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 XXIV - Nº 961 Bogotá, D. C., martes, 24 de noviembre de 2015 EDICIÓN DE 44 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 04 DE 2015

(agosto 18)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día dieciocho (18) de agosto de dos mil quince (2015), siendo las diez y cincuenta y ocho minutos de la mañana (10:58 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 sesionar:

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, da inicio a la sesión y ordena al señor Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a Lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Correa Borrero Susana

Fernández Alcocer Mario Alberto

Niño Avendaño Senén

Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando.

Hay 4 Senadores presentes, hay quórum deliberatorio, señor Presidente.

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

Aguilar Hurtado Mauricio

Bustamante García Everth

Cabrera Báez Ángel Custodio

García Zuccardi Andrés Felipe

Martínez Rosales Rosmery

Prieto Riveros Jorge Eliéser

Santos Marín Guillermo Antonio.

Con las siguientes excusas dejan de asistir los honorables Senadores Laureano Augusto Acuña Díaz y Sandra Elena Villadiego Villadiego.

Bogotá, D. C., agosto de 2015

Doctor

Jorge Eliécer Laverde

Secretario General

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Ciudad

Respetado doctor:

Por instrucciones del Senador Laureano Augusto Acuña Díaz me permito informarle que por motivos de salud se encuentra incapacitado, le fue imposible asistir a la sesión de la Comisión programada por la corporación el día 18 del presente año. Por lo anterior, me permito presentar excusas.

Cordialmente,

Sandra Vergara Pérez,

Asistente.

Anexa incapacidad del Senador.

Bogotá, D. C., octubre 2 de 2015

Doctor

Jorge Eliécer Laverde

Secretario Comisión Sexta

Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor:

De manera atenta, por instrucciones de la honorable Senadora Sandra Villadiego Villadiego, me permito presentar para su conocimiento y trámite pertinente, certificado de incapacidad médica de la honorable

Senadora, el cual justifica la inasistencia a la sesión de la Comisión correspondiente al día 18 de agosto del año en curso.

Cordial saludo,

Ana María Esnate Morelos,

Funcionaria U.T.L.

Senado de la República.

Anexa incapacidad de la Senadora.

El Presidente:

Señor Secretario, existe quórum deliberatorio. Mientras tenemos quórum decisorio, sírvase hacer la lectura del Orden del Día y buscar que de manera pronta se hagan presentes los funcionarios citados. Registre, por favor, la presencia del Senador Guillermo Santos en la sesión.

El Secretario:

Registrado, señor Presidente:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del martes 18 de agosto de 2015, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives, en cumplimiento de la Proposición número 62 de 2015.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón, y al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado.

Proposición número 62 de 2015

Cítese a la señora Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, para que en sesión de la Comisión Sexta y en la fecha que indique la Mesa Directiva, informe sobre la implementación y operación de los peajes electrónicos en las vías del país. Invítese al señor Contralor General de la República, Eduardo Maya Villazón.

Cuestionario:

Para la señora Ministra de Transporte:

1. ¿Cómo se manejan hoy día los peajes en el país?

2. ¿Cuáles son los contratos de recaudo de peajes que existen actualmente en el país, cómo es su estructura financiera y cuál la fecha de vencimiento de dichos contratos?

3. ¿En qué consisten los peajes electrónicos que usted anunció en días pasados al país, y con qué estudios cuenta el Ministerio de Transporte para ello?

4. ¿Cómo se llevará a cabo la implementación y operación de los peajes electrónicos?

5. ¿Qué tecnologías serán usadas en los peajes electrónicos y cuántos proveedores de las mismas existen en el mercado?

6. ¿Cuáles serán los costos que tendrá la implementación y operación de los peajes electrónicos, qué presupuesto existe y quién asumirá dichos costos?

7. ¿Qué mecanismo de contratación se usará para la implementación y operación de los peajes electrónicos, quién llevará a cabo la contratación y cuándo se tiene programado el inicio de dicho proceso?

8. ¿Quiénes podrán participar en dicha contratación y con qué características?

9. ¿Qué sucederá con los actuales operadores de peajes y con los actuales concesionarios de vías frente a la implementación de los peajes electrónicos?

10. ¿Qué beneficios tendrá para el Estado y para los usuarios la implementación y operación de los peajes electrónicos?

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, y aprobada por unanimidad en la sesión del 12 de mayo de 2015.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien.

Señor Secretario, sírvase informar si ha llegado a la Comisión, por Secretaría, alguna excusa de los funcionarios citados y quiénes son los funcionarios citados y quiénes son los invitados.

El Secretario:

Sí señor Presidente. Hoy al correo que de la Comisión, 8:38 de la mañana, hoy 18 de agosto, fue recibida la excusa de la Ministra de Transporte con su delegación; a las 8:40 de la mañana fue reenviada a los correos electrónicos de los honorables Senadores. Citado Ministerio de Transporte, la doctora Natalia Abello Vives; presenta excusa y delega en los doctores Enrique Nates Guerra, Viceministro de Transporte, y Carlos Alberto García, Director de Invías. Contraloría General de la República no asiste pero delega al doctor Ricardo Rodríguez Yee; Procuraduría General de la Nación no asiste y delega al doctor *Germán Guay Castiño**. Estos son los citados y a quienes han delegado, señor Presidente, lo cual radica y reposa en la Secretaría General de la Comisión.

El Presidente:

Muy bien, ¿se encuentran aquí los delegados de la Procuraduría y de la Contraloría, los doctores *Guay** y el doctor Rodríguez?

El Secretario:

(Fuera del micrófono)

De la Contraloría está subiendo.

El Presidente:

El de la Contraloría está subiendo; bueno, dígale que suba tan rápido como suben las investigaciones, pero que llegue, por favor. Sí, esto es un poco serio, es que aquí nos va a tocar, aquí nunca, nunca se le ha hecho un debate ni al Procurador ni al Contralor, y esto es una falta de respeto también con la entidad, con la corporación, por eso los funcionarios citados no vienen, porque las entidades de control no asisten. Yo le ruego el favor al señor que se encuentra aquí asistiendo en la

parte del auditorio, si usted tiene nexo con la entidad o si está delegado del señor Delegado, del Contralor General, que este es un llamado con carácter obligatorio, obligatorio, que le hace la Comisión Sexta. Lo mismo al delegado del señor Procurador General de la Nación. Nos va a tocar llamar al Contralor y al Procurador a un debate, para que nos expliquen cómo es que sus funcionarios no vienen. Yo entiendo que el Contralor y que el Procurador no pueden estar personalmente en todos los debates, pero sus funcionarios de alta categoría, del primer nivel jerárquico que deben venir aquí a cubrir los debates y a cubrir, desde luego, y a recibir todas las informaciones que los citados aquí tienen, están en esa obligación porque es además la fuente primigenia y desde luego auténtica de la información, que nosotros debemos tener para alimentar nuestros debates de manera objetiva. Esta es una comisión que se ha caracterizado quizás por el rigor técnico que maneja en hacer debates, por cuenta de todos los Senadores, siempre objetivos, siempre responsables, siempre cifrados, siempre propositivos incluso, de tal forma que nos parece muy extraño que de manera consecutiva esté ocurriendo esto. Señor Secretario, registre, por favor, la presencia del Senador Everth Bustamante.

El Secretario:

Sí señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase continuar con el Orden del Día.

El Secretario:

Sí señor Presidente, Proposición número 62 de 2015: Cítese a la señora Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, para que en sesión de la Comisión Sexta y en la fecha que indique la Mesa Directiva, informe sobre la implementación y operación de los peajes electrónicos en las vías del país. Invítese al señor Contralor General de la República, Eduardo Maya Villazón.

El Presidente:

Muy bien.

Señores. Senadores, señor Vicepresidente, su opinión al respecto. Creo que aquí hay unos funcionarios del Ministerio, del Viceministerio; ¿no sé si ya está llegando el señor Viceministro? Senadora Susana Correa, tenga el uso de la palabra.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias señor Presidente, buenos días a todos los Senadores, a todos los presentes. Presidente, yo creo que lo que está pasando hoy es precisamente por citar con tan poquito tiempo a los funcionarios. Este debate se dio creo que el jueves o viernes, precisamente por eso las respuestas de la Ministra llegaron anoche. Yo no quiero defender a los funcionarios, porque usted sabe que yo soy una de las críticas más grandes que tienen cuando los funcionarios no vienen, pero cuando los citamos a tiempo y cuando planeamos los debates. Yo sé por qué se da esto, por la cancelación de los otros, pero sí quisiera que miráramos cómo vamos a trabajar y en qué tiempo vamos a tener para citar a estos funcionarios, para que no nos queden mal y nosotros tengamos que venir aquí a esperar que los funcionarios se presenten, cuando la citación ha sido casi solamente dos días antes. También, señor Presidente, quisiera pedirle a usted el favor: De la legislación pasada, cuando usted no era Presidente, quedaron varios controles políticos de cada uno de nosotros ya casi que en el papel y yo veo que no se está llevando ni siquiera un orden; a mí me gustaría saber usted cómo, señor Presidente, va a proceder con todos esos debates de control político, que cada uno de nosotros había citado y están en la Secretaría de esta Comisión. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Sí señora Senadora, evidentemente... quiero que, señor Secretario, se registre la presencia del Senador Prieto e igualmente la presencia del Senador Cabrera en la Comisión. El debate programado para el día de mañana, que nos había concentrado toda la atención, en la ciudad de Sincelejo por el tema de Electricaribe, por unas circunstancias de orden personal del Senador citante, nos pidió que hiciéramos un aplazamiento, incluso hoy vamos a fijar la fecha de nuevo, convenida con ustedes; deberá ser un miércoles, más aún tuvimos la oportunidad de pedirle al Defensor del Pueblo, quien se desplazó a la Costa Caribe durante cerca de 2 semanas, en interregno pues para escuchar directamente de la comunidad qué está ocurriendo, y eso sea elemento también que traigamos al debate, por esa razón el día jueves convocamos a este debate, pero fueron notificados los citados. Comprendemos naturalmente que entre el jueves y el martes no hay sino apenas un día y medio hábil, pero también, como se lo expliqué a los enlaces parlamentarios del Ministerio y de... básicamente del Ministerio de Transporte, es que este debate había sido desde mucho antes anunciado y los cuestionarios habían llegado allí hace más de un mes y medio, de tal forma que había rigor de tiempo suficiente para que los cuestionarios estuvieran complementados; más aún, el señor Viceministro... la Ministra, entiendo, radicó la carta, pero el señor Viceministro, entiendo, está en camino para cumplir con este debate y naturalmente darle cumplimiento a la citación. Senadora Correa.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias Presidente. Quería recordar que la citante principal de Electricaribe soy yo, pero que también estuve de acuerdo con el Senador Mario Fernández Alcocer, de que pospusiéramos ese debate, pero queremos que definitivamente ese debate se haga, señor Presidente, y le pedimos a usted que nos ayude a que realmente ese debate se realice en la próxima fecha que vamos a programar. Gracias Presidente.

El Presidente:

Sí, yo quiero en eso pedirles la solidaridad a todos los Senadores, sabemos que estamos todos con unas ocupaciones extra-legislativas, que son las políticas, pero vamos a tener que atender este debate. Quiero contarle que el jueves pasado, en una conferencia que yo dictaba en el Foro de Región Caribe, Infraestructura, Transporte y Arquitectura en Barranquilla, la preocupación más grande que existe en la Región Caribe es el tema de Electricaribe; esto es... está a punto, Senador Cabrera, de salirse de las manos: Una entidad que tienen 18.000 empleados, que tiene un déficit, más aún, el Estado acaba de anunciar 4.2 billones para mitigar el levantamiento, pero vía tarifaria comenzaron a cobrar sobre los usuarios. Rápidamente yo escucho unas denuncias allí de 6 o 7 sectores, sin que me hubiese propuesto porque era un evento distinto, de materia diferente, donde allí llegaron con datos en mano: Facturación, Senador Bustamante, por ejemplo de una pequeña institución universitaria que pagaba 2.5 millones al mes, pasó a pagar 7.8 millones; hogares normales

de estrato 1, 2 y 3, triplicado y hasta cuadruplicado el valor de la tarifa. Quiere decir que el tema es muy preocupante, muy alarmante; entendemos que el Defensor viene también muy preocupado, yo le pedí por escrito, en nombre de la Comisión, que nos haga llegar el informe de lo que él ha recogido. De la misma manera, señor Secretario, le quiero pedir que oficialmente oficie, valga la redundancia, al Contralor General de la República, para que nos envíe el contenido de su intervención, respecto del tema de Electricaribe, y su posición, su percepción; e igualmente al Procurador General de la Nación. En la misma mañana de hoy, terminada la sesión, deben llegar esas comunicaciones a estos despachos, para que sean los elementos que tengan los Senadores para la realización de este debate y podamos tener, desde luego, el éxito debido.

Señor Secretario, sírvase verificar ¿sí existe quórum decisorio y deliberatorio?

El Secretario:

Sí señor Presidente, hay 7 honorables Senadores presentes; se puede aprobar el Orden del Día.

El Presidente:

Sírvase darle de nuevo lectura al Orden del Día.

El Secretario:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del martes 18 de agosto de 2015, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación a los señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives, en cumplimiento de las Proposición número 62 de 2015.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón, y al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado.

Proposición número 62 de 2015

Cítese a la señora Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, para que en sesión de la Comisión Sexta y en la fecha que indique la Mesa Directiva, informe sobre la implementación y operación de los peajes electrónicos en las vías del país. Invítese al señor Contralor General de la República, Eduardo Maya Villazón.

Cuestionario:

Para la señora Ministra de Transporte:

1. ¿Cómo se manejan hoy día los peajes en el país?

2. ¿Cuáles son los contratos de recaudo de peajes que existen actualmente en el país, cómo es su estructura financiera y cuál la fecha de vencimiento de dichos contratos?

3. ¿En qué consisten los peajes electrónicos que usted anunció en días pasados al país, y con qué estudios cuenta el Ministerio de Transporte para ello?

4. ¿Cómo se llevará a cabo la implementación y operación de los peajes electrónicos?

5. ¿Qué tecnologías serán usadas en los peajes electrónicos y cuántos proveedores de las mismas existen en el mercado?

6. ¿Cuáles serán los costos que tendrá la implementación y operación de los peajes electrónicos, qué presupuesto existe y quién asumirá dichos costos?

7. ¿Qué mecanismo de contratación se usará para la implementación y operación de los peajes electrónicos, quién llevará a cabo la contratación y cuándo se tiene programado el inicio de dicho proceso?

8. ¿Quiénes podrán participar en dicha contratación y con qué características?

9. ¿Qué sucederá con los actuales operadores de peajes y con los actuales concesionarios de vías frente a la implementación de los peajes electrónicos?

10. ¿Qué beneficios tendrá para el Estado y para los usuarios la implementación y operación de los peajes electrónicos?

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, y aprobada por unanimidad en la sesión del 12 de mayo de 2015.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente:

En consideración el Orden del Día, aviso que va a cerrarse, queda cerrado. ¿Aprueban los honorables Senadores el Orden del Día leído?

El Secretario:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase, señor Secretario, continuar con el Orden del Día aprobado.

El Secretario:

Citación a los señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives, en cumplimiento de las Proposición número 62 de 2015. Se adjunta cuestionario, 10 preguntas, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien. ¿Quiénes son los Senadores citantes?

El Secretario:

Usted, señor Presidente.

El Presidente:

Gracias señor Secretario. Sírvase... esta proposición fue presentada hace como 3 meses, 2 meses quizás. Sírvase, señor Secretario, informar si han llegado a la Secretaría las excusas y por favor, si es así de los funcionarios citados, darles lectura.

El Secretario:

Sí señor Presidente, se ha recibido al correo de la Comisión a las 8:38 de la mañana del día de hoy 18 de agosto, excusa por parte de la Ministra de Transporte junto con las respuestas del cuestionario del debate; también delega al Viceministro, al doctor Enrique Na-

tes Guerra, y al Director Nacional de Invías, el doctor Carlos Alberto García, para que atienda la mencionada citación.

El Presidente:

Muy bien. Sírvase informar si han llegado los funcionarios. El señor Viceministro no ha llegado, ¿el señor Director de Invías?

El Secretario:

No señor, no han llegado.

El Presidente:

¿Existen aquí funcionarios del Invías?... ¿A 3 cuadras? O sea, puede estar como a 2 horas. ¿El señor Viceministro?... ¿Pero que en cuánto tiempo puede estar?

La Subsecretaria doctora Rosalba López Gómez:

(Fuera del micrófono) 15 minutos.

El Presidente:

Bueno, muy bien, no hay nadie, en conclusión no hay nadie. Señor Secretario, señores Senadores, aprovechemos que hay quórum decisorio para aprobar las proposiciones que estén radicadas.

El Secretario:

No, señor Presidente, hubo... existieron 4 proposiciones, que fueron aprobadas en la comisión anterior, en la ciudad de Paipa. Estamos al día en la radicación de proposiciones frente a la Secretaría General.

El Presidente:

Senador Everth Bustamante, tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Everth Bustamante García:

Gracias señor Presidente. Quisiera aprovechar estos minutos del trancón de las 3 cuadras del señor Viceministro, la movilidad petrista de Bogotá, para, en primer lugar, agradecer al señor Presidente y a la Mesa Directiva por la asignación que me hizo con fecha 4 de agosto, como ponente para adelantar el primer debate del Proyecto de ley número 04 de 2015 del Senado, *por la cual se redefine la Política Pública y se ajusta la institucionalidad, regulación, vigilancia y control en materia de servicios de televisión*. Este proyecto, señor Presidente, es de la máxima importancia para el país, en la medida en que busca establecer unos nuevos referentes de política pública en materia de televisión. Ya de hecho la sola presentación del proyecto ha despertado la motivación, la inquietud de distintos medios de comunicación, de diferentes organizaciones relacionadas con el sector, con la industria de la televisión, con editorialistas y comentaristas tanto de la prensa escrita como de la televisión y la radio. Dada la importancia de este tema, la semana pasada, el jueves de la semana pasada la Senadora autora del proyecto, la Senadora María del Rosario Guerra, ex Ministra de Comunicaciones, promovió una primera mesa de trabajo, a la cual fui invitado, y allí, en una primera ronda, tuvimos oportunidad de escuchar a una gran mayoría de representantes de distintos sectores, que tienen que ver con este tema fundamental de la Democracia Colombiana. Dada la importancia del tema, señor Presidente, yo de manera respetuosa y con la finalidad de garantizar que se va a adelantar una discusión y un debate amplio, que rodee de garantías, en primer lugar, al interés general de los colombianos, pero por supuesto también a los intereses particulares que concurren en la pugna por hacerse al control de espacios de televisión, por ello, en virtud de lo que establece el artículo 150 de la Ley 5ª o Reglamento del Congreso, respetuosamente le solicitaría que además de la designación que se me hace como ponente del proyecto, se hiciera la designación, dentro de una ponencia colectiva, de los miembros de otros partidos; lo digo también en razón de que la iniciativa se ha originado en una integrante de la bancada parlamentaria del Centro Democrático, igualmente yo hago parte de esa bancada y no quisiéramos desaprovechar esta oportunidad, señor Presidente, para que este proyecto de ley se convierta simplemente en un escenario de controversia entre el Gobierno y la oposición. Creo que aquí hay una gran oportunidad, yo personalmente en esta comisión, desde que se instaló, he venido impulsando debates sobre la problemática de la televisión en Colombia y he venido planteando la necesidad de que el Congreso de la República asuma sus responsabilidades legislativas en relación con este importante tema. Vincular ponentes de otros partidos garantiza que creemos las condiciones de un escenario apropiado, para adelantar democráticamente esta discusión y dotar al país de una política pública ambiciosa, acorde con los nuevos desarrollos tecnológicos, que armonice los procesos de regulación necesarios que concurren en el manejo de este sector estratégico de la vida económica, social y política de Colombia.

Por eso, señor Presidente, con todo respeto le solicitaría que se ampliara a un grupo de ponentes, porque es un tema que requiere una discusión de fondo. Yo ya he venido avanzando, discúlpeme que le dé un informe parcial pero el tema lo amerita, solicitándole al señor Ministro de las TIC, a las distintas autoridades que tienen que ver con la televisión, varias reuniones a efectos de empezar a discutir con el Gobierno nacional, con los organismos definidos en la Ley y en la Constitución Nacional que tienen que ver con el sector. El tema es de suma importancia, Presidente, y yo por esa razón dejaría ahí la solicitud, para que ojalá en el día de hoy se definiera la ampliación de lo que sería la comisión de ponentes de este proyecto de ley. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el Senador Senén Niño.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Muchas gracias Presidente...

El Presidente:

Y luego el Senador Prieto.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, en primer lugar, señor Presidente, reiterar el agradecimiento a la Comisión Sexta de Senado, a las Senadoras y Senadores que estuvieron presentes hace 8 días, mañana 8 días, en la ciudad de Paipa; a los funcionarios de la Comisión Sexta, a los funcionarios del Noticiero del Senado; por supuesto a las autoridades departamentales de Boyacá, a las autoridades municipales; a los más de 50 rectores de instituciones educativas de ese departamento, al señor Rector de la UPTC, al doctor Gustavo Orlando Álvarez y en general a todos los gremios económicos y a la comunidad educativa, que se concentró en Paipa para hacer un debate muy importante sobre la situación por la que atraviesa la educación de ese departamento. Sin embargo, pre-

ocupa que el Gobierno nacional como que no le está prestando atención a la Comisión Sexta, señor Presidente; el esfuerzo que su Señoría y todos los Senadores hicimos para que esta sesión se realizara de la mejor manera posible, no se compagina ni se compara con la actitud de negligencia, descuido por parte del Gobierno nacional: La señora Ministra de Educación no se hizo presente y ahora tampoco la Ministra del Transporte, y los funcionarios delegados vienen en camino; pero además, la respuesta a ese cuestionario tan importante a mi correo llegó esta mañana, hacia las ocho y media de la mañana. De tal suerte que hay una improvisación de parte del Ejecutivo, del Gobierno nacional, cuando se trata de asumir la responsabilidad que tiene de acudir ante las citaciones a debates de control político que haga el Senado de la República y en particular esta Comisión Sexta. Por lo tanto, señor Presidente, en nombre de la comunidad educativa de Boyacá, quiero dejar mi rechazo absoluto y total frente a la actitud indolente y negligente de parte del Gobierno nacional en atender estos debates de control político. Espero, señor Presidente, que este inconformismo se le haga llegar por escrito a la Ministra de Educación, a quien la vamos a citar próximamente a un debate de control político, en donde tocaremos temas ya no solamente de Boyacá sino del país, y tocaremos un tema que hoy es escándalo nacional, que tiene que ver con los programas de alimentación escolar. Esos escándalos y esa actitud irresponsable de quienes tienen que prestarle esta atención a los niños y jóvenes de Colombia, se debe a algo muy sencillo, a esa consigna que aparece en el Plan Nacional de Desarrollo, en este y en el anterior, que establece que hay que construir tanto mercado, es decir, tantos intermediarios y tercerizadores como sea posible, y Estado como sea necesario; del tal suerte que ahí está el reflejo de esa máxima neoliberal que está inmerso en la vida nacional, en donde se prioriza por encima de los derechos los intereses del mercado. Total, señor Presidente, que ratifico, en nombre de los boyacenses, la actitud negligente y de menosprecio del Ejecutivo, en cabeza de la señora Ministra de Educación, al no asistir al debate de control político que con suficiente anticipación se le notificó por parte de la Comisión Sexta, por parte de esta célula legislativa. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Senador Prieto y luego el Senador Cabrera.

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

Gracias señor Presidente. En primer lugar, quiero excusarme una vez más y personalmente por no haber asistido a la sesión en Paipa, especialmente con el compañero y amigo Senén Niño, pero pues estábamos cumpliendo otra misión en Casanare y no alcancé a llegar oportunamente, precisamente por el mal estado de las vías y que el Gobierno no le ha puesto la atención oportuna. Yo también quiero pedirle al señor Presidente, que la citación que yo hice a los ministros de Transporte; Minas y Energía; y del Medio Ambiente, se traslade a una fecha lo más pronto que nosotros podamos hacer. Todas estas citaciones que se han hecho acá, como la que usted hizo también, señor Presidente, pues son importantes para el país y preferencialmente para las regiones, pero yo quiero resaltar esto: El mismo Gobierno nacional ha dicho que ya ha caído en cuenta de que no podemos depender de la minería y el petróleo para el desarrollo del país; el Presidente de la ANDI dice que es necesario defender la industria nacional, haciendo énfasis en la agroindustria, especialmente en la producción de alimentos. Allí, en las zonas productoras de petróleo, son zonas aptas, como el caso de la Amazo-Orinoquia, aptas para la producción de alimentos por su ubicación geográfica, por la abundancia de aguas y tierras que allí existen, pero también es en donde se explora y explota más del 70% del petróleo y del gas en este país. El recurso agua es el más importante y valioso para sobrevivir y para producir alimentos, y en esta zona, donde hay actividad inmensa, intensa actividad petrolera, es en donde mayor cantidad de agua hay, agua que está siendo contaminada y está siendo mal utilizada. Entonces igualmente el Gobierno se queja, y es una realidad, que uno de los motivos por los cuales no se puede cumplir con la cuota o con la idea de producir el millón de barriles diarios de petróleo son, entre otras, fuera de los precios internacionales, fuera de las acciones terroristas, es el de las movilizaciones de masas, el que la gente sale a protestar e impide que la actividad petrolera se desarrolle normalmente. Yo quiero decirles aquí a usted que de ahí la importancia de esta citación, la gente sale a defender sus derechos, la gente sale a defender el agua, la gente sale a defender las carreteras que con mucho sacrificio y con recursos de la región se han construido durante años anteriores, y que la actividad petroleras las destruye y no responde absolutamente por nada, que el petróleo además de dañar el agua y las vías, genera corrupción. Entonces me parece muy importante que el Gobierno nacional responda, por intermedio de estos Ministerios y ojalá con la presencia de la Contraloría General de la República y la Procuraduría, por qué, si se violan los principios constitucionales de la defensa de los recursos naturales y en este caso del agua, que es el principal elemento vital, no se han generado ni siquiera investigaciones de esa naturaleza. Por eso, señor Presidente, yo pido que para la fecha más próxima podamos nosotros realizar ese debate, que nos interesa a todos los colombianos para darle una salida. Nosotros, en Casanare, repito lo que la gente dice, nosotros no nos oponemos a que haya exploración y explotación de petróleo, pero así, en las condiciones en que lo están haciendo, no y lo que cada día están consiguiendo es que la gente se ponga más brava y ya ven la actividad petrolera como si vieran el diablo, pues en otras oportunidades; lo llaman a uno y dicen: "Senador, ayúdenos que por aquí vimos los petroleros, que ya están husmeando", es decir, ven a la actividad petrolera como una enemiga del agua y como una enemiga de la sociedad, y eso no puede seguir ocurriendo. Gracias Presidente.

