueda firmar un Ministro de Hacienda, si el ministro hiciese una rectificación pública de aquí al martes, nos eximiría de la vergüenza que nos produce entrar a discutir un documento como este a esta altura del partido, aquí las cosas que están dichas, fueron perfectamente discutidas en esta Comisión.

En esas condiciones, diría que sometiéramos a consideración la proposición que se presenta de citación al Ministro, si está o no la presencia del señor Procurador, de antemano, y si se quiere, nunca lo hacemos en la proposición, pero que el contenido de ese debate, por favor, sea un contenido que se le transmita directamente a la Procuraduría, para que haga la investigación de rigor sobre lo que ocurre realmente detrás de este proceso. A nosotros no nos pueden seguir manejando, si tienen intereses, que los declaren públicamente.

Presidente, honorable Senador Efraín Torrado García:

Solicita a la Secretaria leer la proposición.

Secretaria:

Anuncia que existe quórum reglamentario decisorio para aprobación de proposiciones.

Proposición

Cítese a los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría; de Transporte, doctora Cecilia Álvarez Correa, y a la señor Director de Planeación Nacional, doctor Mauricio Santamaría Salamanca, para que respondan ante esta Célula Legislativa sobre el concepto emitido por el Ministerio de Hacienda, al **Proyecto de ley del Gobierno número 166 de 2012 Senado, número 342 de 2013 Cámara,** *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*. Invítese al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, a la señora Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico, y al señor Defensor del Pueblo, doctor Jorge Armando Otálora Gómez.

Firmada por unanimidad de la Comisión Sexta del Senado de la República.

Presidente:

Tiene la palabra, Senador César Tulio Delgado.

Honorable Senador César Tulio Delgado Blandón:

Como apenas conformamos el quórum, entonces a ver si aprobamos el Orden del Día, había una solicitud del honorable Senador Plinio Olano, de evacuar el Orden del Día y luego la Comisión Accidental, ya tenemos quórum, entonces mi moción es en el orden de aprobar primero el Orden del Día de la Comisión y después sí mirar a ver cómo disponemos del tiempo.

Presidente:

Senador Prieto.

Honorable Senador Eugenio Prieto Soto:

Acabo de escuchar al Senador Plinio y creo que va como en ese mismo orden y para eso es la proposición, pero a mí sí me gustaría que nosotros también, o al menos yo creo que también lo debió haber hecho el Senador Plinio y creo que también lo hizo el Senador Ferro, expresar también la solidaridad con la Ministra frente al planteamiento que hizo ayer, porque me parece que es muy valioso el ejercicio de la Ministra en lo que ha hecho por ese proyecto de seguridad vial, nosotros hemos venido luchando desde esta comisión y desde la Comisión No Permanente de Seguridad Vial, pero sin el Ministerio prácticamente esto ni hubiera avanzado y encontrar en el mismo gobierno pues este obstáculo y la firmeza de la Ministra, a mí me parece que es muy importante resaltar, reconocer, valorar y acompañar, lo mismo que de la señora Contralora General de la República.

Ese es un tema entonces en el que yo insisto, que la invitación sea también muy especial en esta citación, porque también hemos encontrado allí un apoyo y un aporte moral y un acompañamiento decisivo para todo lo que es este proceso de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Presidente:

En consideración el Orden del Día, ¿lo aprueban?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

En consideración la proposición presentada por unanimidad de la Comisión Sexta.

Secretaria:

Ha sido aprobada la proposición, señor Presidente.

Presidente:

Senador Delgado, tiene la palabra.

Honorable Senador César Tulio Delgado Blandón:

En ese mismo orden quiero dejar una constancia sobre el tema de los servicios públicos domiciliarios.

Quiero que quede aquí esto como constancia dado que aquí hemos tenido negligencia total por parte del Ministerio de Minas en la aprobación de un reglamento técnico de revisiones domiciliarias, aquí hemos venido realizando unos debates y prácticamente el Ministerio de Minas y Energía es negligente, no anda con celeridad en el tema de sus deberes, a mi juicio, que tienen que ver con los servicios públicos.