El Presidente:

Senador Cabrera.

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias Presidente. No, primero que todo, reitero lo expresado por el Senador Niño, en el sentido de que no sé qué es lo que está pasando con las personas citadas en esta Comisión, pues hoy veo aquí al señor Viceministro y al Director de Invías, pero acabaron de llegar, entonces la verdad hay que mirar un poquito eso. No es que lo esté regañando por el horario, pero si uno no llama a que vengan, entonces, Presidente, yo sí le iba a solicitar: Fue una vergüenza lo de Boyacá y me dio pena con usted y con los invitados, porque eso no se hace, pues si no va la gente, pues no debiéramos

haber hecho la comisión, porque eso quedamos muy mal. Pues sí, uno allá echa el discurso y todo lo demás, pero eso no sirve, necesitábamos que la gente que toma las decisiones, dé sus explicaciones a la comunidad o las inquietudes y demás, para esos son los debates, entonces me parece que... Y le iba a solicitar que si hay otra salida fuera de Bogotá, si no van los funcionarios, Ángel Custodio Cabrera no va; lo digo así con toda la, la... porque eso no... y nosotros debiéramos hacer lo mismo, porque eso no conlleva a nada, además no es que nos estén haciendo un favor, eso una obligación; entonces yo no entiendo, me gustaría, a ver, no sé si enviaron alguna comunicación, no sé, señor Secretario, sobre la no asistencia de algunos funcionarios. Entonces dejo ese tema ahí y dos, hay varios temas que en este momento, me parece que el tema de la televisión, vale la pena abordar ese tema urgentemente, a ver de qué se trata, cómo es la... ; yo no he leído el proyecto de ley, escuché fue las quejas en la... leí en un medio de comunicación escrito, muy fuerte contra el proyecto de ley, entonces eso significa que el proyecto es importante, porque cuando genera inquietudes, significa que vale la pena, y Presidente, yo sé que usted es uno de los expertos en televisión acá, de modo que vale la pena mirar esa situación y lo hacemos. Tercero, hemos radicado... el día jueves radiqué una proposición que tienen que ver con todo el tema del PAE, el PAE es el Plan de Alimentación Escolar, que revisemos qué está pasando con las coberturas, con las deserciones escolares y sobre todo, lo que le están suministrando a los niños; ese cuestionario es muy importante, de verdad que vale la pena que lo miremos, el doctor Senén algo habló allá, en uno de los temas lo habló allá, el Centro Democrático hizo algún debate en la comisión... en alguna de las comisiones, séptima creo, pero este tema hay que ir mucho más allá. El tema de los alimentos que se le entregan a los niños, sobre todo a los niños escolares, está es para evitar la deserción escolar, ése es el argumento más serio, de igual manera el programa de "Familias en Acción" busca eso, pero cuando uno ve los indicadores de deserción escolar sí hay que hacer un cuestionamiento, sin entrar a que es que uno está atacando al Gobierno ni nada por el estilo, es todo lo contrario, el Congreso, muchas veces el Congreso de la República lo que da es elementos para revisar las políticas públicas y mirar qué es lo que está pasando con este sector de la población, y por eso, Presidente, me gustaría que no perdiera la vigencia ese debate, porque todo el mundo está diciendo, la Ministra sale a decir que es que está lleno de mafias ese tema; eso me parece excelente, ¿pero quién contrata a las mafias?, porque uno puede decir que, que... ¿pero quién contrata?, vamos a mirar.

El Defensor del Pueblo dice que es que los políticos se están financiando con eso, pues que vengan y digan quiénes son los políticos, porque queda mal ellos diciendo que los políticos y demás. Y por último, señor Presidente, yo creo que el tema que vamos a tratar hoy pues ya llegó el señor Viceministro; el doctor Nates siempre ha sido una persona, que la verdad creo que sí lo veo en esta comisión, el Ministerio de Transporte en general siempre ha estado aquí; otros Ministerios, yo la verdad, no los veo muy, muy en este sentido, vale la pena mirarlo. Y para terminar, Presidente, pues no sé si el doctor Bustamante está diciendo que algunos ponentes, pues vale la pena que el Partido de La U participe alguno de los miembros en esa discusión que se avecina. Gracias Presidente, muy amable.

El Presidente:

Muy bien. Senador Aguilar.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, un cordial saludo para usted, para el señor Viceministro de Transporte, al Director de Invías, al señor Vicepresidente de la Comisión, bueno, a todos los compañeros Senadores, colegas de la Comisión, demás funcionarios. Pues, Presidente, también en la misma posición de inconformismo, de malestar frente a lo que se ha vivido en estas sesiones descentralizadas que hemos hecho la Comisión Sexta, yo creo que bochornoso lo de Boyacá, primero, una falta de respeto con el Senador Senén Niño y desde luego con todas las personas que asistieron y que allá asistimos para hablar de un tema fundamental, de uno de los pilares del Gobierno nacional como es el tema de la educación de nuestro país, porque es que no es solo hablar del tema de educación de Boyacá, sino a lo que está apostando el Gobierno nacional; y una falta de respeto porque ni el funcionario, lo digo con el mayor respeto, de más mínimo nivel fue por equivocación en representación de la Ministra y desde luego del Gobierno Central. Entonces me parece que nosotros no podemos seguir perdiendo el tiempo saliendo, haciendo un desgaste, lo digo con el mayor respeto, un desplazamiento en todo sentido, logístico, de hasta recursos, para poder organizar un encuentro, para poder escuchar al Gobierno nacional, no para decir cómo vamos, qué se está haciendo, sino que realmente cómo está el panorama en cada sector; y así nos pasó también con, lo digo con el mayor respeto, con el Senador Jorge Prieto cuando fuimos a Yopal, un tema tan trascendental como es el tema del agua en Yopal, también con la Viceministra, que supuestamente ya se iba a comenzar a trabajar después de 2 años, cuando nosotros también fuimos. Entonces, Presidente, yo sí le pido, con el mayor respeto, que aquí tenemos que estar también... estar muy unidos, ¿o es que solo el Gobierno nacional va a los encuentros donde hayan Senadores de Unidad Nacional? Es que yo creo que hay que decirle y hay que hablarle claro al país, si es que el Gobierno nacional no va a las regiones donde los Congresistas no son de la Unidad Nacional. Entonces yo creo que aquí tenemos que acompañarnos, ser colegas, ser solidarios, porque es que las problemáticas que se están viviendo en las regiones y cuando se hacen, no es por protagonismo, yo creo que es por el sentir social de las necesidades de nuestras familias colombianas. Entonces, Presidente, yo creo que hay que asumir una dura realidad, pero también hay que asumir un papel desde la Comisión Sexta, desde la Presidencia, para que cuando citemos, realmente también asuma esa responsabilidad el Gobierno nacional, y no es que vengamos a criticarlo, pero hay que decirle las cosas como están sucediendo, porque hablarle, como dicen, al viento, eso yo creo que no tiene nada de soluciones, entonces de verdad que toda nuestra solidaridad.

Y por último, Presidente, hoy acompañando este importante debate sobre los peajes electrónicos, yo quería también, pues muy importante, muy relevante el tema, sino que quiero dejar también como esa constancia de que yo había citado también o había presentado una proposición, que fue aprobada, frente al costo de los peajes en nuestro país y el deterioro, el mal estado de las vías en nuestras regiones, entonces hubiese sido bueno, importante, pero lo digo con el mayor cariño y respeto, para que hubiéramos también,

antes de hablar de tecnologías, también quisiéramos que el Gobierno nacional, estamos hablando de concesiones de cuarta generación, pero también hay muchas regiones, red secundaria, red principal, que todavía no hay proyectos que se vengan a corto plazo. Entonces quería dejar esa constancia, dejar este llamado, para que pudiéramos también no solo en esta citación, sino posterior también hablar no solo de los costos de los peajes, sino también del mal estado de las vías y cómo seguimos avanzando y afianzando frente a este tema. Muchas gracias.

El Presidente:

(Inicia intervención fuera del micrófono) Yo quiero dar algunas respuestas, señores Senadores, que me parece muy, muy útil a esta altura del debate: Primero, respecto de su solicitud y de su reflexión, Senador Everth Bustamante, tenemos por ley dos alternativas: O un ponente o un ponente colectivo. Cuando la ponencia es individual, es una discrecionalidad de la Presidencia, como lo he hecho en este caso, incluso para dar un mensaje de respeto por el origen del proyecto, que es también del partido suyo, del Centro Democrático; en este caso ante su solicitud voy a evaluarlo y vamos entonces a colectivizarlo, nombrando un Ponente de cada partido, como la norma lo indica. Señor Secretario, esta misma tarde estaremos notificando a los ponentes colectivos de ese tema. Segundo, Senador Senén Niño, el día 8 de septiembre va a reanudarse el debate de educación, que se abrió en la ciudad de Paipa, para que usted conozca. Pero además de eso, señor Senador Cabrera, usted tiene toda la razón, los debates en el Congreso de Colombia se deben hacer, apreciado Ángel Custodio, con oportunidad para que sean eficaces, y usted ha pedido este debate sobre el tema en boga de los alimentos, que además hay una censura, no solamente a la calidad, a la salud, sino también en el modelo educativo y por supuesto al tema político, por lo que ha dicho el Defensor; ese será el debate de hoy en 8 días, está diseñado de esta manera, señor....

El Secretario:

(Fuera del micrófono)

Está 25 Mauricio Aguilar...

El Presidente:

Mauricio Aguilar y el día 26; de mañana en 8 días estaremos en ese debate. Desde hoy estamos convocando a todos los funcionarios y naturalmente a las entidades de control, vitales en este tipo de control político, y desde luego la asistencia para este debate tan importante. Vamos a abrir... presente la modificación de una vez, le ruego Senador. Muy bien, señor Senador...

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez**:**

Presidente, sí es que... Presidente...

El Presidente:

Ha solicitado el Senador Cabrera la modificación del Orden del Día.

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Es que para el debate es muy importante, porque voy a profundizar el tema de nutrición, que venga el Ministro de Salud.

El Presidente:

Entonces en consideración la modificación del Orden del Día, en el sentido de votar proposiciones, continúa, va a cerrarse, queda cerrado. Sírvase, señor Secretario, leer las proposiciones.

El Secretario:

Sí señor Presidente.

Proposición Aditiva:

Cítese a la señora Ministra de Educación, doctora Gina Parody; al señor Ministro de Salud, doctor Alejandro Gaviria Uribe; al señor Director del Departamento Nacional de Planeación, doctor Simón Gaviria; a la señora Directora del ICBF, doctora Cristina Plazas; al señor Defensor del Pueblo, doctor Jorge Otálora, con el fin de presentar un informe y análisis acerca de la alimentación escolar de los niños vinculados al sistema. E invítese al señor Procurador General de la Nación y al señor Contralor General de la República. Anexo cuestionario. Por la importancia de su debate se solicita transmisión en directo por televisión. Presentado por el honorable Senador Ángel Custodio Cabrera. Ya está radicado el cuestionario, señor Presidente en la Secretaría.

El Presidente:

En consideración la leída. Tiene la palabra el Senador Niño.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Es para solicitarle al doctor Ángel Custodio Cabrera que si tiene a bien, yo también puedo suscribir esa...

El Presidente:

Muy bien. En consideración la proposición con la adición de la firma del Senador Niño como citante, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueban la proposición leída?

El Secretario:

Aprobada, señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase adicionar en consecuencia la proposición originaria del Senador Cabrera, para que sea también citado el señor Ministro de Salud. Continúe en la lectura de proposiciones, señor Secretario.

El Secretario:

No hay más proposiciones, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien, entonces le quiero pe... señor Vicepresidente, doctor Mario Fernández.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Gracias Presidente. Un cordial saludo al doctor Carlos García, al doctor Enrique José Nates, a mis colegas. A ver Presidente, mal haría yo en no pronunciarme sobre lo que ocurrió el miércoles pasado, cuando sesionamos extramuralmente en la ciudad de Paipa. Yo creo que nosotros somos, Senador Senén, el cordón umbilical entre la comunidad y el Gobierno nacional; hicimos un ejercicio donde habían un montón de invitados, con propuestas, cuestionamientos, preocupaciones, sobre todo del sector educativo, ¿y la respuesta nuestra cuál fue? Cero, simplemente

buscamos una salida de emergencia, que era continuar el debate aquí en la ciudad de Bogotá, y creo que es lo que vamos a hacer. Lo decía el Senador Pedraza y el Senador Cabrera, de que los debates deben hacerse en tiempo real, cuando hay el problema, y hoy están vivas las denuncias sobre la mala ejecución de los PAE, tanto en el departamento de La Guajira como en el Chocó, y ese día, señor Secretario, yo hacía algunas anotaciones con respecto a cuál es la obligación del Ministerio de Educación, con respecto al seguimiento de la ejecución de estos programas, y es que el Ministerio tiene una interventoría propia que le hace seguimiento en todo el país a estos programas de alimentación escolar, Senador Senén, y estamos a unos cuantos días de que se acabe el calendario escolar; fue ahora que nos dimos cuenta que es mala la prestación, fue ahora que nos dimos cuenta que hay problemas de desnutrición, en el gramaje que se le brinda a los niños, en el menaje que se ofrece para la correcta distribución de los alimentos, entonces en ese momento y es ahora cuando se está dando el debate, y creo que es ahora que merecemos y necesitamos la presencia del Gobierno y la respuesta urgente a estos interrogantes.

Yo entiendo que de parte de la Comisión, Secretario, se pasó una comunicación, yo la llamaría más una nota de protesta, por la no asistencia de la Ministra, pero sí me gustaría conocer de antemano el contenido de esta comunicación. Con respecto, señor Presidente, al tema de hoy, que es sobre la implementación y operación de los peajes electrónicos, yo quiero hacer una pregunta, y espero que con esto cerremos y empecemos con la participación de los citados, y es ¿en qué consiste la proposición? ¿Vamos a darle trámite a un proyecto de ley que permita la implementación?, ¿o ya el Gobierno, de alguna manera, viene avanzando con eso?, ¿o queremos conocer posiciones de la Comisión y del Gobierno? En fin, en realidad tengo esa duda, porque veo bastante adelantada la temática, sobre todo cuando hacen referencia a los temas tecnológicos, y tengo algunas dudas que manifestar en el transcurso del debate y de la discusión. Entonces, señor Secretario, le pido que me haga llegar la copia que se le trasladó al Ministerio de Educación, con respecto a las inconformidades de los Senadores por la no asistencia de la Ministra el día del debate en Paipa; y yo le hacía respetuosamente, a propósito de lo que dijo el Senador Aguilar, si mal no recuerdo, sobre el tema de Yopal, que creo que no podemos dejar las cosas en el aire ni a la deriva, y si esta comisión a bien tiene hacer un debate y trasladarse a una ciudad y generar una expectativa en una comunidad, creo que de igual manera debemos hacerle seguimiento y yo le pido oficialmente, señor Secretario, se nos informe o se le oficie, más bien, me perdonan la redundancia, al Viceministerio de Aguas que le comunique a esta comisión cuáles son los avances en materia de ejecución de obra civil y otros, con respecto a la adecuación del sistema de alcantarillado y acueducto de Yopal. Muchas gracias señor Presidente y señor Secretario.

El Presidente:

Sírvase, señor Vicepresidente, asumir el control de la sesión.

El Presidente, honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Continuamos, señor Secretario, con el orden. Tiene el uso de la palabra el doctor Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Gracias señor Presidente. No con el ánimo de desplazar la importancia de los demás debates citados por mis colegas, pero ante la emergencia de la cancelación del debate de Electricaribe, entonces me auto obligué para que la Comisión no pierda, desde luego, el hilo del ejercicio del control político, que por estos días resulta muy importante y desde luego enormemente beneficioso. Por eso, señor Viceministro, bienvenido, comprendemos que la Ministra no está, pero al fin y al cabo para los resultados usted es la persona que ha venido interlocutando de manera mucho más cercana y más integral en los temas de transporte, en cumplimiento de su misión, y por eso sé que el tema que evacuaremos hoy, en un ánimo absolutamente propositivo y constructivo, casi que esto es un debate que tiene las características de ser una citación de información, más que cuestionamiento y más que, desde luego, entrar en el fondo de un asunto, que entre otras cosas es novísimo para el país, y desde luego, registrar la presencia del señor Director de Invías, que hace presencia aquí hoy en cumplimiento de su obligación, esta es su casa, usted lo sabe; usted tiene una cartera muy difícil porque hay muchas vías y poca plata, y hay muchas vías en muy mal estado y poco dinero. Quizás quien debía estar aquí en esta citación, más que el Director de Invías, es el Director de la ANI, porque es allí donde tienen origen, señoras Senadoras y Senadores, la explosión o la... la política de haber hecho y construido y de estar desarrollando más vías en Colombia, hoy 29 vías de cuarta generación, que serían las vías hacia donde estarían destinados este propósito, este programa de montar los peajes electrónicos en Colombia. Para nadie es un secreto que cuando en el país se hace una tarea de ampliación, de pavimentación de nuevos kilómetros, de más dobles calzadas, de 4 o 5 o 6.000 kilómetros pavimentados, de hacer posible que el país tenga vías, para que tengamos conectividad y la conectividad nos permita ser competitivos, pues debamos hablar de qué hacer con esas vías cuando se comienzan a deteriorar, ¿quién las va a mantener?, ¿cómo es la sostenibilidad?, ¿cuál es el modelo financiero? Por eso, Viceministro, observé las respuestas y lo primero que quiero decirle es que queremos en eso tener... recomendar, en primer lugar, dice un adagio, "no por madrugar mucho, amanece más temprano", el tema de la inserción de las tecnologías en nuestras vías es necesario y vital, porque hoy no solucionamos tanto el problema de la movilidad haciendo las vías, si son las mismas vías de hace 50 o 40 años.

Las carreteras de hoy, en todos los niveles, deben estar acompañadas de las tecnologías de la información y las comunicaciones, es decir, vías inteligentes, claro, vías con cámaras de televisión, con fotomultas, con detección, con comunicación telefónica en tiempo real, con aviso, con conexión con emisoras cuando hay accidentes o interrupciones de la vía, con medición de tráfico, con información de seguridad, etc., vías inteligentes, y un componente adicional a eso que he mencionado naturalmente son los peajes electrónicos, que el ciudadano cuando va a ingresar a una autopista, entra a donde le entregan un boleto, Senador Aguilar, y no paga sino cuando sale de la autopista, de acuerdo a unos cálculos de cuántos kilómetro usó de esa autopista, de qué tipo de vehículo utilizó esa autopista, de qué rigores tiene en cada uno de los tópicos, la *confección** física y desde luego los componentes de la construc-

ción de la autopista, y solo a la salida le dicen a uno, en la misma máquina electrónica, su uso le costó tanto; es insólito que en vías, yo ahora mismo en la pasada temporada, en cumplimiento de un deber familiar, Viceministro, tomé un vehículo entre Roma y Venecia, que son cerca de 320 kilómetros, una autopista absolutamente... una autopista italiana, los italianos son líderes en la infraestructura vial del mundo, no se diga más, y al salir de la autopista pagué 29 euros; la autopista Bogotá-Villavicencio, que no es nada ni la sombra, bueno, la carretera, le vale a uno como 77.000 pesos, señor Director, no recuerdo, pero está un poco así, por ahí, por ese cálculo, entonces uno dice: "Por Dios, ¿qué es lo que pasa?" Miren Uds. que en Colombia la gente paga... el transporte es un servicio público, la gente paga los servicios públicos y tenemos una buena cultura de pago, entre otras cosas, cuando son eficientes, cuando son buenos, cuando están instalados; pero uno no paga un peaje cuando no existe, por eso inclusive usted tuvo la gentileza la semana pasada de evitar un levantamiento social en Boyacá, cuando se le quería poner un peaje a la ruta de la autopista Duitama... o de la carretera Duitama-Capitanejo-Málaga, a la altura de Santa Rosa de Viterbo, creando una absoluta distorsión hacia la comunidad, hacia la sociedad, que protestó y que se levantó, pero gracias a su decisión, a su intervención, se congeló esa decisión hasta que, en primer lugar, se haga una socialización con la comunidad, y en segundo lugar, hasta que se comience a construir algo de la vía, es que uno no puede recibir un cobro de un servicio que no se ha prestado. Pero en estos temas encontré, por ejemplo, señor Viceministro, que desde el punto de vista de la parte financiera, no existe una base financiera; ¿cómo montamos peajes electrónicos si no hay una base financiera para hacerle su implementación técnica? Si nosotros tomamos hoy las 30, las 30 concesiones de 4G, significaría que tenemos que hacer el montaje de las 30 ya mismo, no puede excluirse ninguna, porque entre otras cosas hay un apéndice, que es el apéndice 4, que determina que se monten los peajes, pero tengo ahí varias dudas, muchas dudas:

¿Cada concesionario va a hacer una especie de contratación, una tercerización, para montar un peaje distinto?, ¿o una sola empresa en Colombia va a presentarse para hacer la licitación de las 30 autopistas, para hacer un solo sistema?; ¿cómo se integraría tecnológicamente para lograr la eficacia del sistema en recaudo, en TPD?, y por supuesto también si ese tiene... ahí tiene el añadido del tema sancionatorio, por ejemplo, simplemente para hablar de uno, por la violación a los niveles de velocidad. Se supone que el montaje de unos peajes modernos para cada uno estas rutas, no costaría menos en su inversión de 15 millones de dólares, porque, repito, tiene que haber cámaras, cámaras de seguridad, la información en tiempo real sobre el estado de la vía, sobre la congestión, la fotodetección, la señalización visual, física y electrónica, y por supuesto el cobro del peaje electrónico; eso implica un sistema. Invías pues no tendría presupuesto para esto, no lo tiene, y para los concesionarios no es obligatorio sino un carril: ¿Ustedes se imaginan este puente que acaba de terminar, en autopistas como la... el ingreso a Bogotá por el sur o por el norte, de nuestra tierra, Senador Senén hacia acá, trancones de 4 horas? Y uno piensa que hubo un accidente, otro accidente; no, las casetas de peajes son insuficientes.

El tiempo sumado y convertido en término de días es infinito, de los ciudadanos que llegan y por la falta de agilidad en los peajes tienen que esperar largas colas y muchos minutos, para poder hacer el tránsito, desde luego, pagando la obligación del uso de vía. Esto, por supuesto, lo que indica es que en esta citación lo que estoy diciendo es que es necesario hacerlo, que es urgente hacerlo, pero ni tanto que queme al santo, ni tampoco que no lo alumbre: ¿Cómo lo vamos a hacer?, ¿con qué modelo?, ¿una sola integración de sistema?; ¿habrá un solo centro de control de generación de información de peajes, de recaudo?; ¿cómo se distribuye?, ¿cómo se va a manejar el TPD?, ¿cómo se hace en el tema sancionatorio y en el tema de las multas? Son inquietudes que me surgen, que desde luego, quiero que queden aquí clarificadas. Y por supuesto, si se implementa, tiene que hacerse igual en todos, porque, entre otras cosas, es una obligación de los concesionarios. En todas estas concesiones, Senadora Susana, quedó una apéndice, que es el 4, en donde se obliga al concesionario a tener el peaje moderno, el peaje electrónico; por eso no se puede hacer en unos y en otros... en unos sí y en otros no; si no se hiciera así, incurriríamos en una falla gravísima por parte del Gobierno o más bien del Estado, que es: Al dejar ese vacío el Estado tendría que entrar a pagarlos, y no tanto pagar el peaje, sino también verse obligado a hacer las compensaciones a la concesión por los deterioros de las vías, que no se sostendrían vía peaje y que pasarían a ser una obligación del Estado, y que por la ruta del Estado pasarían a los usuarios, a todos, ni siquiera a los usuarios de la vía, a todos por la vía de los impuestos. Algunas otras inquietudes: ¿Cómo se realiza o se realizaría esa auditoría en el recaudo a los concesionarios de las vías? ¿Se hacen cierres financieros independientes? ¿Se hace un solo cierre financiero de todas? ¿Cómo se reflejaría eso en el uso de cada vía? ¿No es lo mismo una vía que tenga un TPD de 20,000 a otra que tenga 6,000? En fin, eso incluso implicaría, y recomendaría, la construcción de un solo centro de gestión de peajes electrónicos, una tecnología que permite integrar el sistema unificado. Y lógicamente un tema vital que es el social, el del bolsillo: Cuando estamos hablando aquí de peajes, la gente dice:

"Ah, pero están hablando de los peajes electrónicos los que son defensores de los peajes"; no, nosotros quisiéramos que no exista peaje para nadie, ni peaje en las vías, ni peajes para los carros, ni peajes para las personas, ni peajes en ningún lugar; pero naturalmente somos conscientes que en el modelo del Estado Colombiano, en la construcción de nuestra infraestructura vial, hay que buscar cómo opera el mantenimiento de las vías, cómo se les surte el recurso, para garantizar que las vías estén en perfecto estado de mantenimiento, por seguridad vial y desde luego por condiciones elementales de modernidad, y ahí entonces lo que surge es la pregunta de ¿qué va a pasar? Sí, ¿entonces montamos los peajes porque necesitamos que los usuarios mismos mantengan, provean el dinero para el mantenimiento, para la modernización, para la actualización de una vía inteligente? Claro que sí. ¿Cuáles van a ser las fórmulas financieras?; ¿por qué un peaje en la ruta Villavicencio vale como 24.000 pesos, y por qué un peaje normal en cualquier otra ruta vale 6.800 o 7.000 pesos?; ¿cómo hacer además más eficiente, repito, en el sitio físico del recaudo de los peajes?; ¿y cómo avanzar con una tecnología que entonces nos permita que, repito, haya integralidad en ese sistema? Eso debe estar acompañado de las inversiones o debe re-

flejar el peaje las inversiones que se están haciendo en cada vía, por ejemplo, nosotros tenemos una duda en la vía Briceño-Tunja-Sogamoso, que entre otras cosas, es Briceño-Tunja-Tibasosa, porque no llega a Sogamoso, es: No existe un corte financiero, entonces ninguna... no sé si el Ministerio conozca, en el momento en que se proyectó la vía hace 10 años, era un con un TPD de 6.000 vehículos diarios; hoy deben pasar por esas vías, y sobre todo en un fin de semana, 80 o 90.000, y entonces esos mayores recursos llegan a la concesión y la concesión no los refleja en rápidamente terminar la vía o en hacer mejores vías o en más obras; y si ese TPD se aumenta de esa manera, ¿por qué no se disminuyen los peajes?, si al contrario, antes se habla de que quieren montar más peajes. En eso tenemos que ser muy cautelosos, sumamente cuidadosos, porque además de eso debe estar acompasado y acompañado de un tema de transparencia en la contratación. Entiendo que el Estado debe hacerlo muy pronto y a lo mejor deberá hacerlo este año, porque esas vías entre el 2016 y el 2019 estarán casi todas puestas al servicio del uso de los colombianos, entre otras cosas, son las vías de la competitividad que vamos a tener nosotros.

Y al final quisiera que me informara, respondiera, señor Viceministro, es que existen vías sin concesión, pero que tienen peajes; ¿cómo los administra el Invías? Yo le voy a contar, señor Director, un caso particular: Se montó un peaje hace muchos años para la vía Sogamoso-Aguazul, Pajarito-Aguazul; esa vía no fue concesionada durante estos 12 años de la vigencia de un peaje, ¿quién conoce cuánto ha recaudado ese peaje?; ¿quién conoce qué se ha hecho con el dinero que recauda ese peaje?; ¿qué tipo de compromiso tenía la empresa a la que le entregaron el recaudo del peaje? Entre otras cosas, en 2 ocasiones han volado ese peaje y lo han reubicado, y a mí me gustaría, señor Director, que usted fuera a mirar ese peaje. No quiero entrar en temas tan concretos en el tema del debate, que es genérico, pero sí me gustaría que usted fuera y mirara, ese es el peaje peor ubicado en el globo terrestre; si usted encuentra un peaje más mal ubicado que ese, me cuenta y yo en este debate le diré, señor Director, "usted tenía razón". Un peaje ubicado en medio de una curva, de un par de curvas, sin visibilidad, sin ensanchamiento de la vía; una caseta lo más parecido a un punto de, perdóneme, lo voy a decir de una manera muy fea, como si fuera un punto de extorsiones e incluso poniendo en riesgo a los mismos vehículos que por allí... los conductores que llevan allí en esa transitabilidad, en una vía en donde además operan muchas mulas en el tránsito hacia Yopal por el tema petrolero y por lo que significa esta vía. Pero además de fondo, es que ese peaje siempre estuvo diseñado para que estuviera construido a la altura de Alta de Toquillas, señor Director, y se les ocurrió ponerlo apenas a 12 kilómetros saliendo de Sogamoso, en donde la gente que va para los pequeños pueblos de Cuítiva, Aquitania y la Laguna de Tota básicamente, tienen que pagar el mismo peaje el que va para allá, para usarlo 20 kilómetros, que el que va para Yopal, para usarlo 160 kilómetros en la vía a Yopal; eso es absurdo, absurdo. De paso quiero decirle, yo soy de esa región, entonces pues soy un político ineficaz, incompetente, porque en mis narices hay un peaje que nadie sabe quién lo maneja, quién lo administra, por qué lo administra, por qué lo manejan, por qué esa tarifa, por qué lo pusieron ahí en últimas; y yo recuerdo que un amigo del doctor Custodio Cabrera, mi amigo, ex Representante Barrera, llevamos muchos debates en estos años y él recientemente lo hizo, al final pedíamos, como pedimos, es que se reubique esa caseta de peajes; esa caseta de peajes no puede estar ahí, debe estar en la parte alta de Toquilla, más aún, hace poco el señor Vicepresidente de la República fue a inaugurar allí el viaducto importante; es ese el rigor de ese peaje. ¿Cómo se le puede cobrar lo mismo a la gente que va a usar 20 kilómetros, que los que van a usar la ruta a 160 y 180 kilómetros? Yo le pido que revise ese tema, señor Director, porque me parece que esas son las inequidades en el tema de los peajes. Y qué no decir de muchos peajes que están cerca a los cascos urbanos, en donde la comunidad por razones obvias de transitabilidad de ir y volver, se ve compelida a usar varias veces la vía y entonces a hacer... o pagar mucho más de manera injusta, sin tener unas prelaciones, un chip que le permita estar incluido en una tarifa preferencial, o buscar la ilegalidad, ¿y cuál es la ilegalidad? El día domingo en la tarde, saliendo de Villa de Leyva, había una cola por una carretera destapada, vuelta nada, pues abrieron una carretera para burlar el peaje a la altura de Villa de Leyva. El peaje del Roble existía en frente del peaje, a 30 centímetros del peaje, casi que en el postigo que sostenía la caseta del peaje, una cadena y los ciudadanos de cerca llegaban con la llave, se bajaban del carro, quitaban la cadena, dejaban 200 pesos en frente de la caseta del peaje y seguían; eso duró 6 años, 6 años. Entonces cuando no se concilia con la comunidad, cuando no hay socialización en el tema de los peajes, pues ocurre eso, que lo que pasa es que se incentiva la ilegalidad; usted vaya y vea las trochas que abren los tractomuleros donde hay peajes, se las inventan, se las ingenian y lo hacen para evadir, porque no hay una correspondencia en las tarifas y porque además no hay una socialización, y porque no es justo en el tema del uso de quienes van a recorridos cortos, de quienes van a recorridos largos.

Pero básicamente yo termino aquí haciendo la reflexión, señor Viceministro, de que es necesario hacer los peajes electrónicos, digamos, modernizar el sistema por tiempos, por seguridad, por recaudo, por evitar fugas de dineros, en fin, pero queremos conocer este asunto y máxime cuando comienza uno a escuchar por todo lado que ya las empresas están haciendo y casi que están montando pues, y lo otro es que no nos cabe en la cabeza que los peajes en las 4G, estén determinados como obligación para el concesionario en una sola ruta, tienen que ser muchas más, ¿cómo así que una?, ¿y entonces los demás no son electrónicos? Uds. van por cualquier ruta y todos están ya sincronizados, ese es un tema de tecnología elemental. En eso creemos que debe obligársele al operador, al concesionario, a que no solamente sea en un solo carril, en una sola ruta, porque de lo contrario pues no sirve, incluso terminaría siendo una decisión de privilegio: Colas a un lado, para que lo paguen manualmente, y solo uno, o al revés, colas ahí mismo porque no habría como poderle dar posibilidad a tanto aumento de tráfico vehicular. Nosotros hace 10 años teníamos 1.500.000 vehículos menos y en los próximos 5 años, de continuar el nivel de venta reportado por las fábricas y por el mismo Estado Colombiano, por el Ministerio, pues tendremos otro millón y medio más, es decir, que nuestras vías van a, a pesar de que crecemos, a mantenerse en estado de congestión. Esa ruta, por ejemplo, la ruta del Valle, ya son rutas muy congestionadas, habrá que pensar en unas súper autopistas, de hecho estamos buscando que desde ya se hagan unos rediseños en la responsabilidad que el Estado tiene y hablemos de las seguramente

autopistas de 5G o 10G, en fin, para que solucionemos este problema que hoy tiene la transitabilidad del país. Básicamente es eso y pues hay unas respuestas aquí del Ministerio, las hemos leído, que queremos es que nos cuenten cómo va el proceso, cómo va a estructurarse, cuál es la base financiera, cuáles son los contenidos técnicos, cuáles son los rigores de tecnología, porque en esto hay muchas tecnologías, entonces ya por ahí uno conoce: "No, que es que va a ser la tecnología gringa"; "que no, que la chilena"; "que no, que es una que trajeron de China"; "no, que es una que viene por Canadá y bajó por España a Colombia"; o sea, ¿qué es lo que va a pasar ahí? Eso es todo, no hago más observaciones, digamos, estos son unas reflexiones y más bien para que usted, señor Viceministro, nos cuente el tema. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien, señor Ponente. Me ha pedido la palabra la Senadora Susana Correa, el Senador Ángel Custodio, el Senador Mauricio Aguilar, entonces si nos permitimos escuchar a los colegas y posterior a los funcionarios del Gobierno. Tiene la palabra, Senadora Susana.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias señor Presidente. Una bienvenida muy cálida al Viceministro, al Director de Invías. Yo quisiera aprovechar esta oportunidad, señor Presidente de la Comisión, porque yo veo que esto no ha quedado solamente en peajes electrónicos, sino que el tema se ha ampliado un poquito al tema "peajes en general", y hay un tema que usted tocó y que yo creo que es muy válido, y que nosotros deberíamos casi que hacer una comisión solamente, Senador Pedraza, Presidente, de ese tema y es ¿cuáles concesiones en el país ya se han cumplido en pagos por peajes?, y voy a poner un ejemplo, que el Senador Pedraza lo acaba de poner, y lo voy a poner porque soy vallecaucana: No me quejo de las carreteras del Valle del Cauca, señor Viceministro, creo que las carreteras del Valle del Cauca son de las mejores del país, no me duele pagar, cada vez que voy a los municipios, los peajes, pero sí creo que deberíamos revisar esas concesiones, Director de Invías, ¿por qué? Porque como lo dijo el Senador Pedraza, cuando se hace la concesión, se hace a un tiempo determinado, con un flujo de vehículos determinado, con una proyección de ese flujo determinado; si ese flujo aumenta de esa proyección, pues la concesión sigue exactamente igual, Senador Ángel Custodio, sigue a 20 o a 25 años, o a 30 años, a lo que se haya dado, no importando ese flujo y no sabemos realmente esos recursos, que quedan extras, porque hay mucho más flujo de vehículos, y eso ya en relación a las vías del Valle del Cauca, donde tenemos 2 concesiones, una que va hasta La Victoria y otra que va de La Victoria a Pereira, ambas se supone que ya están cubiertas en cuantías de dinero, seguramente no ha llegado al tiempo es que se ha acabado la concesión, pero hay unos estudios generales donde dicen: "Esos peajes ya no deberían estar allí". Ahora bien, esos peajes ya no deberían estar ahí, para cubrir la concesión como tal, la inversión inicial que se hace en esas concesiones privadas, pero ¿hasta dónde podemos seguir y cuántos peajes de esos se tienen que destinar al mantenimiento de las vías, para que ellas puedan realmente seguir siendo como hoy están? El Valle en vías es muy competitivo. Me voy a ir a la construcción de las 4G y me parece, señor Viceministro, que ahí podríamos estar pensando en el mismo problema y es ¿cómo se van a hacer o cómo se han hecho esas APP, en relación a los cobros de los peajes, si vamos otra vez por tiempo, o si hay alguna cláusula donde diga que hacia el tiempo que se abarca la concesión y trae muchos más recursos de los que son, porque la proyección se va mucho más alta, y lo acaba de decir el Senador Pedraza, que tiene un ejemplo en donde el flujo de vehículos casi que se dobla, pero no se sabe qué pasa con esos peajes, porque la concesión sigue en el tiempo. Entonces es un punto que yo creo, Senador Pedraza y Presidente de Comisión, que vamos a tener que traer a esta comisión para revisar, casi que concesión por concesión de nuestros departamentos y revisar qué se va a hacer con eso y cómo el Gobierno está controlando esos recursos, que a la vez se supone que ya no le pertenecen a esa concesión, porque ya están cubiertos los costos iniciales, pero que se le sigue cobrando a la población que rueda por estas carreteras.

Me voy a ya centrar un poquito en el discurso, en el tema original de esta comisión, que era la operación e implementación de los peajes electrónicos y yo quiero decir que yo estoy totalmente de acuerdo, uno no puede construir vías como las que se están construyendo, autopistas de 3 y 4 carriles, unas vías totalmente para la competitividad del país y tener que hacer filas de por ahí en algunos casos 10, Mauro, y 20 minutos en unos peajes, porque o hay dos casillas solamente abiertas o hay una casilla a duras penas abierta, como me pasa en Armenia muchas veces que paso, cuando Armenia es la vía que va a La Línea y es la vía que conecta Buenaventura con el resto del país, y uno pasa por allí y muchas veces le toca hacer infinidad de filas, porque de las 4 caseticas que hay, pues por lo general hay abiertas solamente dos. Yo creo que este tema es un tema que va totalmente relacionado con la competitividad del país, siempre y cuando no porque vayan a ser electrónicos cuesten más; yo creo que hemos visitado muchísimos países que hoy vemos el cambio y voy a dar un ejemplo de una ciudad, que yo creo que muchos de nosotros hemos ido y es Miami: Están apenas en hace más o menos 2 años implementando el peaje electrónico y ya uno ve cómo es pasar por una 8-36 sin peaje manual, sino peaje electrónico y ver qué tanto se ahorra en la vía; eso para mí yo creo que no tiene discusión, es un tema que si estamos haciendo las vías que estamos haciendo en el país, no podemos pensar en otro sistema sino que sean electrónicos. Ahora, hay 2 sistemas que se ven en el mundo: El sistema europeo y el sistema americano. Me imagino que el Gobierno lo revisó, miró cuáles tenían virtudes y cuáles realmente eran mejor para el mercado y para nuestras carreteras de Colombia, porque uno sabe que Noruega es un país líder en esto, en sistemas electrónicos; está desde 1991 implementando, empezó por una ciudad y siguió por sus otras ciudades; el otro país que es líder en estos sistemas electrónicos pues es Estados Unidos; un país como Chile, que muestra lógicamente la competitividad de Suramérica, eligió el sistema europeo. Nosotros hemos elegido el sistema americano, y ahí, Gobierno, tengo una inquietud y es que hubo una universidad que hizo un estudio, no me acuerdo si es la Universidad Nacional, tratando de revisar cuál de los dos sistemas era mejor para Colombia y resultó que el estudio y el análisis de esta universidad definía que el mejor era el europeo, pero nosotros realmente nos quedamos con el americano, entonces quisiera preguntar cuál es la razón y por qué, debe ser muy clara, se adoptó el sistema americano de recaudo electrónico; esa es una de mis primeras preguntas.

La segunda es qué... bueno, qué criterios se tuvieron para este sistema; la Universidad Nacional dice, en el año 2009 hizo el estudio y el análisis, de acuerdo a las carreteras y a Colombia como país, definió que era mucho mejor el sistema europeo; no sé si lo conocen, veo que ambos me hacen cara como de sorpresa, pero sé que en el Ministerio de Transporte fue el que lo contrató en el año 2009, ese estudio con la Universidad Nacional, pero no sé si realmente se llegó al fin de ese estudio o simplemente se encajonó y se dejó en un cajón, y tuvieron Uds. otros criterios para definir que realmente era mejor el sistema americano. Es más, la Contraloría General de la República fijó sus ojos en los casos, pues las multinacionales tienen muchísimos intereses económicos y cada día son mayores. La implementación de estos peajes electrónicos es un negocio que va a mover billones de pesos, es impresionante lo que se ve y lógicamente hay que empezar por montar antenas, software necesarios, es una tecnología bastante especializada para que cada vehículo pueda pasar: Uno lo vemos que son por placas, otro lo vemos que son por unos aparaticos electrónicos que se montan en el carro; no sé cuál de los dos realmente vamos a tener en estos sistemas. Es indispensable que cualquiera de los dos que se tengan, nos cumplan con lo que nosotros queremos y es precisamente que esos peajes sean pagados de acuerdo al tipo de automóvil, pero además que sea cubierto el costo inicial de la concesión y se pare en el momento en que esos costos estén cubiertos y solamente se siga para que sea el mantenimiento. Si nosotros hoy pagamos, Senador Mauricio, en el Valle pagamos, desde que salgo de Cali, empiezo con 7.100 y por la carretera Panamericana llegó a 7.500, pero si voy a Armenia pago 8.100, y si cojo la carretera que va al lado de la cordillera, que es la Panorama, pago solamente 6.800; ¿hasta qué punto esos peajes se pueden reducir si solamente queda el mantenimiento de las vías pendiente por pagar?, porque uno sigue viendo que todas las vías siguen con los mismos peajes, Senador Ángel Custodio, aquí no vemos cómo realmente se baja. ¿Qué tienen los software de hoy manuales? Pues que tienen seguramente un software donde queda registrado cuánto se paga en cada uno, porque a cada uno de nosotros, cada vez que pagamos el peaje, pues nos pasan la boletica de cuánto se pagó, y eso va quedando en el archivo de la empresa que hoy maneja la concesión. En el electrónico va a ser muchísimo mejor, porque ese sí que va a ir en una señal directa a esa base, que además el Senador Pedraza hablaba, de que tiene que ser una base financiera bastante, bastante robusta, pero además bastante, bastante certera para que no nos vayamos a equivocar. Yo no creo que los peajes electrónicos tengan discusión, yo no creo que ninguno de nosotros nos vayamos a ir en contra de una competitividad de un país, lo que sí tenemos que ver es que definitivamente hay dos puntos clarísimos: El pago inicial de la concesión y la velocidad de esas vías que se están haciendo. Nosotros no podemos dejar que la velocidad de esas vías, que hoy están entre 100 y 120 kilómetros o 100 y 90 kilómetros, dependiendo del estado de la vía, lo vayan a bajar a 80 por intereses privados. Muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente:

A usted, Senadora. Tiene el uso de la palabra el Senador Ángel Custodio Cabrera.

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias Presidente, muy rápidamente. Sí, yo creo que lo último que estaba diciendo la Senadora Susana Correa, es lo práctico en esta discusión, discusión entre comillas. Yo creo que aquí, todo lo contrario, en todos los diferentes planes de desarrollo, doctor Enrique Nates y señor Director de Invías, siempre se ha colocado el tema de las tecnologías con el recaudo de los peajes. La discusión que uno pudiera dar es la siguiente: A mí me llama muchísimo la atención, yo en mi ignorancia pensaba que era que simplemente ustedes autorizaban allá al operador, al concesionario, "monte su tema electrónico", no le vamos a colocar un peaje nosotros, que es "yo defino qué tecnología es". Eso a mí me llamó muchísimo la atención, no sé por qué, dejo esa... es que me llamó muchísimo la atención y me gustaría, Viceministro, que nos contara, porque es que cuando a uno le dicen: "Es que usted tiene que usar "A", y resulta que si yo soy libre puedo usar "B"´; no, yo le tengo que decir qué tecnología es. Me llamó mucho la atención esa respuesta que dan, así hicieron ustedes y además que van a hacer una licitación pública para definir esa tecnología. Si esto realmente fuera a ver el privado, "mire a ver cómo lo hace"; no sé por qué, debe haber una explicación de ustedes y me llama muchísimo la atención. Segundo, la estructuración de las..., doctor, doctor Pedraza, es que estaba diciendo que me llama la atención que aquí lo primero que dicen es que los peajes no tienen ningún problema, listo, perfecto, pero es que la tecnología la defino yo, no el concesionario; entonces eso a mí me quedó ahí con una duda inmensa, espero que ahora nos la expliquen. Dos, efectivamente todas las concesiones responden a una estructuración financiera fuerte y ahí vienen varios temas: Primero que todo, el tema de la velocidad en las vías es clave, porque si metemos muchos peajes, claro que las normas hoy permiten que sean 25, 50 kilómetros -no recuerdo cuál es- debe haber un peaje, dependiendo del uso de los usuarios en general; eso conlleva a nosotros que el tema del peaje electrónico o la tecnología, cualesquiera que se use, es vital para el desarrollo vial de este país. ¿Uds. se imaginan los peajes en puente, anoche por ejemplo, anoche, cuando termina todo este tema de los puentes festivos? Termina muchas veces la Policía tomándose los peajes y siga la gente porque no hay ninguna... los trancones son terribles. En cambio, en los peajes electrónicos la situación es totalmente válida, pero yo ahí quiero hacer dos recomendaciones: Uno, la cultura del peaje electrónico, me explico: Yo soy usuario de la Autopista Norte, yo voy y compro mi peaje normalito, pero la gente no está usando el peaje electrónico, ¿por qué?, ¿qué hice?, ¿por qué no hice? Y yo sí creo que vale la hora que ustedes revisen lo siguiente, señor Director de Invías y Viceministro, ¿por qué no se hace una posibilidad de crear incentivos para los peajes electrónicos por un tiempo? Me explico: Si yo pago anticipadamente, Presidente, yo pago anticipadamente, ¿esa plata dónde queda? Pues en el operador y si es miles de millones de pesos, yo estoy, entre comillas, abaratando los costos de... o sea, mi dinero vale. Entonces valdría la pena tener un incentivo de carácter financiero (*) si usted paga, usa, 30, 60, 90 días, como cuando uno paga el predial, si en el impuesto predial a uno le dicen: Si usted paga hoy le rebajo el 5%, 10%, 15%; es un tema financiero exclusivamente. Yo conozco el sistema financiero, la plata al final va a una fiducia del sistema financiero, entonces, yo estoy propagando

un servicio y no vale lo mismo que el que paga "Online", entonces, vale la pena Viceministro que le eche cabeza a esa posibilidad.

La cultura del peaje electrónico en Colombia se tiene que implementar de una manera seria, en todas las partes del mundo, ¡ya el efectivo no existe!, el efectivo se debiera acabar y este es uno de los temas que uno debiera manejar; las compañías de transporte que son las más costosas que pagan en los peajes, si ellos les ofrecen un 3 – 4%, cuando ellos saben que tienen que pagar, ellos lo pagarían gustosamente; es un tema financiero que vale la pena que lo miremos.

Y por último Viceministro, yo creo que todos el tema de la restructuración de todo lo que se viene de las vías 4G, ustedes debieron haber diseñado en la estructuración del 4G con peaje electrónico, debiera haber quedado de "Una", esto no se debió haber quedado a ver si después lo hago, y de aquí en adelante cualquier vía que se construya "con peaje electrónico", es un tema de gerencia, de proyección, de cómo le damos más movilidad; es que el peaje electrónico fuera del tema el efectivo que estoy diciendo, el recaudo para el propio tipo, tengo entendido no sé, ahora usted me contará: cuantos asaltos a peajes, atracos y demás ha ocurrido, y verá que existen!; ese tema a ellos son los que más les interesa "cero efectivo", entonces, si eso es cero efectivo es un tema financiero que vale la pena plantearlo, y el futuro de las famosas 4G, debiera estar incluido, eso no debiera… debiera ya tratarse, un tema de gerencia.

Quería hacer esas pequeñas observaciones y ahora cuando ustedes hablen, seguramente pediremos algunas otras inquietudes. Muchas gracias Presidente.

El Presidente:

Tiene la palabra el Senador Mauricio Aguilar.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias Presidente, una vez más con el respetuoso saludo a todos los compañeros Senadores, al igual que el señor Viceministro de Transporte, el doctor Enrique Nates, al igual que al doctor Carlos García, Director del Instituto Nacional de Vías, y a los demás funcionarios.

Pues Presidente, ya… traído a colación este importante tema, en esta importante citación que ha hecho nuestro Senador y Presidente y Senador Jorge Hernando Pedraza, sobre la implementación de estos peajes electrónicos, hoy vuelvo y reitero, no por aras de… protagonismo, sino que lo digo con el mayor respeto, este que yo quería que hubiéramos citado también el tema de esta citación de hablar de los costos, de los peajes en nuestro país, y la calidad de las vías también en cada uno de nuestras regiones, desde luego complementado con este tema relevante del Senador Pedraza la implementación de los peajes electrónicos; terminamos hablando de lo que hoy también nos preocupa y es el común denominador en el país, y por qué lo traigo de una vez a colación? Porque sin duda Colombia es uno de los países donde tiene el mayor número de cantidad de peajes en un trayecto, en distancias cortas y a la vez también los altos costos, comparados con países de América Latina, y precisamente nosotros tenemos una gran preocupación no solo porque hoy el Gobierno nacional ha recibido todo el apoyo del Congreso de la República en herramientas fundamentales, en las alianzas público privadas, estas concesiones de 4 generación, generar competitividad, conectividad dentro de los departamentos, generar una mejor movilidad para los transportadores, para los usuarios, para los mismos pasajeros que tienen que desplazarse por tierra sino que estamos dejando a un lado qué va a pasar a futuro cuando se implementen todas las concesiones de 4ª generación, si nosotros seguimos teniendo uno de los peajes o los peajes más costosos en cortos trayectos o en corredores principales como así vive.

Para Mencionar voy hacer colación de tres corredores: Cartagena – Barranquilla, existen 3 peajes en una distancia de 130 km, un promedio de 43 kilómetros entre ellos; Bogotá – Villavicencio, como también ya se había mencionado, existen 3 peajes en una distancia de 95 km, con un promedio de 35 km entre cada uno de ellos; Bogotá – Buenaventura, existen 9 peajes en una distancia de 511 km, con un promedio de 56 km entre ellos.