La constancia que quiero dejar es una comunicación que fue dirigida al nuevo Ministro de Minas, está dirigida con copia al Juzgado Décimo Administrativo de Descongestión del Circuito de Bogotá, está dirigida con copia al Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con copia a Presidencia de la República, a la Procuraduría General de la Nación, en fin, a los medios de comunicación y, por supuesto, aquí a la Comisión Sexta, y esa comunicación es un derecho de petición dado que, vuelvo y reitero, aquí hemos venido hablando, esta comisión ha estado al pie en defensa de los servicios públicos domiciliarios, en defensa de los ciudadanos, en defensa de los usuarios y ya va más de año y medio y nada que actúa el Ministerio de Minas y Energía en la expedición del reglamento técnico que va a regular las revisiones técnicas domiciliarias.

Entonces quiero dejar como constancia esa solicitud, ese derecho de petición, donde hace el llamado a que hay un incidente de desacato por parte del Juzgado Décimo, donde habla de que se estableció una acción de cumplimiento, emitida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, y también aquí el Ministro de Minas y Energía, el doctor Federico Rengifo, se comprometió a sacar con celeridad, lo más pronto posible, ese reglamento que defendía a los ciudadanos y a los usuarios y hasta hoy nada que se expide, entonces quiero dejar como constancia que hoy 18 de septiembre del año 2014, habiendo una acción de cumplimiento del 19 de diciembre del 2012, el Ministerio de Minas y Energía no actúa en defensa de los usuarios, en defensa de los ciudadanos y la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios tampoco actúa en defensa de los ciudadanos, en contra de estas revisiones técnicas domiciliarias.

Presidente:

Senador Ferro, tiene la palabra.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Simplemente era para recordar que en esta comisión fue aprobada una proposición por unanimidad el pasado 20 de agosto y en el cual usted, señor Presidente, y la Mesa Directiva puso fecha para que se hiciera precisamente un debate, en donde se cita a la señora Ministra de Transporte, a la doctora Cecilia Álvarez Correa; a la señora Ministra de Educación, María Fernanda Campo; al señor Fiscal General de la Nación, doctor Luis Eduardo Montealegre; al Director de la Escuela de Seguridad Vial, el Coronel Carlos Hernán Camacho Sarmiento, con invitación al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado; a la señora Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico; a la señora Directora Ejecutiva del Fondo de Prevención Vial, la doctora Alexandra Rojas Lopera; al Presidente de la Fundación "Por la Vía Por la Vida", a la doctora Mary Bottagisio; para que sirvan intervenir y brindar las propuestas enfocadas a la prevención, reducción y sanción de la accidentalidad vial causada por los conductores en estado de embriaguez, de conformidad con el cuestionario que posteriormente se presentará, pero quería dejar esta anotación para que se supiera que ustedes ya pusieron fecha, que el Congreso de la República y especialmente la Comisión Sexta ha estado muy pendiente frente a este tema y creo que se vienen dos o tres semanas en donde tendremos que trabajar mucho en este tema de lo que es la seguridad vial.

Presidente:

Honorables Senadores, esa citación está agendada para el día miércoles, 2 de octubre.

Entonces el Senador Plinio Olano va a continuar, después de levantar la sesión, con la Comisión No Permanente de Seguridad Vial.

Agotado el Orden del Día y siendo las once y doce minutos de la mañana (11:12 a. m.), el Presidente levanta la sesión y convoca para el próximo martes, a las 10 de la mañana en el recinto de la Comisión.

El Presidente,

Efraín Torrado García.

El Vicepresidente,

Alexánder López Maya.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

CONTENIDO

Gaceta número 808 - Lunes, 7 de octubre de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN Págs.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Acta número 08 de septiembre 17 de 2013..... 1

Acta número 09 de septiembre 18 de 2013..... 31

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2013