Estábamos revisando el corredor principal que también me compete, lo digo con el mayor cariño, Bogotá – Bucaramanga, por el lado de la ciudad de Chiquinquirá, hay 384 Kilómetros, 64 km entre ellos, y Bogotá – Bucaramanga por el corredor de Tunja, ahí 394 km, un promedio de 56 km. Pero precisamente llamo la atención es por estos altos costos que se reflejan en los peajes para los transportadores de carga, hoy no solo hoy tienen una gran preocupación estos… o grandes familias empresarias que han vivido de este sector por muchos años, le apostamos a la competitividad y a la conectividad de nuestro país, no solo hoy con la recuperación de la navegabilidad de nuestro río Magdalena, nuestro principal afluente, porque también sin duda le va generar beneficios a los empresarios, a los que todavía quedan en el interior del País, porque ya la mayoría de ellos están buscando ubicarse estratégicamente en los puertos en la salida al mundo, en la salida al mar. Pero también nos preocupa para ellos, porque estos altos costos son exorbitantes y es una triste realidad.

Hoy el sector del transporte no vive por el mejor momento, no porque hoy de pronto tengan una ventaja debido a que desafortunadamente los enemigos de la paz, siguen volando oleoductos y de pronto se ha incrementado en las últimas semanas el transporte de crudo por vía terrestre o por estos vehículos, sino que ellos tienen una gran preocupación; Colombia comparado con Chile, México, Perú, y traigo claros ejemplos de cómo estos transportadores tienen que pagar unas altas cifras, para los transportadores o vehículos de 5 ejes, en Colombia pagan 11.92 dólares, ya sabemos cómo está el precio del dólar hoy en día aquí en nuestro país.

En Chile pagan por un peaje 8.38; en México 9.51; en Perú 2.26; para 6 ejes, en Colombia un transportador paga 17.37 dólares, el dólar ya casi a 3,000; en Chile 8.38; y México, 8.2; en Perú 2.26, no varía entre 5 ni 6 Ejes, en Perú ni en Chile, la proporción en México disminuye, entre más ejes menos paga; y en Colombia vehículos de 7 ejes o más, pagan 19.61 dólar por peaje, en Chile se mantienen los 8.38; en México 6.73; ósea que un transportador entre más ejes tenga su vehículo, menos paga peaje, y en Perú, entre 5, 6 o 7 similitud o mayor número de ejes, paga la misma tarifa, entonces, eso es lo que nos pone a pensar que va a pasar y desde luego apostamos a la competitividad y al desarrollo de nuestras regiones, pero también nos preocupa que va a pasar cuando que implementado porque es que, lástima que no esté el señor Director de la ANI, porque aquí hay unos estudios divulgados, según unos informes

también los peajes se van a incrementar en un 50%; y vale mencionar el top de los peajes que son más costosos en nuestras regiones, como digamos entre los cinco peajes que rodean al Departamento de Risaralda entre ellos que hacen parte del top diez de los más caros del país, es talco el peaje más costoso que es el peaje de Pipiral y está ubicado en la ruta Bogotá – Villavicencio, como lo decía el Senador Pedraza, para categoría 1 o vehículos pequeños es de $13.300.00.

El concesionario Autopista del Café en Circasia, cobra el segundo peaje más caro de Colombia, que está a una tarifa de $11.400.00 para vehículos particulares o pequeños y desde luego si nos ponemos a comparar el estado de las vías, yo creo que no hay correlación con lo que se está pagando frente a este claro ejemplo.

Tenemos también otros departamentos con un mayor número de afectaciones en las vías, tomando también la mala calidad entre ellos en Santander, existen 6 Departamentos con la tendencia de mayor recaudo, pero es el menor número de mantenimiento de las vías, entonces es ahí donde nos genera ese gran interrogante, que pasa con esos recursos si realmente tienen ese mayor número de recaudo, como lo decía la Senadora Susana y si realmente entre la nueva implementación "el nuevo modelo de concesión" realmente, entonces, esos recursos o van a terminar de financiar esas obras o nos va a costar todavía más a los Colombianos a los transportadores que por estos corredores transitan.

Y así como en Santander, Cundinamarca, Antioquia, que demuestran ese mayor número de recaudo en peajes, también queremos que haya mayor mantenimiento - inversión en esas vías; y eso es lo que nosotros queremos también escuchar, señor Director del Invías, señor Viceministro, porque como lo decía anticipadamente; que los cánones para transitar en las vías de 4ª generación, costarían en 2 años, $16.500.00; o sea un 50% más del promedio actual de los que se está pagando, y para un transportador tendría que pagar cerca de $71.300.00; cuando el costo promedio actual está en $28.000.00.

Entonces, eso es lo que nos genera esa gran preocupación, ¡claro! vengan todas las vías que sea, hay que conectar al interior del país, y hay que conectar a nuestros departamentos, hacer turismo, conocer las riqueza de nuestras regiones. Pero así como lo estipula esta resolución de peajes en el proyecto vial, conexión pacífico 2, parte de las autopistas de la prosperidad, hacen parte esa concesión de cuarta generación; y ese informe está estipulado… está divulgado con la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de la Salle, los proyectos de cuarta generación, se financiarán por peaje.

Queremos dejar esos interrogantes, porque sin duda queremos que este país crezca, haya desarrollo y crecimiento económico, pero también nosotros no podemos afectar a un sector que también se sigue quejando por la falta de las verdaderas políticas, por falta de apoyo, porque desafortunadamente en un problema tan complejo; queremos también que el sector transportador tenga también alternativas de vida, alternativas de sustento porque eso es lo que nosotros queremos y así mismo también, por eso no me propongo a este tema importante de la implementación de los peajes electrónicos, ¡claro! los que tenemos la oportunidad y sobre todo cuando siempre lo hemos dicho, tenemos la oportunidad de ir a Estados Unidos, de una vez cambiamos el chip, cambiamos de cultura, el que quiera alquilar su carro para que no pague peaje y los descuenten de la tarjeta electrónica, se hace, pero es que aquí todavía la infraestructura no está adecuada para realmente este tipo de implementaciones, además como lo decía nuestra compañera colega, la Senadora Susana y escuchaba también al Senador Pedraza; es que a veces hay que hacer una "filota" para pagar un peaje y de nada sirve una sola fila y tener implementado el peaje electrónico si nos toca esperar que el de adelante sino tiene tarjeta de crédito, si es el señor campesino que sale de su vereda y desafortunadamente le toca pasar obligado corredor Tunja-Arcabuco, por ahí salen muchas arterias de algunas veredas de estos municipios de arcabuco, de Tunja y de Moniquirá; y si no tiene la tarjeta de crédito, pues le toca hacer la fila y no hay la infraestructura, y si las condiciones laborales de esas personas también, porque en el caso, en el corredor Bucaramanga – San Gil, en el sector del Pescadero con un calor impresionante en unas casetas prácticamente de zinc, si esas condiciones laborales realmente son las adecuadas, ¿qué dice el Ministerio de Trabajo frente a las condiciones laborales? Si realmente se está cumpliendo, porque ahí vemos también que en este no se estaría cumpliendo.

Sin duda es un tema muy importante, es un tema que queríamos traer a colación, pienso que deberíamos seguir avanzando en este tema, porque desde luego lo que queremos es que también se implemente toda la tecnología y el avance de la ciencias, se tiene que dar para no solo agilizar todos nuestros procesos, sino que también queremos que haya equidad a la vez de invertir, pero también en la equidad de los costos, en la equidad de los gastos el sustento de las personas y sobre todo de un sector transportador que hoy reclama y requiere de políticas más justas más adecuadas, frente a lo que hoy se está viviendo en nuestro país. Muchas gracias Presidente, quería dejar esta intervención.

El Presidente:

Muy bien, Senador, dejamos constancia de la presencia de la Senadora Rosmery; y tiene el uso de la palabra el Senador Senén Niño, con eso creo que cerramos el ciclo de intervenciones de los Congresistas y le damos paso a las intervenciones de los funcionarios del gobierno.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, voy hace muy breve, señor Presidente, preguntaba de manera acertada el Senador Pedraza, ¿por qué esta tan mal ubicado ese peaje?, la respuesta es sencilla, porque existe ese peaje, ¡hombre! Si lo cambian de sitio y lo colocan en Toquilla se daña el negocio, la respuesta sería esa, el problema es el negocio.

Resulta que los peajes, señores Senadores, no es un negocio de hace poco tiempo, Colombia se escindió con la ayuda de los Estados Unidos de Norte América, a comienzos del siglo pasado por el Canal de Panamá y que era lo importante del Canal de Panamá, pues el paso de los barcos, que buen negocio "cobrar peaje", entonces, ese negocio de los peajes no es que sea nuevo, eso nos marcó la historia de este país.

El otro día leyendo un reportaje interesando de Juan Gossaín, hacia esta reflexión Juan Gossaín, decía: en Ecuador a donde el señor Vicepresidente de Colombia, cuando era Ministro obrero, recorrió y miro con detenimiento cómo funcionaba el transporte en Ecuador y seguramente se trajo muchas cosas de enseñanzas y

de experiencias, pero por ejemplo en Ecuador se cobra $1,500 pesos por 100 km recorridos de peaje, no ocurre lo mismo en Colombia, Barranquilla, Cartagena, que son 132 km, se cobran $18.000.00 es decir $13.600.00 por cada 100 km, Bogotá – Manizales, 340 km $70.000.00, es decir, $20.588.00 por cada kilómetro, de tal suerte que se podría, en gracia de discusión, pensar que los particulares ayuden a desarrollar la malla vial en Colombia, que existan los peajes, los peajes.

Venezuela los quitó por un tiempo y lo volvió a restablecer, pero lo que habría que mirar es, cómo hay un equilibrio, hay una justeza en el cobro del peaje, en el mantenimiento de las vías un punto de equilibrio y no definitivamente un negocio, es que este es uno de los mejores negocios y por lo cual se luchan los concesionarios, ese es un tema señor Presidente que le dejo al Gobierno nacional como una reflexión; en Colombia no todo puede ser mercado, no todo puede ser negocio, se necesita que a esto se le coloque algo de equidad, porque de lo contrario el ansia del enriquecimiento de unos particulares, pues termina arruinando el bolsillo de los colombianos, arruinando la actividad del transporte, uno escucha a los transportadores de carga pesada, reclamar por el valor de los peajes a todos los ciudadanos de este país se le escucha reclamar por el mal estado de las vías, porque ese es el impuesto más caro.

Doctor Pedraza esa caseta de extorción que usted llama, viajando entre Machetá y Guateque; no, es que a 20 metros de caseta hay huecos, es una vía intransitable, y se preguntan porque existe ese peaje allí?, no porque se lo extendieron, se lo dieron a Solarte, nadie responde por la carretera y entonces cuando los habitantes de esa región reclaman, se levantan, hacen movilizaciones, eso es una estafa, eso es un robo, entonces contesta Invías: "Sí, pero hay que mantenerlo, vamos a ver si podemos apretar al contratista". ¿Qué es eso? Debería tenerlo apretado hace rato y no como lo expresó en un artículo de *El Tiempo*, "que estaban estudiando cómo apretar al concesionario de esa vía". Yo creo, señor Viceministro, señor Director de Invías, que hay que ponerle cuidado a este tema de los peajes, yo creo que esto no puede seguir siendo un negocio "desbordado", aquí hay que ponerle lógica, porque indudablemente el país se siente resentido por ese tipo de impuestos que se les están cobrando a los colombianos. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Cerramos en ciclo de intervenciones, vamos a darle paso a los funcionarios del Gobierno, empezaría el doctor Enrique José Nates, tiene señor Viceministro, el uso de la palabra, creo que tenemos el tiempo justo, amplitud en el uso del tiempo así que…

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Muchas gracias a usted, y a todos los Senadores de la Comisión Sexta, por esta citación, aprovechar también para excusar a la señora Ministra de Transporte, quien radicó su excusa en la Secretaría de la Comisión, debido a que el señor Presidente de la República la convocó al departamento del Huila, pero obviamente, dada la importancia y dada la relevancia de este debate, aquí estamos no solo quien les habla, si no el Director de Invías también, en aras de construir conjuntamente, obviamente con el Congreso de la República, y abordar este tema tan importante como es el de los peajes y en particular el tema de los peajes electrónicos; por eso Senador Pedraza, como citante recogemos con mucha satisfacción realmente la posibilidad de que el gobierno pueda contarles a ustedes y a los colombianos que se ha venido avanzando en este propósito, ¿cuáles han sido las bases?, ¿cuáles han sido los prolegómenos?, ¿cuáles han sido los sustentos?, ¿en qué estamos en este momento?, ¿y hacia dónde vamos hacia el futuro?

Creo que la conclusión primera que yo saco señor Presidente, es que, todos los que aquí intervinieron, Senador Aguilar, partimos de una premisa fundamental y es que aceptamos las nuevas tecnologías y en particular cuando se incorporan en la prestación de un servicio público de transporte. Creo que están ajenos a ese realidad sería obviamente una visión obtusa que es totalmente lo contrario a lo que hemos visto hoy en esta Comisión, una visión futurista en la que todos los participantes y es lo que el gobierno ha querido manifestar en sus respuestas, le asiste cuando quiere avanzar en la incorporación de este tema de los peajes electrónicos.

Y me voy a permitir Presidente, y con la venia de ustedes Senadores hacer una breve reflexión sobre el tema de por qué los peajes en este país, si bien es cierto la figura del peaje no es nueva y lo decía el Senador Senén, digamos que la Ley 105, que, como nuestra norma orgánica del 93, establece la posibilidad del cobro del peaje, no solo para construcción de infraestructura, sino para el mantenimiento de la misma, luego fue obviamente modificada y ratificada por la Ley 787 del año 2002, porque partimos de un presupuesto que lastimosamente es innegable y lo manifestó el Senador Pedraza en su intervención, Colombia tiene una coyuntura como muchos de los países que estamos en vía de desarrollo, que no nos permite alejarnos de… el cobro del peaje para el desarrollo de nuestra infraestructura, recientemente veíamos en un foro internacional cómo "Alemania" no tiene cobro de peaje y ha venido rechazando esa implementación, porque tiene una economía boyante que le permite a través de recursos públicos, sostener el financiamiento y la construcción de toda su infraestructura y su mantenimiento; aunque bien, ese no es el ejemplo de la mayor parte de los países del mundo, sí estoy hablando de que Colombia desde el punto de vista legal tiene la potestad de financiar la construcción y el desarrollo de su infraestructura a través de la implementación de peajes.

Muy bien lo dice el Senador Ángel Custodio, ya son varios los Planes de Desarrollo, que hablan del peaje electrónico, y en particular de los sistemas inteligente de transporte, y aquí quiero detenerme un poco Presidente, porque estamos hablando del género y de la especie, el peaje electrónico es una especie del género de los sistemas inteligentes de transporte, Colombia está dando el salto de infraestructura inteligente con su concepto de cuarta generación de concesiones e incluye conceptos de vías perdonantes en materia de seguridad vial, es decir, que las especificaciones técnicas de estas vías en el momento en que se produzca algún tipo de accidente generan la posibilidad de perdonar ese error del peatón o del actor de la vía, llámese conductor de moto, de vehículo, etc., y va a generar una menor posibilidad de fatalidad en esta accidentalidad, pero también incluye este concepto de 4G, Senador Pedraza, temas y elementos a los que ustedes hacían referencia en cuanto a velocidades, en cuanto a radios de giro, en cuanto a curvas de pronunciamiento e inclinación; estas nuevas vías van a permitir no solo mayores velocidades, sino menores tiempos de desplazamiento, que

si no lo llevamos aparejado desde el punto de vista de infraestructura al tema de transporte inteligente, o sistema inteligente de transporte, pues, no vamos a tener los costos o los ahorros en costos tanto en tiempo como recursos que tenemos estimados; déjenme ponerle un ejemplo, en el corredor Bogotá – Buenaventura; el corredor o uno de los corredores del comercio logístico internacional más importante del país. La implementación del peaje electrónico reduciría en un 20% el costo no solo operativo de los vehículos sino el ahorro en tiempo de desplazamiento, ese simple hecho.

Hoy un vehículo tractocamión, no rígido, sino articulado, pasar por un peaje, tenemos estimado que demoran entre 7 y 8 minutos, y que el proceso de frenado y luego nuevamente comenzar su desplazamiento, implica mayor consumo de combustible, implica mayor consumo de llantas, implica mayor consumo de lubricantes que en últimas con la implementación del peaje electrónico esos costos se reducirían en un 20%, mejorando la situación de ese camionero, Senador Aguilar, que es nuestro camionero y por el cual velamos también, pero también le aportamos a la competitividad del país… que es otro de los aspectos fundamentales y de los cuales hacía referencia el Senador Pedraza.

Ahora bien, ustedes y la mayor parte de los Senadores que aquí han intervenido, han hecho referencias a varios temas que voy a tratar de sintetizarlos en 3 aspectos fundamentales:

Primero el tema de la tecnología, y digamos que le preocupaba algo al Senador Ángel Custodio, ¡no es nuevo! el gobierno en diferentes aspectos de su dinámica Comercial ha definido históricamente los diferentes estándares que deben aplicarse o adoptarse para implementación de los temas en Colombia, en el tema de puertos, en cuanto a escala de no intrusivos, en el tema en este caso de recaudo electrónico vehicular, como lo decía muy bien la Senadora, el Gobierno nacional mediante decreto del año 2013, adoptó la tecnología Europea con el estándar internacional ISO, 29148-2011, que de alguna u otra manera en su momento fue avalado por más de 3 estudios, porque este decreto es del año 2013, fue avalado por más de 3 estudios de 3 firmas de reconocida importancia que avalaron la implementación del estándar Europeo en la implementación del recaudo electrónico vehicular, ¡perdón!... del Estándar Americano, "excúseme", del estándar americano, por qué, se preguntarán ustedes, ¡hombre! por una sencilla razón y digamos para no ahondar en temas técnicos les voy a resumir cuál fue el estándar que adoptó el país: El Estándar Americano con tecnología pasiva, ¿eso qué significa?, alguien mencionó aquí en tema de placas; ese es un escenario ulterior o posterior al que debe llegar Colombia, cuando tengamos la posibilidad de lecturabilidad mediante placas electrónicas con chip que todavía el país no tiene, por lo tanto el país adoptó la tecnología europea, con dispositivos Tac – Pasivos, es decir, que no necesitan pila, batería para funcionar.

Los de tecnología activa requieren que cada cierto tiempo se cambie la batería del dispositivo para que pueda funcionar. Una de las ventajas de esta tecnología americana, al ser pasiva, simplemente el dispositivo Tac, que es un RFID mediante radiofrecuencia, se pega en el panorámico del vehículo y a diferencia de lo que pasó cuando se implementó en países como Chile, Argentina, Uruguay, que tenía que existir un Tac, por cada concesión o cada vía, tenemos la fotos donde usted ve vehículos de Argentina con 7 u 8 dispositivos en su panorámico; Colombia ha querido dar el paso es de tener un solo dispositivo, un solo Tac, para que se pueda transitar por todas las vías de nuestro país, pero no va ser un salto al vacío y ahí quiero contarles un poco el procedimiento.

El Procedimiento fue el primero en definir el estándar, año 2013 se definió el estándar tecnológico, luego de la definición del estándar, y mediante dos contratos de consultoría y un convenio que hoy está vigente con la Universidad Nacional, de pronto a ese es al que se refiere la Senadora Susana, que es de marzo del año 2015, que es un convenio que está pensado mucho más allá del "peaje electrónico ", cuando yo les mencionaba a ustedes del Sistema Inteligente de Transporte, es que Colombia tiene que dar el paso a tener un centro de control integrado y aquí le empiezo a responder una de las preguntas del Senador Pedraza en su intervención, en que no es simplemente tener el peaje electrónico Senador Santos, el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte (CICOTT) de este país, que esperamos sea una realidad en su primera fase de 2016, es el que se está estructurando con la Universidad Nacional de Colombia, del cual hará parte el peaje electrónico, pero del cual hará parte también el registro de despacho de carga, del cual hará el parte el Sistema Eficiente de Costo Eficiente del Transporte (SICE-TAC) es decir, todo ese abanico que tecnologías, de sistemas que tienen el sector, quedarán todas inmersa dentro de un Centro Integrado de Control de Tránsito y Transporte, dentro de los cuales está el peaje electrónico.

Y simplemente como dato también para tranquilidad de todos, cuándo se definió en su momento el Estándar Americano mediante decreto de 2013, en las consultas públicas que se hicieron, porque es una de las preguntas del cuestionario, hubo más de 54 empresas que ofrecen la tecnología que de alguna manera hoy está implementada en Colombia, es decir, una pluralidad de oferentes para los procesos que se adelanten hacia el futuro, además es una norma técnica que está aceptada por el Icontec obviamente, y es norma técnica de calidad internacional, como lo dije anteriormente también. Ahora bien, ustedes dicen: ¿Qué es el peaje electrónico? Déjenme simplemente hacerle un par de puntualizaciones sobre el particular, todos hemos viajado, todos hemos visto cómo funciona la tecnología y sabemos en qué país están más avanzados que otros; y alguien todo, y creo que fue el Senador Ángel Custodio, el tema de cultura de los peajes, y en el tema de peaje electrónico, el tema de cultura juega un papel fundamental, por eso Colombia no ha querido en su primer proceso de peaje electrónico, comenzar con el denominado peaje Freeflow, que es no implica talanquera, ¿por qué? Porque tenemos que crear una cultura del peaje electrónico. Si yo de un momento a otro género un peaje Freeflow sin talanquera; primero la organización estatal no tiene hoy el diseño y la capacidad para ejercer el control por una posible violación o no pago de ese peaje; y segundo, nuestro transportador o todos los que transitamos por las vías nuestras, tienen que ir generando esa cultura de la que habla el Senador Ángel Custodio Cabrera; por eso el primer paso que vamos a dar es un peaje electrónico con talanquera, con dispositivo RFID, es decir, de radiofrecuencia que tendrá lecturabilidad 20 o 40 metros antes de la estación de peaje, para que en un promedio entre 20 y 30 kilómetros por hora pueda pasar el vehículo, lea el chip o el Tac instalado en el

panorámico del vehículo y se levante la talanquera para permitir su paso. Ese es el primer paso hacia dónde va el gobierno colombiano.

Más adelante el doctor García, el Director del Invías les contará del proceso que en septiembre de 2015 se abrirá, doctor Pedraza y solamente se abrirá para los peajes a cargo de Invías, obviamente el Gobierno tendrá que definir la política pública de la implementación tecnológica que le aplica no solo a los peajes de Invías si no a los peajes de la red concesionada, para que todos tengan las mismas reglas, para que todos tengan las mismas condiciones de operación, y usted muy bien lo mencionaba Senador Pedraza, ya el gobierno en la implementación de las 4G estableció y visualizó que debieran de existir los peajes electrónicos, se establece la obligación de por lo menos 1 caseta, no se dijo que solamente 1, sino que por lo menos una, mientras creamos esa cultura; la Senadora aquí me preguntaba si íbamos a hacer un escenario de transición entre pago electrónico y pago todavía con metálico; sí, ese escenario de transición lo vamos a hacer, pero también propendemos y también lo decía el Senador Ángel Custodio, por la implementación de este peaje electrónico que le apunta… Senador Fernández, a la bancarización de los colombianos, a que cada día se utilice menos efectivo, pero también hay que reconocer y ser pragmático en la generación de política pública, que no todo lo podemos hacer con tarjeta débito, o con tarjeta crédito, y menos en materia de transporte, no le puede exigir usted a un transportador que pague el lavado de su camión en la carretera con tarjeta débito, o que pague la llantería con tarjeta débito, ojalá llegáramos a esos escenarios, pero si no reconocemos como gobierno una realidad que se presenta en las carreteras del país, pues obviamente vamos a estar en total de sintonía con los actores de nuestras vías, por eso vamos a permitir un peaje electrónico; primero, de recaudo electrónico vehicular que funcione concomitantemente con el recaudo de efectivo, cada vez más, buscando mayor aplicación de este tipo de tecnologías, buscando mejores niveles de seguridad, y buscando mejores niveles también de optimización y de tiempos; por eso sí existirá, Senador Pedraza, un solo centro de integración de supervisión y de control y que lo manejará el Ministerio de Transporte, es el famoso como les denominé SICOPP, que con la ayuda de la Universidad Nacional lo estamos implementando.

Ahora bien, como ya existen unas concesiones en curso, Senador Ángel Custodio, al cual me he referido bastante de sus intervenciones, que ahora recojo con mucha importancia el tema de la bancarización, a lo que nos llevaría la implementación de peajes electrónicos. También le comento que en el tema, digamos, de las diferentes estructuraciones de las vías 4G, hay una estructuración financiera sólida por parte de varios actores, no solo del privado que presenta la iniciativa, sino por parte del cuerpo de asesores de la ANI, que ha creado un grupo estructurador muy importante, sino que a la vez el DNP y el Ministerio de Hacienda, revisa la estructuración financiera antes de darle el visto bueno a la entrada o la financiación de cualquiera de este tipo de autopista de cuarta generación, por lo tanto se surten más de 3 filtros de la estructuración financiera, que permite en su momento establecer; primero, el número de peajes; y segundo, la tarifación del mismo, y es una labor que hace desde el punto de vista técnico, la Agencia de infraestructura, la Nacional de Infraestructura, como les digo acompañados del Invías, acompañados del DNP y acompañados de Hacienda, y acompañado del Ministerio de Transporte de su oficina Regulación Económica, mientras no exista la Comisión de Regulación de Transporte, creada por ustedes, en la Ley 16-82 y que lastimosamente no ha podido ver la luz pública debido a la estrechez de recursos que tiene el Gobierno nacional.

Ahora bien, la puerta está abierta para que en las concesiones 4G no solo sea una caseta la de peaje electrónico, sino para que sean varias la de peaje electrónico, usted tampoco puede obligar al transporte "actual" a los más de 12 millones de vehículos que existen en el país, de los cuales 56% están exentos de peaje, ¡Senador Cabrera! que son motos… el 56% no paga peaje, por lo tanto el resto de vehículos que compone el parte automotor, tienen en la propia ley un establecimiento del cual es la tarifación por la tipología vehicular y por la tipología de peaje, que existe una norma que establece unos promedios de kilómetros para establecer cada caseta de peaje entre 40 y 80, entre 80 y 100; dependiendo de la tipología a la que permanezca y está establecido en la Resolución número 036 de 2015 del Invías, la tipología de este tipo de distancias de los peajes. Pero también vamos un poquito más allá del tema de Sistemas Inteligentes de Transporte, no es solo pretender bancarización, ya me referí al tema de tecnología y respondí porque el gobierno, Senador Ángel Custodio, define el estándar tecnológico como lo hacen varios de los diferentes temas, no solo de transporte sino de aspectos comerciales del país, hay más de 54 firmas que durante el proceso definición de las tecnologías manifestaron obviamente que pueden proveer, además que están amparadas en una norma técnica de calidad nacional e internacional.

Senadora Susana, usted hizo una mención y varios de ustedes también frente al tema de los ingresos de los concesionarios, desde la tercera generación de concesiones existe la figura del ingreso esperado, es decir, usted establece un tiempo de concesión pero al mismo tiempo establece la figura del ingreso esperado, que sí… como concesionario usted percibe sus ingresos, antes del cumplimiento del término, pues obviamente finiquita la concesión o renegocia las concesiones de las mismas para mayor inversión en la infraestructura, las 4G no solo contienen la figura del ingreso esperado, sino contienen… digamos, que una figura "novedosa", se denomina en estos momentos… está en todos los contratos de concesión que se denomina VPIP (Valor Presente Ingresos de Peajes), es decir, que en la estructuración se tiene en cuenta lo que hoy ingresa por concepto de peaje, con un valor fijo en el tiempo, pero cuando supere ese valor estimado inicialmente los ingresos se distribuyen 50% para la Agencia Nacional de la Infraestructura, es decir, para el Gobierno nacional para reinvertirlo en infraestructura y el 50% para el concesionario, con adición de mantenimiento y de infraestructura adicional, ese es otro de los avances significativos de las 4G de concesiones que de alguna manera no permite que en el tiempo indiscriminadamente el concesionario reciba los recursos y no haga las intervenciones que requiere el tipo de infraestructura en nuestro país.

De igual manera el Senador Ángel Custodio y varios de ustedes hablaban de los diferentes trancones en los peajes del país, la figura que usted mencionó de la policía, tomar control de los peajes en su momento, General Palomino, cuando fue comandante de la Di-

rección de Tránsito y Transporte, sacamos una medida, o sacaron en su momento que cuando hubiera más de 15 vehículos en línea se pudiera levantar la talanquera y dejaran pasar, uno de los concesionarios hizo una demanda ante el Consejo de Estado y el pronunciamiento del Consejo de Estado le dio la razón al concesionario; por lo tanto tenemos un fallo ya, una cosa juzgada en donde no hay posibilidad de hacer eso, por lo tanto nos ha tocado utilizar otro tipo de estrategias en compañía del Invías, como mayor número de cangureras en temporada altas, mayor número de efectivos, casetas provisionales de peaje, que nos permitan atender esa alta demanda para no generar las congestiones propias de una temporada en ese sentido… "y comparto la idea", y creo que este es uno de los grandes aportes que me llevó o que nos llevamos como gobierno hoy de este debate, es la posibilidad de que usted en la medida que pague o prepague unos peajes electrónicos, tenga la posibilidad de pagar una tarifa diferencial para evitar congestión… vamos a recogerla Senador Ángel Custodio, me parece interesante y creo que estamos a tiempo de incorporarla, es cuando usted… obviamente hace un pago anticipado por algún servicio tiene algún tipo de reducción por el mismo; es un tema que vamos a revisarlo y me llevo esa inquietud realmente con mucha… la veo muy propositiva.

Senador Aguilar, frente al tema del costo de los peajes, pues, obviamente eso daría para otro debate adicional, creo que ya hice referencia a alguno de los comentarios, aquí se hace un estudio tanto en Invías, como la ANI, DPN y Hacienda, cuando se estructuran, respetando unas serie de parámetros desde el punto de vista técnico, de diseño etc., para establecer cada uno de ellos; la idea es que no existieran… pero lastimosamente hoy en Colombia, solo es posible las 4G, la nueva infraestructura, las vías de modernización de este país realizarlas mediante la financiación mediante peajes, varios ejemplos puntuales que ustedes han puesto, el Senador Pedraza, el Senador Senén, algunos de ustedes… usted también habló de algunos casos particulares de peajes, estoy seguro que los que correspondan al Invías, lo revisarán y yo transmitiré a los que correspondan a la Agencia Nacional de Infraestructura, pero siempre tengamos claro que digamos, la estructuración que se hace de ellos se hace de una forma técnica, estudiada y concienzuda, que de alguna manera permite establecer este tipo de tarifas.

Hoy los transportadores colombianos, no los han manifestado en diferentes oportunidades, son los más interesados en que se implementen los peajes electrónicos en nuestro país, ellos son los primeros beneficiarios de la implementación de la tecnología, en ese ahorro de tiempo, en ese ahorro de costos, que de alguna manera le va a servir al país en un 20% en ese corredor logístico de Buenaventura, pero a eso súmele, los temas adicionales de Sistemas Inteligente de Transporte que hemos venido haciendo, como el Portal Logístico Colombiano, en la ruta Bogotá – Barranquilla que estará listo en diciembre, el Sistema Nacional de Enturnamiento, que hace parte de establecer un solo sistema de enturnamiento en los puertos de este país, para que se permitan conocer, no el enturnamiento de cada una de las Sociedades Puertearías, sino que sea transparente para todos como se están enturnando en la última milla que es hoy uno de los grandes cuellos de botella logísticos de este país.

Por lo tanto apreciados Senadores, tanto citantes como los demás participantes, creemos y espero haber absuelto buena parte de las inquietudes por ustedes manifestadas, ratificarle que el gobierno está totalmente "abierto" a enriquecer la introducción de esta figura del Sistema Inteligentes de Transporte Particular de Peajes Electrónicos, para que nuestra infraestructura no solo sea de talla mundial, sino nuestro transporte, pero el Congreso juega un papel fundamental dando estos aportes que son significativos y que tendremos en cuenta para los procesos que se vengan hacia adelante. Mil gracias Presidente y Secretario.

El Presidente:

Muy bien, señor Viceministro doctor Enrique Nates, tiene el uso de la palabra el Director de Invías, doctor Carlos García.

El Director Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Carlos Alberto García Montes:

Muy buenas tardes a todos ustedes, honorables Senadores de la Comisión VI, para el Invías este tipo de debates es muy enriquecedor sobre todo en una situación tan difícil como estamos afrontando en el Presupuesto de la Nación, donde el recurso que entra al Instituto Nacional de vías, en un 90%, corresponde a recurso nación y solo el 10% de los recursos son recursos propios, una de las fuentes de recursos propios y tal vez la más importante es el recaudo de los peajes.

El Instituto Nacional de Vías, ha venido disminuyendo en el tiempo el número de peajes que tiene a su cargo, en razón a que durante todos estos años se ha venido concesionando la red nacional de carreteras, recordemos que existe un Conpes del año 2001, que estableció los kilómetros de la red nacional de carreteras en aproximadamente 17.000 kilómetros, de los cuales la Agencia Nacional de Infraestructura tiene 5.000 kilómetros y el Instituto Nacional de Vías 12.000 kilómetros; en la medida en que sale este último programa de concesiones de 4G en sus 3 olas, los peajes del Instituto Nacional de Vías se han venido trasladando a la Agencia Nacional de Infraestructura.

De un total de 39 peajes que administramos hoy en día, nosotros proyectamos para la próxima vigencia fiscal del año 2016 un aproximado de 16 peajes que seguirá administrando el Invías y seguirá entregando hasta quedar solamente, sino instalamos nuevos peajes en los corredores de la red nacional de carreteras con un total de 9 peajes, los recaudos que ha tenido el Instituto Nacional de Vías que han sido del orden superiores a los $350.000.000.000.00 desde al año 2004 hasta el año 2014, van a tener una reducción importante para esta vigencia fiscal, y el próximo año en la vigencia 2016, solo proyectamos un recaudo del orden de los $50.000.000.000.00, en términos de peaje por ese traslado que se hace de las casetas en la medida en que las vías de la red nacional se vayan concesionando; nosotros estimamos que vamos a quedar del orden entre 8.000 y 9.000 kilómetros de carreteras de la red no concesionadas en el país.

Las tarifas que cobra el Instituto Nacional de Vías, están basadas en normas legales, a partir del artículo 21 de la Ley 105 del año 93, que fue modificado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002, también, a través del Decreto 087 de 2011 y básicamente esas tarifas de peajes cada año hacia el 16 de enero de cada año, se modifican en un valor que corresponde al índice de

precios al consumidor… en el caso particular de la presente vigencia fiscal ese incremento fue del orden del 3.66%, teniendo para la categoría 1 una variación hasta de $7.000.00; y para la categoría 5 hasta $22.900.00; esos son los cobros que hace el Instituto Nacional de Vías en términos del valor del peaje.

Pero también quiero significarles señores, honorables Senadores, que los recursos que se recaudan de peajes en un corredor particular, no son suficientes para garantizar ni siquiera la operación y mantenimiento de las vías, ¿qué ha tenido entonces que hacer el gobierno nacional? Implementar en la red nacional de carreteras importantes programas, unos orientados a la pavimentación de la red nacional de carreteras, porque todavía tenemos alrededor de 2.500 kilómetros sin pavimentar y otros dirigidos al mantenimiento y la rehabilitación de las carreteras, es el caso por ejemplo: de vías que aún no están concesionadas, pero que han tenido una importante inversión como es el caso de la vía Popayán – Mojarras, el caso de la vía Cano – Mojarras, y voy a detenerme en Cano – Mojarras, porque ese corredor… si bien, tiene un peaje en el sector de cano, ese peaje estaba asociado a la Concesión Devinar, recientemente ha retornado el peaje al Instituto Nacional de Vías, temporalmente mientras en la tercera ola de concesiones, se entrega el corredor Cano – Mojarras – Popayán a una Concesión.

Igualmente tenemos otros corredores que han tenido importantes inversiones del Gobierno nacional, pero que no cuentan con caseta de peaje, es el caso por ejemplo, de la vía Tumaco – Pedregal y de la Vía Pasto – San Francisco – Mocoa, que tiene inversiones en los últimos 5 años de más de $450.000.000.000,00 y son corredores que pueden tener longitudes superiores a los 200 kilómetros sin peaje, igualmente ocurre en otros departamentos.

En el departamento de Santander tenemos vías que no tienen peajes, porque las vías todavía no están pavimentadas, caso por ejemplo, del Corredor entre Duitama – La Palmera; entre La Palmera – Málaga; Málaga – Presidente; Presidente – Pamplona, es un corredor que no tiene recursos de peajes, hay corredores que ni siquiera están pavimentados, no podemos colocar peajes, esperamos con esta nueva licitación avanzar en los pavimentos y terminarlos entre la Palmera – Málaga y Málaga al municipio de Concepción, quedándonos el paso por la zona del Páramo, igualmente el caso del corredor de Norte Santander y el departamento de Arauca, el corredor de la Soberanía.

Hay otros peajes que hemos tratado de implementar y que no se ha podido finalmente poner en operación como es el caso en el departamento del Casanare de la vía entre Yopal, Hato Corozal, Tame (Arauca), en donde se han instalado dos casetas para cobro una en cada sentido, hemos tenido dificultades a pesar de las inversiones que se han realizado para este corredor en términos de mantenimiento y rehabilitación.

Los peajes en el Instituto Nacional de Vías, tienen… digamos, unos precios que nosotros consideramos que son razonables, pero que obviamente no existe, y como lo decía el Viceministro Enrique Nates, existen en otros países otros mecanismos de financiación de la infraestructura vial que permiten tener unos peajes con unos montos inferiores a los cobros que se hacen en Colombia; en Colombia todavía tenemos que buscar otras fuentes alternativas el caso por ejemplo; el pago de la valorización en las inversiones que se hacen en las carreteras del país, ese pago por valorización ayudaría muchísimo para poder adelantar procesos de pavimentación, así todo el Gobierno nacional viene ejecutando muy importantes inversiones en las vías que aún no se pavimentan de la Red Nacional de Carreteras, como es el caso del Corredor del Sur, la Vía Santa Ana, Puente Internacional de San Miguel, nos faltan 23 kilómetros de pavimento y sale el proceso licitatorio el próximo viernes; la vía por ejemplo, entre Florencia, San José del Fragua, hacia la Fraguita, estamos en proceso de pavimentación, 30 kilómetros muy valiosos que hemos logrado pavimentar hacia la Fraguita, nos queda faltando el tramo que va de la Fraguita hacia Villa Garzón en el departamento del Putumayo.

En el caso del departamento de San José del Guaviare, tenemos en este proceso licitatorio la pavimentación de los últimos 4 kilómetros se conectan en un corredor entre Granada hasta San José del Guaviare de más de 200 kilómetros una vía pavimentada que abra que explorar, en ese sentido, la posibilidad de la instalación de un peaje para garantizar condiciones de operación y mantenimiento, o las pavimentaciones que estamos adelantando en el departamento del Chocó, con el propósito de unir la vía Quibdó hacia Ciudad Bolívar en el departamento de Antioquia; Quibdó hacia la Virginia en el departamento de Risaralda; o las inversiones entre los departamentos de Cauca y Huila, también de pavimentación entre la vía Totoró y La Plata, que también tenemos un recurso adicional de $80.000.000.000,00 para seguir invirtiendo, avanzar en los pavimentos del anillo del Macizo, en los cuales vamos del municipio del Corregimiento de San Miguel, hacia el municipio de La Vega con una inversión de $90.000.000.000,00 la vía que desde Cauca comunica a Huila por el sector de Paleteará o las inversiones que se están ejecutando también en los departamentos de Boyacá y Santander, caso particular de la transversal de Boyacá que es un corredor de la Red Nacional de Carreteras entre Chiquinquirá y Dos y Medio, que faltan muchos kilómetros por pavimentar, o la nueva licitación que vamos a sacar en el departamento del Santander con el fin de culminar todo el trayecto pavimentado entre Cimitarra y Landázuri de 30 kilómetros que conectarán finalmente una vía pavimentada entre Puerto Araújo hasta Vélez y Barbosa, es un corredor que aún no tiene peajes, pero que también uno podría pensar, que podría ser esa la solución para garantizar mantenimiento y operación.

Entiendo las dificultades que les estaba manifestando, el Senador Pedraza, de peajes que se instalan sobre los corredores nacionales, de pronto mal ubicados como él lo señala en el caso del peaje El Crucero en el departamento de Boyacá, pero, hay que recordar que, con esfuerzo del Gobierno nacional un peaje que recauda alrededor de unos $6.000.000.000,00 anuales, pero con el esfuerzo del Gobierno nacional logramos pavimentar la vía a Aquitania–El Crucero; y se han hecho importantes obras de infraestructuras, sobre todo puentes en todo el corredor que va de El Crucero hacia la zona de El Pajarito en el departamento del Casanare, ya él refería una importante construcción recientemente entregada por el Gobierno nacional, que fue el puente Peña Gallo una inversión maravillosa de $25.000.000.000,00 que soluciona un problema terrible de comunicación a un paso de una vía muy estrecha en ese sector del departamento de Boyacá.

De tal manera señores Senadores, el Instituto Nacional de Vías está buscando fórmulas que permitan… obviamente en un trabajo conjunto con las comunidades de ver la importancia de que en algunas carreteras que vamos pavimentando, poder garantizar el mantenimiento y la operación de esas vías que se vayan pavimentando con la instalación de peajes que permitan en ese sentido hacia el futuro que las inversiones realizadas por el Gobierno nacional se puedan mantener en el tiempo, somos conscientes obviamente que jamás vamos a tratar de pretender instalar un peaje en una vía que no esté pavimentada o que le falte un tramo por pavimentar, hay que hacer un esfuerzo importante primero del Gobierno nacional con recursos de la Nación de hacer los pavimentos en la carreteras e instalar peajes.

Yo soy de una tierra del Eje Cafetero y en el caso por ejemplo de Caldas, la vía entre Manizales y Fresno, es una vía que tiene 103 kilómetros, no tiene peajes; hemos hecho un esfuerzo muy grande el Gobierno nacional, es una vía que se tenía que cerrar entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana, no hace más de 2 años, que cada vez que caía un gran aguacero había que cerrar la vía, y se le han venido haciendo inversiones a esa carretera muy importantes por parte del Gobierno nacional que han garantizado ya en estos no tener que cerrar la vía en las horas de la noche, ni tener que cerrarla cada vez que haya un aguacero, pero sí, debemos armar conciencia de que es necesario buscarle alternativas de financiamiento en la operación y el mantenimiento de esos corredores a través de la instalación de peajes, o lo que es la vía por ejemplo, entre el mismo Manizales y el municipio de Chinchiná. Pero básicamente lo que queremos es hacer énfasis en que… estamos planteando desde el Instituto Nacional de Vías en un trabajo tranquilo, buscarle fuentes de financiación de ingresos propios al Instituto con la Red Nacional no concesionada, que vayamos colocando en operación con vía completamente pavimentada.

Santa Ana… San Miguel como lo referí anteriormente son 101 kilómetro de longitud, una vía maravillosa que va a permitir tener otra alternativa de comunicarnos con la vecina República de Ecuador, sin tener que cruzar la Cordillera Central para el intercambio de productos con el interior del país y con el mismo departamento del Putumayo.

La concesión de peajes del Instituto Nacional de Vías, termina en marzo del año 2016, nosotros, como ya lo ha anunciado el Viceministro Enrique, vamos a sacar un proceso licitatorio, esperamos que hacia el mes de septiembre, es decir este próximo mes, para administrar ya no un número muy significativo de peajes, 16 en total, unos recaudos que como comentábamos son de $50.000.000.000,00 la localización de los peajes del Instituto ACE, que los costos de administración, más ahora que los peajes van a ser electrónicos, requieran de un mayor recurso para el pago al concesionario, pero las fuentes de financiación… quería también como comentar eso, salen precisamente del mismo recaudo de los peajes; hoy en día lo que se hace es que el operador de los peajes del Instituto Nacional de Vías, un concesionario denominado INSA, cobra del recaudo de los peajes un porcentaje que es del orden del 19%, y luego lo demás va entrando al Tesoro Nacional, y se van incorporando esos recaudos precisamente en su mayor porcentaje a la vía donde se hace el recaudo, pero, muchos de los recursos también salen para la financiación y el mantenimiento rutinario de toda la red Nacional de Carreteras, es decir, de los 11.000 kilómetros que tenemos este año, de los 9.000 kilómetros que seguramente vamos a contar ya… el año entrante y de alguna manera, si, a diferencia de la zonas de las vías concesionadas donde el recaudo del peaje, el 100% entra al corredor vial en el caso del Instituto Nacional de Vías, alguna parte de ese recaudo sirve para atender labores de mantenimiento rutinario a través de microempresas y administradores viales y también de alguna manera para sostener la logística que requiere la Policía de Tránsito y Transporte en las carreteras del país. Les agradezco mucho, eso es básicamente lo que quería comentar en torno al Instituto Nacional de Vías.

El Presidente:

Muy bien doctor Carlos García. Tiene el uso de la palabra la Senadora Susana y… concluimos con la intervención del citante el doctor Pedraza.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias Presidente, solamente una pregunta para cualquiera de los dos porque al final el Director de Invías también tocó el tema, cuando hablamos entonces, de que con esas concesiones quedan cubiertas la inversión y que esos peajes se van mitad para el Estado y mitad para la concesión para que siga el mantenimiento, quiere decir entonces, en un caso dado en la concesiones… Vice, del Valle del Cauca, ¿los vallecaucanos estamos subsidiando otras carreteras? Porque usted me decía que se iba para inversiones en infraestructura de vías sin importancia en el departamento, ¿por qué se lo pregunto? Porque es que son muchas las personas que nos preguntan por qué el peaje, si ya llegó a su cubrimiento de inversión inicial de la concesión, ¿por qué el peaje no baja? Yo tenía en cuenta la parte de mantenimiento, pero igual, pues no va a ser lo mismo cuando se está pagando una construcción, a cuando se está pagando un mantenimiento de la vía. Entonces quiero que me dejen claro exactamente si esos recursos que se van para el Estado, ¿se van a hacer inversiones en infraestructura en cualquier departamento? Hay un fondo a donde esos recursos se van ¿y se dirigen a otra parte? Porque yo también creo, Senador Ángel Custodio, que tampoco es justo, o sea, si esas concesiones en el Valle, porque el flujo es muchísimo más grande de lo que se tenía proyectado para la inicial, pues entonces hoy estamos ¿a dónde? O sea, yo preferiría ver de qué manera pues esos recursos se van para secundarias del mismo departamento, es que somos la misma gente la que estamos en esas. Entonces quisiera que me dejaran un poquito claro en ese sentido, Vice o Director, porque ambos tocaron el tema. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente:

Director, tiene uso de la palabra el doctor Ángel Custodio, Senador Santos y posterior le doy la palabra al doctor Carlos García.

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Es que, lo planteado por la Senadora Susana Correa, eso no existe ningún fondo de esa vaina, eso va al Presupuesto General de Nación, si es que hay alguna… me gustaría que conociéramos el primer caso, yo creo que no, pero eso no existe, eso va al Presupuesto General de la Nación y vuelve y se baraja, y más en esta época, eso no hay ninguna posibilidad de devolución, así de sencillo y claro… si quiere promovemos, sería una muy buena idea, promover vía legar lo que sea la creación de un

fondo con ese tipo de excedentes que se puedan ocurrir. Aquí el debate que hay que hacer y creo que lo manifestó el Senador Aguilar, es muy sencillo es, que en la próxima sesión, Presidente y doctor Pedraza, es muy sencillo, miremos cómo es que en Colombia se han estructurado las concesiones, o sea, ser un poquito… analicémoslo, que a manera de tema didáctico digamos, en Colombia hay 100 concesiones, como están una… aquí el Director de Invías ya aclaró, ya prácticamente Invías le queda muy poquito… creo que eso ya está llamado a recoger, no he querido utilizar esa palabra, pero ya lo dijo el doctor Santos, todo es a través de Concesiones, por eso se creó la ANI y demás, pero la próxima sesión doctor, es decir ¿cuántas son las concesiones?, ¿cuál es su estructuración, términos y demás?, y ahí debiéramos presentar una iniciativa legal frente al tema de concesiones en Colombia con los incentivos que espero que eso sea una realidad para todos los colombianos lo que acabo de plantear desde el punto de vista de prepago con los peajes, yo creo que eso es lo que hay que hacer. Gracias Presidente.

El Presidente:

Senador Santos.

El honorable Senador Guillermo Antonio Santos Marín:

Sí, a ver una cosa muy corta, lamentablemente no pude estar en el transcurso del debate, pero yo sí quisiera en esta materia de las concesiones, la verdad es que… el digamos… los porcentajes que se manejan para el concesionario y para el Estado son cifras que definitivamente son cifras muy crecidas, son monumentales.

En alguna oportunidad nos atrevimos a presentar un proyecto de ley, una iniciativa, mirando el grado de atraso que está la red terciaria, y quisimos proponer, incluso… este es un proyecto de iniciativa nuestra que esta hoy cursando en el Congreso, para buscar señor Director de Invías, señor Viceministro, señores Senadores la posibilidad de manejar un pequeño porcentaje de esos recursos que entran a esos peajes para aplicarlos en la recuperación de la red terciaria, hoy el bum que tenemos los colombianos, estamos hablando de cifras monumentales de 60 y más billones de pesos para dobles calzadas, estamos hablando de un tema que nos parece a nosotros sumamente importante en virtud del gran atraso que registra el país en esa materia, pero también no es para ninguno de los Congresistas de Colombia, ni muchos menos para el Estado, un desconocimiento el tema de la red terciaria y si lo que el señor Director de Invías, señala aquí que prácticamente la fuentes de ingresos de la entidad rectora en la materia que es Invías, prácticamente está en un proceso de extinción, entonces, diría uno… qué le espera a esos campesinos que tienen todas sus esperanzas precisamente en un proceso que se ha ido más o menos ya hoy, cristalizando, que hemos avanzado que tenemos nosotros la certeza que se van a firmar unos acuerdos y que hay que manejar un posconflictos y que vienen unos recursos y que lo más grave que hoy tienen los campesinos, no es tanto la productividad en su parcela, no son volúmenes de producción sino ¿cómo sacan eso al mercado?, o sea, cómo tienen la posibilidad de aplicar las famosas placas huellas; yo creo que esa política de las placas huellas en este último tramo del Gobierno nacional, ha sido de un resultado extraordinario, de nada nos sirve aplicar, y aplicar recursos en recuperación de vías sin pavimentar, haciendo afirmados, haciendo todo lo que tiene que ver con regar los materiales y afirmarlos… todo lo que usted quiera, si llegan las temporadas invernales y arrastran con todo y terminamos nosotros dilapidando millones de pesos en eso.

Aquí no es un secreto para nadie, hace escasamente, mi querido doctor Bustamante, unos 4 años 5 años atrás, el presupuesto para red terciaría era "irrisorio", daba "grima", aquí hubo que hacer una alianza de todas las bancadas parlamentarias de la provincia colombiana, para hacer entender que esos cerca de 11 millones de ciudadanos que están en la provincia colombiana, reclaman soluciones; alguien habló, un ex ministro de Estado de la famosa "Colombia profunda", y entonces, hablamos de la posibilidad de aplicar unos recursos muy importantes a atender eso que es el "clamor"; yo sé Vice, que usted llega a cualquier región apartada de Colombia el campesino lo primero que le reclama a usted, y le reclama a la Ministra y al Director de Invías, y al parlamentario, al Representante y al Senador… "la vía", la recuperación de la red terciaria, pues, por qué no… ahora que estamos tratando de buscarle cómo hacer un uso adecuado de esos recursos que entran y que van a ser muchísimos a través de las famosas concesiones, cómo le aplicamos un pequeño porcentaje de esos recursos para atender y recuperar red terciaria. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente:

Senador Mauricio Aguilar.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, muchas gracias, no… simplemente yo quiero, pues, de una vez invitarlos tanto al señor Director del Invías, al señor Viceministro, comprometerlos aquí, delante de los demás compañeros para la próxima semana, que así como lo ha hecho la Mesa Directiva el Presidente de que, continuemos hablando lo que yo decía, no por restarle y quitarle importancia a esta implementación que sin duda, pues, todo tiende hacia el avance de la ciencia y la tecnología, pero, eso es una gran preocupación que nos genera a los transportadores, a los usuarios, los pasajeros, los altos costos de los peajes, como están estructuradas estas concesiones, por ejemplo, las concesiones que hoy no… dentro de su estructuración no está la implementación del peaje electrónico.

Hay un tema muy preocupante, el tema de las fotomultas, que hoy desafortunadamente lo están convirtiendo en un negocio particular, fotoatracos; entonces, queremos es que realmente todos esos recursos, yo sé que a los colombianos nos cuesta, si queremos vivir mejor, nos cuesta. Pero también lo que decía el Senador Santos, si hay unas concesiones que van a generar unos mayores ingresos, unos mayores recursos, si estos estudios, que no se los está inventando Mauricio Aguilar, que dicen que los peajes entraban en funcionamiento la concesiones de cuarta generación, se van a duplicar, o sea, a cómo nos va a costar transitar por nuestras carreteras, o si no nos toca seguir implementando las aerolíneas de bajo costo y decirles a las aerolíneas que sigan promocionando sus tiquetes aéreos porqué sale más barato viajar hoy en día en avión… lo digo con la mayor sinceridad, cuando uno programa sus viajes, que viajar por carretera y en estos trayectos tan largos y en unas carreteras que todavía no están en las mejores condiciones. Nosotros criticábamos a los ecuatorianos,

que eran un país rezagado y miren cómo están hoy en cuanto a la infraestructura vial.

Entonces, es simplemente señor Viceministro, con el mayor aprecio y cariño, señor Director de Invías, Presidente con su venia para que dentro de 8 días hablemos cómo están estructuradas todas estas concesiones, cómo es que se han implementado en los costos de los peajes, porque también en cortos trayectos hay 2 o 3 peajes, y sobre todo que también a veces no se ve la reciprocidad que es por lo menos tener unas carreteras en buen estado, o por lo menos destinar las… en caso… doy un claro ejemplo que decía el Senador Santos, en la Mesa de los Santos, en el municipio de los Santos, allá esa concesión hay un peaje, se destina para la red terciaria y vea cómo ha funcionado, incluso, se pavimentaron más de 8 kilómetros para conectar en municipio de los Santos al Parque Nacional del Chicamocha y esos fueron con recursos del propio peaje, de la misma concesión que hay, entonces, sí también cómo no buscar unos modelos de concesión que realmente ayuden a mitigar, porque es que… hoy el Gobierno nacional hace otro anuncio muy grande, no solo de una reforma estructural a la Reforma Tributaria, sino también el gran recorte que hay para el año 2.016, en cuanto a recursos en inversión, entonces, esas son grandes preocupaciones, porque entonces el costo de vida de los colombianos es más alto y menos ingresos, menos posibilidades. Entonces eso es lo que queríamos hoy dejar en esta intervención. Muchas gracias Presidente.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

(*) Bueno, yo creo que, que...

El Presidente:

Perdón, perdón, doctor Pedraza. El doctor García iba a hacer alguna anotación y ya cerramos con su intervención; tiene el uso de la palabra.

El Director Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Carlos Alberto García Montes: Sí, no, quería precisar lo siguiente: La totalidad del recaudo de peaje del Instituto Nacional de Vías entra por recursos propios al Instituto Nacional de Vías, es decir, el Gobierno nacional no toma recursos del recaudo de peajes para ninguna otra actividad distinta; es Presupuesto General de la Nación, pero recurso propio al instituto; nos llega al instituto y la ley y la norma establece que esos recursos que se recaudan en cada una de las estaciones de peaje, debe ir a la vía en la cual se está recaudando, y algún recurso que nosotros utilizamos es para las microempresas y administradores viales para toda la red nacional de carreteras. Entonces, digamos, enfatizo que la mayor parte del recaudo sí va dirigido a la carretera donde se está haciendo el cobro del peaje. El Instituto Nacional de Vías está organizando unos programas para hacer mantenimiento sostenible de algunas carreteras, que no van a ser en términos generales concesionadas o que se le vaya a hacer alguna inversión importante, pero sí para hacer un mantenimiento y una operación de esos corredores, como es el caso, por ejemplo, de la vía entre Lorica y Chinú, en el departamento de Córdoba, como es el caso, por ejemplo, de la vía entre Don Matías a Caucasia, en el departamento de Antioquia, o la vía que va entre La Virginia, Ansermanuevo, hacia Media Canoa, en el departamento del Valle del Cauca, que tienen hoy en día peajes, exceptuando Lorica-Chinú, que tienen unos peajes, entonces a través de ese recaudo actual de peajes poder estructurar un programa que garantice un muy buen mantenimiento, una rehabilitación de esa vía y unas inversiones que hagan confortable y que lleguen al usuario, y que el usuario se estimule en el pago del peaje por sus buenas condiciones.

Me estaba haciendo una observación el Senador Pedraza con relación a unas casetas que instalamos en el departamento de Casanare: hubo oposición total del... digamos, cuando se fue a implementar el peaje hace aproximadamente 2 años, había una muy buena razón de parte de la comunidad, en términos del estado en que se encontraba esa vía entre Yopal, Paz de Ariporo hasta Hato Corozal; lo que hizo el Gobierno nacional entonces fue, dentro del programa de mantenimiento y rehabilitación, apropiar unos recursos muy importantes, casi del orden de unos 60.000 millones de pesos, para hacer inversión en el corredor, y lo que estamos tratando ahora es de concertar nuevamente con las autoridades locales y regionales, con el propósito de instalar, de poner en funcionamiento las casetas, así sea al menos para el cobro del peaje para los vehículos de transporte de carga, de tractomulas y de carrotanques que vienen de las zonas petroleras, que nos permita también, de alguna manera, garantizarle a esos mismos corredores un buen mantenimiento debido a ese flujo vehicular de transporte pesado.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el Senador Pedraza.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Yo creo que este debate que en principio tenía como la característica de suplir la emergencia de la agenda, resultó más interesante que lo que pensábamos; sí, suplirla porque es que nosotros debíamos estar preparando la Comisión para el tema de Electricaribe y justamente por lo que ha observado el Senador Cabrera y ustedes, lo que ocurrió en Paipa, no puede permitirse y entonces a solicitud del Senador citante, se aplazó la decisión de estar mañana en Cartagena. Pero claro, este cuestionario estaba previamente elaborado hacia mucho rato y aprobado en la Comisión, pero lo que quiero significar es que este es un tema muy importante en el desarrollo de la cuarta generación de vías, porque aquí puede romperse el equilibrio y desde luego puede haber actos de injusticia si no atendemos el tema. Todos los Senadores aquí lo han dicho, este es un tema que debería dar para ir a...*, entre otras cosas, usted, Senador Aguilar, tiene una citación adicional, vamos a ver cómo la concatenamos, para que esto concluya, Director, claro, lo ideal es que el Estado no hiciera esta tarea, pero por la vía de las concesiones hay una empresa que se llama Odinsa, a la que le han entregado ustedes el recaudo, y lo que queremos saber es ¿qué está ocurriendo con eso?, o sea, todos esos recursos, las vías, por ejemplo, la vía de Sogamoso a Aguazul, insisto, con un peaje que hay apenas a 10 kilómetros de Sogamoso, a 10 kilómetros; usted no sabe qué está ocurriendo: ahora la Gobernación pavimentó las vías alternas, entonces la gente se va a ir por ahí, o sea, que el peaje es necesario correrlo; no es una terquedad, ni es porque me hayan dicho, el interés de la gente, no, es que es una circunstancia absolutamente precaria haberlo puesto ahí, más aún, es el peaje peor ubicado, ya lo he dicho, en medio de 2 curvas, pero 2 curvas en las que no hay ni siquiera 80 o 100 metros, un peaje peligroso, peligroso, o a lo mejor lo pusieron ahí es para que disminuyan la velo-

cidad y no se vayan los carros a bote, como decimos, pero es francamente... yo le quiero pedir el favor que revise ese tema.

Y lo demás, ya tendremos la oportunidad en la nueva citación sobre este tema, también conocer los conceptos de qué está ocurriendo a nivel de estudios, con la posibilidad de tener autopistas o vías de alta velocidad en los cascos urbanos y cómo sería el comportamiento, y naturalmente lo otro es: en el esquema de las 4G ¿cuál es el grado de participación del pago de la amortización de esas vías, vía peaje?, ¿cuánto el concesionario?, ¿cuánto la Nación?, ¿cuánto se recupera?, ¿cómo es la ecuación? Claro, cada vía, cada ruta tiene una... pues unas posiciones independientes, particularísimas, pero sí vale la pena que por lo menos el común denominador, la fórmula la conozcamos, porque es que, mire, esto que ocurre en la vía BTS, fue calculada para 6.000 y hoy, un día como ayer, yo no sé cuánto sería el reporte, ¿60.000?, ¿70.000? Entonces ¿ese excedente a dónde está yendo? ¿A la concesión? Entonces ¿por qué no terminan la vía?, ¿por qué no nos hace esa doble calzada? A propósito, Viceministro, 4 horas de trancón, gravísimo, en la entrada y la salida, por ambos lados, esto es impresionante. Yo sí le pido que en eso pongamos a marchar; esto de la concesión llevamos 14 años haciendo esa obra, eso para 10. Bueno, ya hemos hecho 50.000 debates y realmente es clamoroso. Yo le agradezco, señor Presidente, y pues creo que queda el tema absolutamente abierto para nuevas citaciones sobre este y otros temas. Gracias.

El Presidente:

A doctor Pedraza. Para concluir, tiene el uso de la palabra el doctor Ángel Custodio Cabrera.

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

No, 30 segundos. Doctor Enrique Nates, Viceministro de este país, de Transporte, ¿cuándo carajo le van a meter mano a las entradas de Bogotá? No más, era esa pregunta.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Senador... Presidente.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra, doctor Nates.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Gracias Presidente, los mismos 30 segundos: Cuando las administraciones locales acepten las propuestas que ha presentado el Gobierno nacional de iniciativa privada para ese propósito.

El Presidente:

Bueno, señores...

El honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Eso queda grabado lo que acabo de decir? Gracias.

El Presidente:

Señores, señores citados, señor citante, gracias a todos por su presencia, doctor García y doctor Nates, siempre es un placer tenerlos en esta comisión; creo que quedaron resueltas las dudas de los Senadores y mucho de lo que se habló hoy, quedará como insumo del próximo debate, para el tema de peajes. Señor Secretario, continúe con el Orden del Día.

El Secretario:

Agotado el Orden del Día, señor Presidente.

Agotado el Orden del Día y siendo la una y cincuenta y nueve minutos de la tarde (1:59 p. m.) el señor Presidente levanta la sesión y convoca para el día martes 25 de agosto, a las 10:00 de la mañana.

JORGE HERNANDO PEDRAZA
Presidente

MARIO FERNÁNDEZ ALCOCER
Vicepresidente

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 04 de la sesión del día marte 18 de agosto de 2015, que consta de 43 folios.

De acuerdo a la Ley de Reglamento, se firma el anterior Auto, a los tres (3) días del mes de noviembre de 2015.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República

* * *

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 05 DE 2015

(agosto 25)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día veinticinco (25) de agosto de dos mil quince (2015), siendo las diez y cincuenta y nueve minutos de la mañana (10:59 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 sesionar:

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, da inicio a la sesión y ordena a la señora Secretaria hacer el llamado a lista.

La Secretaria, doctora Rosalba López Gómez:

Llamada a Lista.

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Acuña Díaz Laureano Augusto

Aguilar Hurtado Mauricio

Cabrera Báez Ángel Custodio

Correa Borrero Susana

García Zuccardi Andrés Felipe

Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando

Villadiego Villadiego Sandra Elena.

Señor Presidente, tenemos siete Senadores presentes, por lo tanto tenemos quórum deliberatorio y decisorio.

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

Bustamante García Éverth

Fernández Alcocer Mario Alberto

Martínez Rosales Rosmery

Niño Avendaño Senén

Prieto Riveros Jorge Eliéser

Santos Marín Guillermo Antonio.

El Presidente, doctor Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

¿Existe quórum deliberatorio, señorita Secretaria?

La Secretaria:

Sí, se me fue el Senador Prieto, Senador.

El Presidente:

No, no, hay quórum decisorio, decisorio; aquí hay quórum decisorio.

La Secretaria:

Ah sí, perfecto, sí, siete.

El Presidente:

Muy bien, en consecuencia sírvase darle lectura al Orden del Día.

La Secretaria:

Sí señor Presidente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del martes 25 de agosto de 2015, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives; al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Javier Jaramillo Ramírez; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade Moreno, y al señor Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Carlos García Montes, en cumplimiento de la Proposición número 03 de 2015.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón; al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ord**óñez Maldonado,** y al señor Ministro de Trabajo, doctor Luis Eduardo Garzón.

PROPOSICIÓN NÚMERO 03 DE 2015

Cítese a la Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello; al Director de Invías, doctor Carlos García Montes; al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Luis Fernando Andrade; al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Javier Jaramillo, para que en fecha que fije la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado, se realice debate de control político y se responda cuestionario sobre el **Costo de peajes y calidad de las vías colombianas**.

Invítese también al Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, y al Contralor General de la República, doctor Edgardo Maya Villazón.

CUESTIONARIO:

Para ser respondido de acuerdo a la competencia:

1. ¿Cuántos peajes hay instalados en Colombia? Discrimine el lugar en el cual está ubicado.

2. ¿Cuántos peajes nuevos tienen previsto instalar? Discrimine el lugar en el cual se pretende instalar.

3. Determine la distancia existente entre cada uno de los peajes instalados en las diferentes vías del país.

4. ¿Cuál es el costo establecido para cada uno de los peajes instalados en las diferentes vías del país? Discrimine el valor específico de cada peaje para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

5. ¿A quién le corresponde establecer el valor del peaje, el aumento del mismo y cada cuánto se realiza el aumento del valor? Discrimine esta información para cada uno de los peajes instalados en las vías del país, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

6. ¿Cuáles son los factores que determinan el valor y aumento de los precios de los peajes? Discrimine por categorías vehicular, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

7. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes? Discrimine por departamentos y categorías vehicular, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

8. ¿Qué se financia con el recaudo de los peajes? Discrimine el programa y el valor en el cual se invierten estos recursos para cada uno de los peajes instalados en las vías del país, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

9. Especifique el estado de las vías del país. Discrimine el estado de las vías cercanas a los distintos peajes instalados en las vías del país, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

10. ¿Cuáles vías han tenido mantenimientos? Discrimine por departamentos y a quién le corresponde hacer los mantenimientos en cada uno de ellos, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

Respecto de las vías construidas con el "programa Vías para la Prosperidad - 4G", responder los siguientes cuestionamientos:

11. ¿Cuáles vías se han construido con el "Programa Vías para la Prosperidad - 4G"? Especifique los peajes que se han instalado en las referidas vías, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

12. Determine la distancia existente entre cada uno de los peajes instalados en las vías en referencia.

13. ¿Cuál es el costo establecido para cada uno de los peajes instalados en las vías referenciadas? Discrimine el valor específico de cada peaje para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

14. ¿A quién le corresponde establecer el valor del peaje, el aumento del mismo y cada cuánto se realiza el aumento del valor? Discrimine esta información para cada uno de los peajes instalados en las vías del

país, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

15. ¿Cuáles son los factores que determinan el valor y aumento de los precios de los peajes? Discrimine por categorías vehicular, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

16. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes? Discrimine por departamentos y categorías vehicular, para el periodo comprendido entre los años 2010 a 2015.

17. ¿Qué se financia con el recaudo de los peajes? Discrimine el programa y el valor en el cual se invierten estos recursos para cada uno de los peajes instalados en las vías del país.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado, y aprobada por unanimidad en la sesión del 28 de julio de 2015.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

La Secretaria:

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente:

En consideración el Orden del Día, señor Senador García.

El honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi:

Gracias Presidente. Sugiero que la proposición... las proposiciones a citación de debate, las votemos de primero.

El Presidente:

Correcto.

El honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi:

Hay una adicional que le agradezco que por favor la leamos y mi sugerencia es que primero hagamos las proposiciones y después...

El Presidente:

Correcto. Cuál, señorita Secretaria... sírvase leernos el último punto del Orden del Día, para que quede de primero; esa es su sugerencia, en ese sentido.

La Secretaria:

Lo que propongan los honorables Senadores, señor Presidente.

El Presidente:

Ok, proposiciones y varios.

La Secretaria:

Y varios.

El Presidente:

En consideración la lectura... el Orden del Día leído con la modificación sugerida por el Senador Andrés García; aviso que va a cerrarse, queda cerrado, ¿aprueban?

La Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase, señorita Secretaria, darle lectura al Orden del Día, desarrollo al Orden del Día, es decir, ese es el primer punto, de proposiciones y varios.

La Secretaria:

Sí Señor. Proposición...

El Presidente:

Perfecto, estamos en punto de proposiciones y varios, señores Senadores y Senadoras. Como este es el punto que atañe quiero, por curarnos en salud, plantear el tema, para que quede además en el acta sin ningún tipo de adición sino tal cual: Todos conocimos que el Secretario de la Comisión fue, por un fallo del Consejo de Estado, declarada nula su elección. Quisiera saber si él ya está notificado; si está notificado, no podría legalmente estar aquí en la sesión. Para que usted, señorita Secretaria, encargada en el día de hoy, nos certifique si eso ya se dio, si no se dio; de ser así, él no estaría en ejercicio de sus funciones ya.

La Secretaria:

Senador, supe por intermedio de la Secretaria Ejecutiva que ayer había llegado la notificación ya de la decisión del Consejo de Estado.

El Presidente:

Ok, entonces quiero en nombre de la Comisión, si ustedes me autoricen, que el doctor Jorge Eliécer Laverde nos envíe en el término de la distancia una comunicación oficial, significando si se encuentra ya en estado de suspensión y en efecto el acto administrativo.

La Secretaria:

A usted le llegó ayer; no se la han hecho llegar, Presidente.

El Presidente:

No, y cuál es la situación para que usted asuma la titularidad, conforme en este momento se está haciendo.

La Secretaria:

Sí señor, así se hará, señor Presidente.

El Presidente:

Quiero significar es que en el evento en que haya sido ya notificado, estaría suspendido en el ejercicio de sus funciones.

La Secretaria:

Sí.

El Presidente:

En consecuencia debe usted asumir toda la, digamos, la calidad de Secretaria Encargada de la Comisión y mientras se provee el mecanismo y los procedimientos para hacer la nueva elección de Secretario General o Secretaria General, previa convocatoria que está haciendo la Mesa Directiva o que le corresponde al Congreso de la República, a través de la comisión documental a hacer.

La Secretaria:

Así se hará, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien, señorita Secretaria, sírvase darle lectura a las proposiciones y que quede esto como constancia

en el acta. No sé si haya alguna apreciación de las Senadoras, Senadores. ¿Senador García?... Muy bien, siguiente... proposiciones.

La Secretaria:

Proposición: Cítese a los señores Ministros de Transporte, Educación, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de Comercio, Industria y Turismo, Cultura, Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y al Director Nacional de Planeación, a un debate de control político que se desarrollará en sesiones diferentes, para conocer la política nacional en cada uno de sus sectores en lo referente al Presupuesto Nacional. Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Jorge Hernando Pedraza y firmada por la mayoría de los Senadores de la Comisión. Ha sido leída la proposición, señor Presidente.

El Presidente:

En consideración la proposición leída.

La Secretaria:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

El Presidente:

Siguiente proposición.

La Secretaria:

Siguiente proposición: Conforme a los hechos que se presentaron en la ciudad de Cartagena (Bolívar), respecto de la declaratoria de insubsistencia sobre quien se desempeña como el Gerente de Transcaribe, el señor José López Amarís, por parte de la Junta Directiva de Transcaribe S. A., la cual es presidida por el doctor Dionisio Vélez Trujillo, actual Alcalde de la ciudad de Cartagena de Indias, e igualmente firmada por parte del Secretario *Ad hoc* de la misma junta, el señor Carlos Coronado Yances. Para tal efecto cítese por parte de esta célula legislativa a la señora Ministra de Transporte, la doctora Natalia Abello; al Director General de Planeación, el doctor Simón Gaviria; al Alcalde del Distrito de Cartagena y actual Presidente de la Junta Directiva de Transcaribe, el señor Dionisio Vélez Trujillo; y al Representante Legal de Transcaribe, el señor Carlos Coronado Yances, para que asistan a un debate de control político. Asimismo, solicito se invite a este debate al Fiscal General de la Nación, doctor Eduardo Montealegre, y al Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez, para que presencien el debate y puedan adelantar las acciones judiciales correspondientes y de la consecución del debate se encontrara alguna irregularidad. Anexan el cuestionario respectivo. Senador, la proposición ha sido presentada por el Senador Andrés García Zuccardi; ha sido leída la proposición, señor Presidente.

El Presidente:

En consideración la proposición leída, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueban la proposición?

La Secretaria:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

El Presidente:

Siguiente proposición, señorita Secretaria.

La Secretaria:

No, no tenemos más proposiciones, señor Presidente; esas eran las 2 proposiciones que teníamos sobre la mesa.

El Presidente:

Muy bien, siguiente proposición: Convóquese... –se la leo–

La Secretaria:

Sí.

El Presidente:

Al Ministerio de las TIC, a la Agencia Nacional del Espectro, a la Comisión de Regulación de Comunicaciones, a la Agencia Nacional de Televisión, a RTVC, para que asistan al Panel de la Comisión Sexta, en el marco del Congreso Andicom Cartagena del 2 al 4 de septiembre, el día miércoles en la tarde, en la programación prescrita en el evento, que tiene carácter en la ciudad de internacional.

La Secretaria:

Perfecto, Presidente.

El Presidente:

En consideración. Tiene la palabra, Senadora Susana.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias Presidente. Buenos días a todos los Senadores, al Director de la ANI y a todos los presentes. Presidente, en la misma... en el mismo sujeto de lo que usted propuso en su primera intervención, en relación a lo del Secretario de la Comisión, yo tengo una proposición escrita, donde dice que con fundamento en el artículo 49 de la Ley 5ª del 92 y teniendo en cuenta que el Consejo de Estado, Sección Quinta, mediante sentencia del 3 de agosto, declaró la nulidad del acto de elección del señor Jorge Eliécer Laverde Vargas como Secretario General de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República, solicito a la Mesa Directiva de la Comisión y a la Dirección General Administrativa, encargar a la Subsecretaria, doctora Rosalba López Gómez, como Secretaria General de la Comisión a partir de la fecha y hasta que se elija nuevamente el Secretario General. Igualmente solicito el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación durante todo este proceso. Presentada a la consideración de la Comisión Sexta el día 25 de agosto. Presidente, ¿por qué...? Ya lo dije en nuestra reunión, que me da miedo que las cosas que hagamos aquí y que decidamos, no vayan a tener la legalidad que se necesita, precisamente porque estamos teniendo un Secretario que hoy realmente su elección es nula. Entonces yo pongo mi proposición, ya usted lo había dicho, está esperando que esté el fallo en sus manos, pero quiero dejar por escrito esta proposición. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Sí, señorita Secretaria, en consecuencia, junto con la constancia que quedó aquí y la reflexión en el punto tratado al comienzo de esta sesión, que esta proposición quede ahí en el evento en que sea aprobada. Además, este es un tema de ley, este es un tema de procedimiento, por eso deberán notificarnos a mí y a la Presidencia de la Comisión sobre si ya fue notificada la suspensión, para que usted asuma como la norma dice, las funciones de Secretaria General de la Comisión. En consideración la proposición leída, anuncio que se va a cerrar...

La Secretaria:

Ha sido aprobada.

El Presidente:

Ha sido aprobada, señorita, por unanimidad. Siguiente proposición.

La Secretaria:

Punto.

El Presidente:

¿No hay más?

La Secretaria:

No señor, ya están, ya las proposiciones...

El Presidente:

Ok, agotadas las proposiciones, sírvase, señorita Secretaria, leer el siguiente punto del Orden del Día.

La Secretaria:

Sí, Presidente. Segundo: Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives; al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Javier Jaramillo Ramírez; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade Moreno, y al señor Director del Instituto Nacional de Vías "Invías", doctor Carlos García Montes, en cumplimiento de la Proposición número 03 de 2015. Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón; al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, y al señor Ministro de Trabajo, doctor Luis Eduardo Garzón. Proposición número 03 de 2015: Cítese a la Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello; al Director de Invías, doctor Carlos García Montes; al Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Luis Fernando Andrade; al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Javier Jaramillo, para que en fecha que fije la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado, se realice debate de control político y se responda cuestionario sobre el costo de peajes y calidad de las vías colombianas. Invítese también al Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, y al Contralor General de la República, doctor Edgardo Maya Villazón. Se anexa un cuestionario de 37 preguntas y la proposición fue presentada por el Senador Mauricio Aguilar Hurtado, señor Presidente.

El Presidente:

Señorita Secretaria, sírvase informar si hay excusas de los funcionarios citados, y de la misma manera informarle a la Comisión quiénes son los delegados del Procurador y del Contralor General de la República y de... Procurador General de la Nación.

La Secretaria:

Sí, Presidente, la Ministra de Transporte, la doctora Natalia Abello, se excusa y delega al Viceministro de Transporte, el doctor Enrique Nates, y en el momento no ha llegado a la comisión. El Superintendente de Puertos y Transporte se excusa y delega al doctor Jorge Andrés Escobar, quien se encuentra presente en el recinto, Presidente. El Superintendente de Puertos y Transporte se excusó y delega al doctor Jorge Andrés, que es el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, quien ya se encuentra presente en el recinto. Del Instituto Nacional de Vías, el doctor Carlos Alberto García, él presentó excusa, Senadores, pero les informo que estuvo aquí durante aproximadamente media hora; estaban citados en la Comisión Sexta de la Cámara, él quedó de pasar más tarde aquí por la Comisión, él no delegó a nadie. De los invitados, el Ministro de Trabajo, él no asiste, tampoco delega; de la Contraloría General de la República el señor Contralor delega al doctor Julián Eduardo Polanía, Contralor Delegado para el Sector de Infraestructura, y al doctor Ernesto Gutiérrez Oviedo, Director de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura, quien se encuentra presente; de la Procuraduría General de la Nación, el doctor Alejandro Ordóñez no asiste, se excusa y delega al doctor Ricardo Vega Morales, funcionario adscrito a la Procuraduría Delegada Preventiva para la Vigilancia de la Función Pública, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien, pese a la ausencia de la Ministra, que es quizás el funcionario de más alta jerarquía citado, aquí se encuentra el doctor Luis Fernando Andrade. Como ha sido costumbre en esta comisión, usted como citante y autor del debate, señor Senador Mauricio Aguilar, determinará cuál es el paso a seguir, si desarrollamos el debate en la ausencia de la Ministra, y cuál es su posición para que...

La Secretaria:

Presidente, para hacer una aclaración: La Ministra delegó al Viceministro de Transporte, doctor Enrique Nates, y al doctor Luis Fernando Andrade Moreno...

El Presidente:

¿Y el señor Viceministro?

La Secretaria:

...Presidente de la Agencia Nacional. No se encuentra en el momento, aquí estaba la asesora, pero no nos han confirmado la asistencia.

El Presidente:

¿Dónde está la asesora?

La Secretaria:

Ya la...

El Presidente:

Senador Aguilar.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, muchas gracias. Pues expresando nuestro cordial y respetuoso saludo a los compañeros colegas y desde luego a los funcionarios del Gobierno, los pocos funcionarios que tomaron como costumbre venir a estas importantes citaciones, Presidente. Yo antes de comenzar, yo quiero decirle a la mesa directiva y a los compañeros Senadores, y siempre diciéndolo con el mayor respeto, aquí pareciera que nuestro país ni en la Comisión Sexta ni en el Congreso existiera una Ministra o un Ministro de Transporte; aquí desafortunadamente, prácticamente nunca se ha visto, nunca ha asumido con responsabilidad estas importantes citaciones. Yo las veces que recuerdo haberla visto aquí, fue tal vez cuando quería que la Comisión Sexta le apoyara y le aprobáramos la Ley de Infraestructura, pero de resto aquí no se ha tomado, como se dice vulgarmente y perdonen la palabra, del pelo, para que frente a esta citación, en temas tan relevantes, nunca se atiendan nuestros llamados, y delega sus funciones, sus responsabilidades, y perdóneme que, con el mayor respeto, que esté aquí el doctor Luis Fernando Andrade, que admiro y respeto mucho, siempre delega sus responsabilidades en otros funcionarios y más aún así para realizar un importante debate, que hemos venido preparando durante varios días hasta faltando diez de la mañana, por eso yo no pude estar en la reunión que había con los compañeros colegas, faltando diez para las diez nos terminaron de entregar el informe completo y ayer como casi a las 7 de la noche recibimos, entre comillas, a medias lo que realmente se les había preguntado. Entonces yo quiero

decirle, Presidente, aquí hay que ponerle un alto en el camino frente a estas citaciones, si es que realmente no le interesa la problemática social que vive nuestro país, si es que para el Gobierno nacional no es importante la Comisión Sexta, y sobre todo donde son funcionarios adscritos a esta misma comisión, donde se tocan los temas del Gobierno, del Ministerio, no acuda.

A mí sí me gustaría saber por qué la Ministra no viene nunca a la Comisión Sexta; me gustaría por qué siempre evade esas citaciones, por qué se evade en estas responsabilidades que hay. Entonces, Presidente, me parece, y señores funcionarios tanto de la Contraloría como Procuraduría, no es solo pedirles, es actuar también de que frente a estas citaciones, que son legales, que es la obligación y la competencia, pues realmente se realice. Espero que el señor Director del Invías, el doctor Carlos García, entiendo que está citado también en la Comisión Sexta de Cámara, entiendo que a veces se deben compartir esas citaciones el mismo día, pero también que venga un funcionario como de la talla del Director del Invías, también a rendirnos un informe frente a lo que hoy nos inquieta. El señor Viceministro de Transporte tampoco ha venido, entonces, señora Secretaria, yo le pido también que hagan presencia los funcionarios a los cuales se les ha citado. Yo no quiero... pues el tiempo es corto y cada día que se desaproveche aquí en la Comisión para tocar estos temas, pues yo también quiero hoy hacer un debate de continuar frente a lo que tocamos la semana pasada, frente a la implementación de los peajes electrónicos, pero yo siempre hice relevancia de que teníamos que mirar... hacer primero como un estudio de los altos costos de los peajes y el estado actual de nuestras vías de nuestro país, para ver si realmente, ya cuando queramos implementar toda la tecnología, toda la que bienvenida sea, pues podamos generar realmente un verdadero país competitivo de desarrollo, de progreso, de generación de oportunidades, de calidad de vida, que eso es lo que realmente el Gobierno tiene que comprometerse y desde luego nosotros, como representantes de nuestras regiones, podamos aportar y trabajar de la mano en ello. Y yo quiero pues saludarlos, doctor Luis Fernando Andrade, yo solo espero que también dentro de las preguntas que se hicieron, desafortunadamente aquí yo tengo... mira el informe, es una muestra de que faltando diez para las diez nos lo entregan, y no es por acusar a los asesores ni por venir aquí a hablar mal de nadie, sino que no me parece, ni faltando algunas horas para que se acabe el día antes del debate, pues realmente siempre porque ese ya es el común denominador, que el Ministerio de Transporte está entregando sus informes faltando unas horas para estos debates.

Entonces quiero comenzar, doctor Andrade... saludar también al doctor Édgar Higuera que está, de la Gerencia Logística de Transporte e Infraestructura de la ANDI, para que también pudiéramos trabajar, el funcionario de la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre este tema importante: Los costos de los peajes versus la calidad de vía en el país. Y yo comienzo con algo que es el común denominador, no solo por la tardanza de los informes o de las respuestas de los funcionarios, a los cuales se les cita o a los cuales se les hace llegar el cuestionario: Desafortunadamente hoy determinar en nuestro país cuál es el verdadero... la verdadera política, o tener un verdadero indicador de cómo consolidar el verdadero estado de las vías frente a los costos de los peajes, pues no es nada fácil, no es una tarea sencilla; desafortunadamente, para poder obtener la información, no solo la que hay, que desafortunadamente veo que tal vez no es la real, no hay verdaderas herramientas, para que nos permita establecer cuál es el verdadero avance. No venimos a decir que es que no se está haciendo o que no se hayan construido, sino que realmente cuál es el verdadero actual, la realidad, no cifras de pronto a veces, no por decir que son maquilladas, sino que no coinciden con la realidad. Pero obtuvimos una investigación de Colfecar, que realmente fue nuestra base, nuestra herramienta, para poder hoy hablar de cómo están las vías de nuestro país, de nuestros departamentos, cuál es el estado actual frente a los cierres, el mal estado de algunos tramos, de algunos pasos restringidos a fecha del 2014, y qué realmente está presentando frente a esta correlación afectación-mantenimiento, para ir más adelante a lo que queremos tocar como tema importante, pero sin duda la correlación afectación-mantenimiento en muchos departamentos es buena, en otras, por decirlo, regular y en otra pésima o mala; queremos también resaltar la correlación positiva que hay en algunos departamentos: El caso del departamento de Caldas, donde hay tramos, 16 tramos, su mantenimiento refleja 448 tramos, un balance muy positivo del 96%; el departamento de Casanare, la afectación tiene 124 tramos, su mantenimiento se realiza a 407, un balance del 76%; Santander en 561 tramos, en mantenimiento en 1,300, un 69%; Valle, Senadora Susana, una afectación de 251 tramos, su mantenimiento en 592, que alcanza un porcentaje del 70%; en el Cesar una afectación en 4 tramos, mantenimiento en 161, un porcentaje muy alto del 97%; en Córdoba la afectación en 5 tramos, su mantenimiento en 569, que alcanza un 99%; el caso del Meta, 258 tramos de afectación, su mantenimiento se realiza en 700 de ellos, que alcanza en un 73%; y en el caso del Magdalena vemos que la afectación hay en 5 tramos, mantenimiento en 627 de ellos, 99%, muy positivo.

La correlación leve que quisimos también hacer frente a la afectación y los mantenimientos: En el departamento de Boyacá hay afectación de 697 tramos (*), su mantenimiento se realiza en 507 de ellos, 42% su balance; en el Caquetá, señor director de la ANI, ya que usted es el único representante del Gobierno nacional; en el Caquetá 424 tramos afectados, su mantenimiento tan solo se realiza en 169, porcentaje del 28% exactamente, en el Cauca 667, afectación 778, un 53%; Cundinamarca 1.894, 2.107 que un porcentaje del 52%; Guaviare, 33 afectación, 23 el 41%; Putumayo. Esos son los que realmente Departamentos, y en el Quindío también, que tienen una correlación leve, pero quiero mostrar también la correlación negativa que es preocupante para algunos departamentos, frente a esa afectación y frente a los mantenimientos que está realizando el Gobierno nacional, llámese el Invías, llámese el Ministerio del Transporte, yo sé que la Agencia Nacional de Infraestructura está trabajando por todas las nuevas concesiones, no venimos aquí a buscar responsables, sino realmente soluciones frente a estas problemáticas, no piense que es que venimos a atacar al gobierno; sino que realmente podamos construir aquí ese nuevo país que tanto anhelamos. Norte de Santander, 4.080 tramos de afectación y tan solo se realiza en 55 de ellos, alcanza un porcentaje del 1.3%, en Antioquia, 2.149 tramos afectados, se atienden de ellos 814, un porcentaje 27%, algo muy negativo; en el departamento de Sucre, en la afectación de 485 tramos, y en el mantenimiento de ellos solo 70; en el departamento de Bolívar, Senadora Sandra, afectación 399 tramos y solo se realiza 27, Senador Andrés García; en el Chocó afectación 124 tramos ¡escúchenme! Queridos compañeros, 124 tramos, y solo se le realizan mantenimiento a 1 solo tramo "qué tristeza", tan solo el 0.8%, ¿dónde están los recursos?, dónde está la presencia del Gobierno frente a esta situación; en La Guajira en afectación 157 tramos,

en mantenimiento solo se realiza en 14 de ellos, 8%, da tristeza también; en Nariño, 455 tramos afectados, tan solo 46%, tan solo 46 tramos en los cuales se les realiza, el 9%; Risaralda, de 885 tramos afectados, se realiza solo el 108 de ellos. Por eso queríamos escuchar a la Ministra, al Director del Invías, ¿cuáles son las estrategias?, ¿cuáles son las verdaderas políticas que el Gobierno nacional está implementando frente a estas grandes debilidades?, ¿qué es lo que realmente se va a atender frente a pocos recursos que se tienen?

En el Tolima tenemos, Senadora Maritza, 398 tramos afectados, Rosmery Martínez "discúlpame", 398 tramos, 162 de ellos solo se les están haciendo mantenimiento, tan solo el 28%, en el Huila 758 tramos afectados, 196 que están en mantenimiento o haciéndole algún tipo de intervención, esa es una gran preocupación que le generamos hoy al Gobierno, una preocupación como colombiano, como usuario de nuestras carreteras, como representante de las comunidades, de esas regiones vulnerables, que piden cada día mejores condiciones, mejor equilibrio social, yo no le veo realmente una correlación entre lo que se recauda por usar nuestras… mal estado de las carreteras o pésimas, o regulares algunas de ellas, frente a ese recaudo, eso es lo que queremos saber con el señor viceministro de transporte, "que le expreso nuestro cordial y respetuoso saludo", que queremos saber qué es lo que está pasando con los recaudos, frente a estos estudios que Confecar ha entregado frente al estado principal de nuestras vías, y frente a lo que hoy se está invirtiendo o se le está haciendo mantenimiento, el recaudo por los peajes, eso es una fuente que sin duda el Gobierno nacional debe conocer muy bien, que no debe ser ningún secreto para el Invías, para el Ministerio de Transportes, para la Agencia Nacional de Infraestructura, para el señor Viceministro de Transporte. Vemos en Antioquia que es el departamento que tiene 11 peajes, recauda anualmente $195,725'471,300, donde está la inversión o el recaudo frente a la inversión; Atlántico, que recauda $14.338 billones; Bolívar, $128 mil; y asimismo mostrar que la ANI, mensualmente, recauda cerca de 5.3 billones; el Invías, 70 mil millones; qué pasa frente a lo que se recauda, frente a lo que hoy Colombia refleja, por eso queremos analizar este panorama. Como hoy Colombia reafirma el mal posicionamiento que se encuentra a nivel latinoamericano, como hoy lo está informando el Consejo Privado de competitividad del 2010 al 2015, no se sabe cuál es el porcentaje real, porque no nos llegó la información, no es porque queramos hablar mal del Gobierno, pero es que la información cuando se solicita debe llegar, yo creo que aquí es simplemente mostrar que hay muchas falencias, que hay muchas debilidades, no se sabe realmente cuál es la inversión de los recaudos, por los peajes, por departamento; pero si tenemos esa correlación en un trabajo que hicimos una investigación, lo que realmente se ve el solo sentir o el recorrer nuestras carreteras, esa correlación de recaudo-mantenimiento no tenemos los datos de lo que se invierte, pero vemos una imagen o una relación positiva, tan solo en el departamento del Cesar, Santander, Casanare, Cundinamarca, Valle, y en el departamento de Cauca. Una correlación leve como aparece en el mapa, en La Guajira, Magdalena, Atlántico, Sucre, Norte de Santander, Antioquia, Caldas, Boyacá, Tolima, Huila; y realmente una correlación negativa en Bolívar, Córdoba, Risaralda, Quindío, Meta, Nariño; eso es lo que hoy reflejan nuestras carreteras y así mismo hicimos una comparación con este cuadro, vemos que la mitad del país está en un pésimo estado de estas carreteras, casi el 48% frente al recaudo y el mantenimiento, y esas no son cifras que Mauricio Aguilar se está inventando o que está trayendo aquí a la citación, sino que también son unas cifras del Consejo Privado de Competitividad, como lo reitera el posicionamiento global de nuestro país en materia de competitividad: Como Colombia en el año 2010 ocupaba el puesto número 72; bajó, hay que reconocerlo, en el año 2012, 2013 a puesto 64, pero 2014 subimos al puesto 117 y en lo que va corrido del año 2014, 2015 estamos en el puesto número 108. El 75% de los países latinoamericanos, y en el mundo se ubica mejor que Colombia en materia de infraestructura, entonces, es algo que queremos generar ese interrogante y preguntarle al Gobierno nacional, qué se está haciendo sin desconocer, dejo constancia de lo que el Gobierno ha pretendido; pero sí, también, genera un gran interrogante y una gran preocupación, cuando el modo terrestre, el sector del transporte, es el sector que mueve el mayor porcentaje de carga de mercancía a nivel nacional por vía terrestre, es el 73%, entonces, es lo que nosotros queremos mostrar, no solo algunas debilidades. Si realmente el Gobierno nacional tiene alguna política frente al sector del transporte, frente a estas familias que durante muchos años han trabajo no solo para generar dividendos para apostarle y aportarle a nuestra economía nacional, sino que también podamos seguirle generando esas ayudas, hoy ya no se genera tanta confianza, y hay tantas dudas y expectativas si el Gobierno nacional lo vaya a lograr. Por eso el movimiento de carga nacional vía terrestre es muy grande, en el año 2000 se transportaban cerca de ochenta... -2002- 84,019 toneladas vía carretera; hoy al año 2013, según la cifra de Pro-Colombia, 220 toneladas vía carretera, que reflejan el movimiento de la carga nacional al 2013, cerca del 73%, el 26% corresponde a la Red Férrea, y tan solo el 1% fluvial, no se alcanza ni siquiera el 1% aéreo, entonces, esa sí es una gran preocupación, y no estamos en contra de lo que el Gobierno le está apostando a la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, pero es que todavía son unas cifras grandes de lo que hoy se está transportando por el modo carretero, y esas longitudes y esos kilómetros totales de la red de transporte corresponden a 203.392 kilómetros, que corresponden a la totalidad de la red nacional. Férreo tenemos 794 que corresponden al 0.35%, Fluvial 18.22, corresponden a los 18.19, tenemos una longitud de 222,411 kilómetros, que es total de nuestra red de transporte, pero claro, el modo carretero tiene 17.037% que corresponde al 8% de red primaria, que es la que utilizamos para transportar nuestras mercancías; 44,399 kilómetros de red secundaria, y el 70%, 141,955 kilómetros, de red terciaria.

Entonces no solo podemos hablar de que vamos a recuperar nuestras vías principales, si cuando la gran debilidad que tenemos en nuestro país es nuestra red terciaria, y ahí no hay una correlación tan directa y tan real, perdón Senador Bustamante, aquí dentro del informe que nos envía el Ministerio de Transporte dice: En el caso de la red terciaria nacional que se estima en 142 kilómetros, se tiene el siguiente estado: bueno 35.000, regular 25.000, y malo 82.000 que equivale al 58%. Entonces el transporte de mercancía no se puede medir solo por la red principal, nuestras familias campesinas, nuestros municipios, nuestros productores, nuestros comerciantes, cuánto les cuesta transportarse por el pésimo estado de nuestras vías; entonces por eso quería resaltar la importancia de la competitividad, altos estándares, que realmente el Gobierno le tiene que apostar; y el sector transporte es uno de ellos. ¿Qué es lo que realmente hoy queremos mostrar?, si realmente hoy el sector transportador, el sector del transporte, le está aportando a esa verdadera competitividad que tanto queremos y anhelamos, y es que se convierte en estos

factores fundamentales, no solo para los mercados nacionales, tener un buen desempeño logístico, tener una buena infraestructura de tener una calidad de servicios de transportes, eficiencia, eficacia, no solo en nuestros puertos, en nuestras aduanas, la capacidad de seguimiento a nuestros productos, a nuestras mercancías, los costos operativos que también realmente nos permitan a conllevar a la optimización no solo de los costos de transporte, almacenamiento, desde su inicio hasta su parte final. Actualmente tenemos un análisis comparado de los peajes de Latinoamérica, y lo decíamos en la intervención pasada cómo Colombia tiene uno de los peajes más altos de América Latina y nos ponemos hoy a compararnos frente a los países de la Alianza del Pacífico, con los que firmamos hace poco la Alianza del Pacífico, creo que… da vergüenza: Colombia por un vehículo de 2 ejes paga 3.9 dólares; Chile paga 4.82; México 5.3; Perú 2.26 dólares. Por 3 ejes Colombia paga 8.14; Chile 8.38; México 10.59; y Perú 2.26. Por 5 ejes Colombia paga promedio de 11.92; Chile 8.38; México 9.51; Perú 2.26. Colombia vehículo de 6 o más ejes 17.37 dólares; Chile 8.38; México 8.12; Perú 2.26. Y por 7 ejes Colombia paga 19.6 dólares; Chile 8.38; México, entre más ejes tenga el vehículo, menos paga; y Perú vea* (00.47.38), todos iguales. Entonces hoy que firmamos esa Alianza del Pacífico, ¿cómo estamos en materia de competitividad? ¿Seguramente el sector transportador le está aportando y le está apostando a nuestra economía?, ¿sí realmente hoy el sector transporte se siente beneficiado con las políticas del Gobierno nacional? Aquí nos ha faltado sensibilidad porque el tema del transporte es un tema tan complejo que desafortunadamente aquí lo hemos tocado y muchas otras comisiones, el Congreso, pero todavía estamos rezagados frente a una verdadera política en materia del sector, y solo por mencionar, los costos operativos del sector del transporte, entre combustible, que es uno de los rubros, los impuestos y seguros, que es la carga impositiva del Estado, más los peajes, representan el 59%. Esa es una gran preocupación para este sector, 3 cargas impositivas que realmente... aquí se ha hablado el precio de los combustibles, los impuestos, el Gobierno nacional anuncia una reforma estructural a nuestra reforma tributaria, a los peajes, ¿qué va a pasar con los peajes a futuro? Claro, se le está aportando a la conectividad de nuestro país, no negamos eso, doctor Andrade, ¿pero qué va a pasar? Si van a haber nuevos peajes, si se van a incrementar esos costos, si realmente nada más los costos operativos para el sector corresponden al 59%: (*) Para los vehículos de 2 ejes, el 61.8%; para los de 3 ejes, el 61.3% de esos costos operativos; para los de 4 ejes el 54; para los de 5 ejes el 60; para los de seis representa el 54%. ¿Realmente hay una política para el sector del transporte, para que realmente le apueste a la competitividad y le aporte realmente grandes dividendos? Esa también es una pregunta, señor Viceministro, si realmente hoy que vemos un parque automotor que pide un gran apoyo, no para solo las familias, para el sector como tal, que tenemos en nuestro país un parque automotor de vehículos de carga de alrededor de los 363,911 vehículos: El 73.23% lo representan los camiones; el 17.4 los camiones... tracto-camiones; el 9.29 las volquetas. Este es uno de los sectores que cada día se ve más afectado; este es uno de los sectores que hoy está pidiendo mejores condiciones. Hoy queremos realmente, y perdóneme que lo diga, con el mayor respeto que guardo al Gobierno nacional y a los funcionarios, ¿qué va a pasar realmente con este sector?, que son uno de los que más sufren estos costos, para poder generar calidad. También quisiera, antes de continuar frente a los costos del transporte, frente a nuestros países de América Latina, a mí me gustaría que, Presidente, con su venia, pudiéramos publicar un video de unos testimonios, de cómo están las condiciones de nuestros peajes, de nuestros costos, de nuestras vías, y escuchar los testimonios de quienes realmente transitan por nuestras carreteras, y poder seguir avanzando.

Video: ¿Cree *Usted que el valor que paga por cada peaje es el apropiado con el estado de la malla vial? –No, no es el adecuado. -¿Por qué? -Porque... o sea, ese... ¿cómo le explico? El estado de las carreteras no es acorde con lo que realmente ellos recogen todos los días, o sea, ellos están recogiendo y recogiendo plata, y no le están invirtiendo a las carreteras, o sea, si Usted mira la malla vial, en vez de mejorarse cada día, se desmejora más. –¿Usted normalmente por dónde transita? –Pues nosotros tenemos varias rutas, pero ahoritica estamos trabajando la ruta al Llano y estamos viniendo hasta Guaduas, estamos yendo por allá al Tolima, o sea, es lo más... o sea, lo que ahoritica más se está moviendo es por esos lados. –Y en esos recorridos, ¿cuál es el peaje que más caro se le ha hecho? –El de Pipiral, los de Albán. -¿Cuánto paga por Pipiral? –El de Pipiral paga uno como 56.000 pesos y eso es irrisorio, porque aparte de que le toca pagar uno un peaje bien caro y fuera de eso no dejan utilizar la vía nueva, sino nos toca por la vía antigua y esa vía antigua, eso es una trocha, eso es como ir a Rubiales. Pues nosotros estamos acostumbrados porque esa carretera a Rubiales es terrible, pero pues igual no es lo más acorde uno estar pagando un peaje bien caro y que la malla vial esté totalmente... o sea, no le hacen los arreglos adecuados. -¿Cuánto gasta Usted, por decir, viniendo de Bogotá hasta Guaduas en tiempo y en dinero? –En tiempo gasta uno desde Villavicencio, que arranca uno, porque uno tiene más o menos un tramo promedio por horas de trabajo. –Sí. –Entonces más o menos arrancando de Villavo a acá, pues uno arranca a las 5 de la mañana, acá estamos llegando más o menos a las 3, 4 de la tarde. -¿Y en plata cuánto se está gastando? –En plata gastamos en peajes, pues en la vuelta redonda gasta uno casi 600.000 pesos en peajes. -¿Usted conoce las vías que son concesionadas? –Pues creo que concesionadas son las que tienen ellos a... o sea, ¿Invías?, ¿algo así?, ¿cómo es? Sí, las empresas que tienen pues el mantenimiento de... desde la malla vial. -¿Y cuál de esas vías es la que se la hace que está en un estado pésimo? –Lo peor es acá entre Villeta-Bogotá, que esa malla está... o sea, eso... por eso es que hay tantos accidentes y todo, porque es que la carretera estaba muy mal; primero, muy mal diseñada, y segundo, en muy malas condiciones. Y la vía al Llano, la carretera entre Puerto López y Puerto Gaitán, ¿que qué tiene eso de arreglado, de pavimentado?, y son dos peajes que hay en menos de 100 kilómetros, bien caros, y esa carretera ya se acabó, ya está totalmente desbaratada*.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Tenemos el otro video.

Video: *-¿Cree Usted que el valor que paga por cada peaje es apropiado con el estado de la malla vial? –No, no es el apropiado porque no la arreglan como debe ser, todo eso lo roban. -Cuánto gasta Usted en tiempo y dinero movilizándose, por decir, viene de Rubiales hasta acá, ¿cuánto se gasta en tiempo y en dinero? –En tiempo me gasto más o menos unos 3 días y en dinero... –Pagando peajes. –Pagando peajes pues más o menos hasta Bogotá son como 400.000 pesos, es que no tengo bien la cuenta, y de ahí pa'acá son como setenta y algo de peajes. -¿Usted conoce las vías concesionadas? ¿Sabe cuáles son las vías concesionadas? –Más o menos, sí he pasado por ahí. -¿Y cuál de esas vías es la que se le hace que está en un peor estado, que Usted*

dice "bueno, pago, qué sé yo, 30.000 pesos de peajes y esa vía está en muy malas condiciones"? –Está un poquito mala la de Puerto Gaitán a Puerto López, pero ese pedazo sí está un poco maluco. -¿Y de Bogotá a acá cómo le parece que está la vía? O sea, de Bogotá a Guaduas. –¿De Bogotá a Guaduas? Pues la vía está bastante maluca, no la han cuadrado... o sea, para el valor que se paga debía estar mejor, ¿sí me entiende? –Sí. –Para el valor que se paga, porque es que la cantidad de dinero que entra es mucha, es mucha y no la arreglan como debe ser.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias. Entonces nosotros queremos mostrar, aparte de algunas imágenes también que tenemos de otros sectores, de otros corredores, si realmente esas condiciones técnicas están realmente establecidas para fijar los costos, si realmente esas condiciones técnicas están establecidas para fijar los peajes entre estos corredores, hay corredores que tienen entre peaje y peaje 35 kilómetros, si realmente hoy el Gobierno nacional tiene una política realmente clara para establecer estos peajes. Este es uno de los estados de las vías, que realmente... por donde transita el sector transporte de carga y de pasajeros, y hay peajes y hay recaudo, y mire cómo realmente también presentan una gran afectación. El promedio mundial entre peajes está en 80 kilómetros, pero aquí en nuestro país tenemos en promedio 35, 30 kilómetros cada peaje. Yo le pregunto al doctor Andrade, señor Viceministro, ¿cuáles son esas condiciones técnicas para establecer un peaje, o establecer uno o dos o tres o más peajes? No tuvimos la información, eso es lo que queríamos saber. ¿Cuánto de lo que se recauda se invierte en nuestras carreteras del país? Si realmente lo que se recauda es menor frente a la necesidad, pero yo creo que no podemos hacer un análisis profundo, pero sí queremos saber con las nuevas concesiones de cuarta generación, ¿los costos de los peajes seguirán siendo iguales?, ¿o se construirán más o nuevos peajes? Es que desafortunadamente los costos del transporte en nuestro país frente al promedio latinoamericano, se sigue presentando una gran falencia, una gran debilidad. El promedio latinoamericano de los costos de transporte está en 494 dólares, en Colombia estamos en 1.535 dólares: Costos de transporte, eficiencia en puertos, eficiencia en control de aduanas, reparación de documentos. Si nosotros vemos, comparamos a Ecuador, Perú, Bolivia, con menores ingresos, pero son países más competitivos; Chile, de pronto con menor extensión y menor población, pero ese sí es un modelo que realmente le está apostando a la competitividad; entonces vea cómo Colombia frente a los costos de transporte, frente a América Latina, ocupamos una muy dura y triste posición. Los tiempos de recorrido frente a los tiempos de carga y descargue, el promedio real o el que debería ser, el promedio en horas debe ser de 10, pero si nosotros vemos nuestros corredores, la mayoría de esos corredores están por encima de las 20 horas: El caso de Bogotá-Barranquilla, 28.4 horas; Bogotá-Santa Marta, 27; Bogotá-Cartagena, 27; Medellín- Santa Marta, 26; Medellín-Barranquilla, Medellín-Cartagena; entonces escasamente Cali-Buenaventura, 5.9 horas. Si realmente con lo que le vamos a construir al país con estos nuevos trazados, realmente vamos a disminuir, no solo en tiempo, sino realmente en costos a este sector. Eso es lo que también queremos saber, y las distancias y tiempos de los puertos a las principales ciudades también son algunas distancias enormes, que realmente todavía nos cuesta creer cuánto le vamos a ahorrar, desde luego que en algo, pero si realmente nos va a permitir tener ese país competitivo en este sector. Entonces, Presidente, quería hacer énfasis a esta citación si realmente con algo que iniciamos, con los costos de los peajes, realmente se está generando calidad en nuestras vías de nuestras regiones, de nuestros departamentos, y si realmente al final estamos apostando a la verdadera competitividad y de un sector que reclama todos los días mejores políticas, para poder generar productividad y la verdadera calidad de vida. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Listo? Bueno, entonces ha terminado el señor Citante, entonces le vamos a dar la palabra al Gobierno. Entonces doctor Enrique Nates, por favor, tiene la palabra, ¿o el Director de la ANI primero?, ¿cómo...? Exacto, entonces primero el señor Viceministro tiene la palabra. Gracias.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Muy buenos días, señor Presidente, Senador Aguilar, miembros de la Comisión Sexta del Senado, invitados que veo en las barras conocidos, Asecarga, la ANDI, Colfecar. Qué oportuno, señor Senador Aguilar, señor Presidente, este debate, ya que está usted tocando temas que le apuntan directamente, como usted lo decía, a la competitividad y a la eficiencia de este país. Permítame, antes de abordar los temas puntuales de los peajes, hacer referencia a varios de los temas que usted planteó en cuanto a temas de costos y en cuanto a temas de eficiencia. Son muchas las reuniones que al interior del Ministerio de Transporte, a través no solo de la modalidad de carga, sino de la modalidad de pasajeros, generamos interlocuciones permanentes con el sector, interlocuciones constructivas que le apuntan al mejoramiento no solo de una política pública de calidad, sino también de las condiciones económicas del mismo. El Ministerio de Transporte creó, primero, una institucionalidad, institucionalidad al interior del ministerio y en particular para el tema de carga, con la creación del grupo de logística y carga, que le apunta directamente a estudiar y a analizar los factores que tienen que ver con el transporte de carga en este país, liderado obviamente por la señora Ministra, por el Viceministerio, y que articula no solo los temas propios de transporte sino los temas de infraestructura, que ya el doctor Andrade más adelante les contará en particular lo que se viene en temas de 4G, su financiación y su futuro. Aquí hay que reconocer unas realidades, Senador Aguilar, pero también hay que romper unos paradigmas, Presidente. A Colombia siempre lo han medido por sus costos de transporte y nos comparan con países que tienen sus centros de producción cerca a los centros de exportación, entonces, por ejemplo, cuando el índice del Doing Business del Banco Mundial nos mide en cuanto a costos de transporte, nos mide con países como Singapur, como Panamá, como Hong Kong, que tienen sus puertos en promedio a 30, 35 kilómetros de sus centros de producción, y Colombia tiene en promedio sus centros de producción a 600 kilómetros de los puertos; primera variable fundamental para que ese estudio comparativo resulte obviamente cuantioso, en contra de lo que está establecido en Colombia. Tenemos que medirnos con los iguales, las comparaciones tienen que hacerse con los iguales y si comparamos los países que tienen centros de producción de igual forma lejanos a los centros de exportación, encontramos que los costos no varían de manera significativa. Bien lo decía el Senador Aguilar, y conocemos perfectamente los estudios que ha planteado Colfecar, los estudios que han planteado los diferentes gremios, al punto de que son insumos fundamentales en nuestras discusiones no solo del Observatorio de Carga por Carretera, sino en la recientemente creada, que ayer la instalamos, por cierto, Presidente, la Comisión de Expertos del Sector de Carga, acompañados por las universidades de este país, para que nos

ayuden no solo a generar una política pública de calidad, sino a repensar el sector, ¿en cuánto a qué?, y usted lo tocaba, y déjeme referirme a ese tema: primero, el tema de la intermodalidad; sí, hoy Colombia tiene, usted hablaba del 73% de lo que se mueve en nuestras mercancías por carretera, de los 220 millones de toneladas, no 220.000, 220 millones de toneladas que exportamos, si sacamos el carbón el 96% de ellas se mueve por las carreteras de este país y el resto del porcentaje, de manera muy marginal, está el modo férreo, el modo fluvial y el modo aéreo. Por eso el Gobierno tomó la decisión de fortalecer el multimodalismo, no en vano el Gobierno está estructurando y construyendo, por primera vez, una hoja de ruta para los próximos 20 años, que se denomina "El Plan Maestro de Transporte Intermodal", que en el mes de noviembre, señores miembros de la Comisión Sexta, será lanzado públicamente para todos los colombianos, en el seno y en el marco del Congreso de la Cámara Colombiana de Infraestructura. Esa hoja de ruta visualizará lo que pretende el sector en materia de infraestructura para los próximos 20 años, teniendo como derrotero reducción de costos de transporte y obviamente potencialización de los diferentes modos alternativos que deben confluir, para lograr no solo economías de escala, sino competitividad nacional y regional. Y no se trata, y se lo hemos dicho a los amigos transportadores por carga, aquí no estamos pensando en desplazamiento de transportadores, estamos entendiendo el multimodalismo como una complementariedad entre los diferentes modos, para buscar y obtener eficiencias adicionales. Sí, el combustible pesa el 30% en la canasta de costos del sector transporte; los peajes, los costos variables, los costos fijos juegan un papel fundamental en la determinación de la canasta; por eso el Gobierno también tomó la decisión en febrero de este año de actualizar la canasta de costos del sector transporte, con un convenio suscrito con el DANE por más de 5.000 millones de pesos, que actualice el índice de costos del transporte de carga por carretera, que data del año 2008, es decir, que estaba desactualizado, y era una solicitud permanente de nuestros gremios, pudimos apropiar los recursos y hoy es una realidad ya las miniencuestas que se están realizando y las encuestas definitivas que empiezan a realizarse a partir del mes de septiembre, para que con ese índice construido de forma actualizada, sumado a la determinación del índice de costos de transporte de pasajeros, que estamos construyendo por primera vez en la historia de este país, tendremos la posibilidad de establecer o de definir marcos regulatorios desde el punto de vista tarifario, que generen competencia y equidad fiscal y equidad regional en el establecimiento de las políticas públicas, porque en la medida en que sepamos cuánto cuesta la eficiencia de un camión, la nueva tipología vehicular, mayores rendimientos de consumo, incorporación de nuevas tecnologías en la tipología que llega al país, combustibles más limpios como la tecnología Euro IV.

La Resolución número 1111 del año 2012 obligó a que todos los vehículos de carga que ingresen al país a partir desde el 1° de enero del año 2015, deberán ingresar con tecnología Euro IV, una tecnología más limpia, que produce menos gases efecto invernadero y que le va a permitir al país complementar su política ambiental con el pacto internacional que tiene firmado Colombia. Y hay compromiso de los transportadores, pero también hay un tema fundamental que usted lo tocó, Senador Aguilar, y permítame hacer referencia al tema del parque automotor, que es ahí donde creemos nosotros radica buena parte de las inequidades o de las inconsistencias, desde el punto de vista de relaciones económicas que hoy rigen el transporte de carga por carretera. Los estudios que ha hecho el Ministerio de Transporte nos atrevemos a decir que evidencian que hoy en Colombia puede existir una sobreoferta vehicular en materia de carga, que la ha generado las diferentes dinámicas económicas, en su momento el *boom* del petróleo, en su momento el crecimiento económico, que hoy ha generado que exista, en la medida en que exista mayor oferta vehicular, obviamente la negociación que se hace en la cadena tripartita del negocio de carga, que está compuesta por el generador de la misma, por la empresa de transporte y por el camionero, por el propietario del vehículo, se empieza a distorsionar cuando usted tiene demasiados vehículos. Por eso el Gobierno en el año 2013 expide un Conpes, un Conpes, un documento de política pública de modernización del parque automotor de carga en este país y apropia un billón de pesos distribuido en diferentes vigencias fiscales, para ayudarle al transportador colombiano a que renueve el parque automotor, pensando en dos condiciones: Uno, el tema ambiental, y dos, reducir la sobreoferta que actualmente existe. Para darle unas cifras de ese programa de renovación, el Conpes tiene programado que se eliminen o se desintegren o se chatarricen aproximadamente 30.000 vehículos de carga de esos 300.000 que usted habló, Senador, que son cifras que nosotros tenemos en nuestro RUT, de los cuales el 17% son tractocamiones mayores de 10.5 toneladas, que son los vehículos sujetos a postularse para obtener el subsidio del Estado. Y déjeme decirle también que en marzo de este año el Gobierno expidió la Resolución número 756, que actualiza e indexa los valores de reconocimiento económico, para que el camionero que tome la decisión de postular su vehículo mayor de 20 años, pueda obtener un mayor reconocimiento por parte del Estado colombiano, con valores superiores, ya que usted hacía ejercicios comparativos con otros países, con valores superiores a los que se reconoce en países como México, Argentina y Chile en materia de chatarrización del parque automotor. Nos falta mucho por hacer, por chatarrizar, sí, pero en la medida en que reduzcamos la sobreoferta hoy existe...

El Presidente:

Senador, cuénteme.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Muchas gracias señor Presidente. Yo quiero solicitarles a los representantes del Gobierno que se ciñan al asunto y al tema central del debate, que no estamos aquí hablando de la chatarrización ni nada de esa cosa, señor Viceministro...

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Los costos del transporte.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

No, estamos hablando sobre el tema central que son los peajes, las carreteras, es decir, ese es otro... no sé si es que está confundido, Viceministro, pero ese no es el tema central del asunto y ha convertido ese tema, que es tangencial, en el punto central de su intervención. Yo le rogaría, señor Viceministro, con todo el respeto, que se centre sobre el tema para el cual ha convocado el Senador Aguilar.

El Presidente:

Señor Viceministro.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Gracias Presidente. No, Senador, no, ni más faltaba confundido, yo creo que tal vez el que no vio la presentación del Senador Aguilar fue usted, en donde

hizo mucho énfasis en el tema de costos del transporte y para hablar de costos del transporte tengo que contextualizar todo lo que implica ese tema, dentro de los cuales está el tema de peajes, al cual voy a llegar obviamente en la culminación de mi intervención, y acogiendo su sugerencia, obviamente de manera muy respetuosa, voy a tratar de concluir esa primera etapa, para poder abordar el tema de peajes en ese sentido, y lo primero sea decir lo siguiente: Como nunca antes, digamos, el tema de infraestructura en Colombia se ha venido fortaleciendo; para nadie es un secreto el esfuerzo enorme que está haciendo el Gobierno nacional en la aprobación de las vigencias futuras, el salto cualitativo y cuantitativo en materia de fortalecimiento de vías de cuarta generación; los mismos transportadores nos han reconocido que en vías como Ruta del Sol están a gusto transitando por ellas; la implementación de figuras que aquí hemos analizado, como el tema de los peajes electrónicos, que lo abordamos la vez pasada en la comisión, van a reducir aproximadamente un 20%, decíamos esa cifra, no solo los costos de operación, sino los costos de desplazamiento por las carreteras de nuestro país y obviamente existen unos fundamentos normativos para el tema de los peajes, fundamentos normativos que están en la Ley 105 del año 93, que están en unos decretos reglamentarios posteriores, que establece cuáles son las condiciones o los parámetros técnicos, financieros y legales que deben agotarse, para poder establecer los peajes en la red vial nacional. El Ministerio, bajo el concepto de equidad fiscal, y luego de la solicitud que hace en las entidades, tanto la ANI como el Invías, en sus diferentes estructuraciones, emite un concepto, que es su obligación, para poder establecer una caseta de peaje en alguna vía del país. Hoy tenemos, como lo decía el Senador Aguilar, una red de 142 peajes a nivel nacional, de los cuales 42 pertenecen al Instituto Nacional de Vías, 90 a la Agencia Nacional de Infraestructura en las vías que están concesionadas, 8 que pertenecen a la Gobernación de Cundinamarca y 2 que pertenecen a la Gobernación de Antioquia. Toda esta red de peajes y en particular la de Invías de alguna manera tiene una actualización que se hace anualmente, fundamentalmente con el índice de precios al consumidor; la Resolución número 036 del año 2015 actualiza los valores de peajes de la red de Invías con el 3.66%, buscando criterios de eficiencia y que permitan el mantenimiento de la red vial nacional. Si bien es cierto, y también lo decía el Senador Aguilar, tenemos un porcentaje de nuestra red secundaria y terciaria, un porcentaje alto que no está en condiciones totalmente óptimas, el esfuerzo que está haciendo el Gobierno, primero, a través del PIPE 2.0, del PIPE 1, los 4 billones de pesos, los 57 procesos licitatorios que está sacando el Invías, uno diario, precisamente en aras de fortalecer esa infraestructura; pero a eso súmele un componente que yo creo que es fundamental para lo que se viene en el futuro de la competitividad del país, y lo hablábamos en la reunión pasada de la Comisión, señor Presidente: hemos tenido reuniones con expertos internacionales, tratando de buscar desarrollos y comparaciones a los modelos; claro, si nos comparamos con el modelo alemán, en el modelo alemán el tema de peajes lo tienen como una de las últimas fuentes de financiación, porque cuentan con un robusto escenario fiscal, que les permite al Gobierno directamente la manutención y la construcción de nuevas infraestructuras; pero también existen países como España u otros latinoamericanos que fundamentan buena parte de la construcción de nueva infraestructura en el establecimiento de casetas de peaje, bajo condiciones técnicas y eficientes de operación. El tema del promedio de las casetas, Senador Aguilar, de distancia: Digamos que existe normatizado unas tipologías de peajes, unas tipologías de vehículos, bajo un criterio fundamental de que quien más consume el pavimento...

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Perdón, Presidente, con su venia, y perdóneme, pero ¿por qué entonces no está reglamentado?, ¿por qué no nos hicieron llegar esa información? Porque eso lo pedimos, ¿cómo está establecido realmente para fijar una caseta o un peaje entre esas distancias y eso? Entonces esa era también una de las preguntas.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Para la... perdón, Presidente.

El Presidente:

Puede continuar.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Gracias Presidente. Para la sesión pasada, digamos que la normatividad existente en cuanto a tipologías de peaje, en cuanto a distancias promedio, hoy tenemos, y como en la respuesta que le dimos, si usted ve, de los peajes del Invías, de los 42 actuales, solamente hay dos peajes que están por debajo de los 40 kilómetros de distancia: El peaje de Honda-Fresno- Honda, 43 kilómetros; y el peaje Briceño-Sopó-El Salitre, 35.7; de resto, la totalidad de peajes de Invías está por encima de 55 kilómetros de distancia entre una caseta y otra. Tenemos en esa respuesta que le dimos las distancias entre cada una de ellas y ya el doctor Andrade obviamente se referirá a las de la Agencia Nacional de Infraestructura. Adicionalmente, la misma Ley 105, Senador Aguilar, en su artículo 21, establece claramente hacia dónde deben invertirse los recursos provenientes de la utilización no solo de la infraestructura, sino de las tasas y tarifas que se cobren por concepto de peajes, y de igual manera se establecen las excepciones de las tipologías vehiculares o de las tarifas diferenciales que se deben cobrar en cada una de ellas. De igual forma, como yo le decía al inicio de la intervención, nosotros tenemos, desde el punto de vista del sector transporte, un criterio fundamental para establecer este tipo de peajes y es el criterio de la equidad fiscal: antes de establecer cualquier tipo de peaje, se hace no solo una labor financiera y técnica por parte de los estructuradores tanto de la ANI como de Invías, sino una labor de socialización y de sensibilización con las comunidades que de alguna manera van a ser afectadas o por el peaje o beneficiadas por la vía, porque uno puede verlo desde dos puntos de vista, y lo vemos más desde el punto de vista de beneficio común, de cómo se va desarrollando la red de infraestructura.

Adicionalmente, hay por decreto presidencial desde el año 2009, si la memoria no me falla, 200 pesos de las tarifas de peaje que se destinan al programa nacional de seguridad en las carreteras de este país; son aproximadamente 50.000 millones de pesos al año, que se hace un esfuerzo significativo para distribuir entre la Policía de Carreteras, entre el Ejército Nacional, entre la Infantería de Marina y entre la Armada Nacional, para atender el tema de seguridad a través de motos, vehículos, señalización, conos, que hoy le ha apuntado no solo a la reducción de accidentalidad, sino le ha apuntado también a la mayor seguridad para transitar por nuestras vías. Ahora bien, usted también hacía una referencia y estudios comparativos sobre el tema de los diferentes costos de peajes y de los costos de transporte: hoy hay una variable fundamental que le aplica al tema del transporte, que es el tema de la tasa de cambio del dólar, que hace parte de la canasta de costos, no solo por el valor de las autopartes y de los repuestos que re-

quieren los vehículos, sino que juega un papel también fundamental para establecer la fórmula para el tema del combustible. Pero también es muy importante que ustedes sepan que el Invías, la misma Ley 105, tiene claro en cómo deberá invertir esos recursos provenientes por peajes, para fundamentalmente construir, rehabilitar y conservar las vías en ese departamento en donde se recaude, y su excedente en la zona de influencia; de igual manera, es lo que ha venido haciendo, pero como se queda corto, como los solos peajes no ayudan a financiar la totalidad de este mantenimiento y de esta recuperación, le toca al Gobierno o al Presupuesto Público apropiar recursos que le permitan al Invías atender, en la medida de sus posibilidades, las necesidades de conservación y de mantenimiento de la infraestructura. Ahora bien, las 4G: voy a decir o voy a dejar que el doctor Andrade, como Presidente de la ANI... pero ya, ya estoy culminando, si quiere, Senador…

El Presidente:

Una interpelación para el Senador.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Una interpelación y perdóneme, Viceministro. Es simplemente, le toca al Gobierno recurrir a otras fuentes de financiación para lo que usted está diciendo, ¿y cómo va a hacer entonces hoy el Gobierno, hoy lo dijo el Ministro de Hacienda, de la meta que había para este año, de invertir cerca de 10 billones para infraestructura, hoy lo va a recortar a 5 billones? Entonces ¿más peajes?, ¿más altos costos?, ¿más impuestos?

El Presidente:

Señor Viceministro.

El Viceministro de Transporte, doctor Enrique José Nates Guerra:

Senador, como para concluir el tema y teniendo en cuenta su pregunta, para nadie es desconocido la situación fiscal por la que atraviesa el país. Los recortes presupuestales que se están presentando al Congreso de la República para su aprobación, surgen de un estudio económico y financiero que hace el Ministerio de Hacienda. Si bien es cierto, tenemos que reconocer que el sector transporte se ve afectado en esa reducción para su presupuesto del año 2016, nosotros venimos en un histórico de crecimiento casi para tener 7.8 billones desde el punto de vista de inversión este año, a pasar a 5 billones de pesos; eso va a implicar priorizar muy bien esas inversiones, focalizar muy bien las mismas y en particular el Invías, la atención integral a esa red que se encuentre en peor estado. Va a ser una apretada de cinturón dura, pero estamos convencidos que con la compensación que puedan generar las vías que se desarrollen mediante las APP, que se están trabajando de cuarta generación, la primera, la segunda ola y las iniciativas ya aprobadas, se compensará en algo esa reducción presupuestal. Yo dejo ahí, Presidente, para que el doctor Andrade pueda ampliar mucho más el concepto dentro de las 4G, y presto obviamente a cualquier inquietud adicional.

El Presidente:

Tiene la palabra el señor Director de la ANI, el doctor Andrade.

El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade Moreno: Bueno, ante todo, muy buenas tardes, ya pasamos el mediodía. Un saludo muy especial al Senador Cabrera, que está presidiendo la sesión el día de hoy, a la Senadora Villadiego, al Senador Citante, al Senador Aguilar, y a los demás Senadores aquí presentes, el Senador Niño, la Senadora Correa, el Senador Bustamante, Senador García, la Senadora Martínez. A mí me parece muy oportuna (*) esta discusión, Senador Aguilar, como bien lo dijo el Viceministro, porque lo que estamos hablando aquí es de la competitividad del país, es como hacemos para volver a Colombia más competitiva, y también le pido disculpas por la demora en la entrega de la información, es mi culpa, no de los asesores, anoche revisando la información vi que había alguna información que no estaba precisa y por eso le entregamos alguna información solo en la mañana de hoy.

Ahora, ¿cómo hacemos nosotros para hacer competitivos en el transporte?, porque la información que usted mostró es correcta, o sea, Colombia tiene unos costos de transporte superiores a países como México, países como Chile que son los países con los cuales estamos compitiendo hoy en día, eso es función de dos cosas; una que podemos arreglar y otra que no, la que no podemos arreglar es nuestra topografía y la forma como nuestros ancestros poblaron el país; yo no sé a quién se le ocurrió venir a vivir aquí a Bogotá, o a quién se le ocurrió ir a vivir en Bucaramanga, o a quién se le ocurrió ir a vivir en Medellín, pero desde el punto de vista de logística, pues no podrían ser peores ubicaciones. Si todo el desarrollo Colombiano se hubiera dado a lo largo de la Costa Caribe y de la Costa Pacífica, pues no estaríamos teniendo este problema logístico que tenemos. Eso con el tiempo va ir cambiando, con el tiempo lo que va a ocurrir es que las grandes industrias se van establecer en las costas, cerca de las costas, y en el interior vamos aprender o vamos a tener que vivir en función de los servicios, la única forma, pero ese es un tema, digamos, que no podemos cambiar.

Hay un tema que sí podemos cambiar y es la calidad de nuestra infraestructura, y aquí la verdad es que el país erró por mucho tiempo, la infraestructura requiere unos recursos cuantiosísimos y esos recursos cuantiosísimos no sé, digamos, invirtieron por décadas y décadas, la última vez que hubo un gran impulso a la infraestructura nacional desafortunadamente ocurrió en una dictadura, ocurrió con el dictador Rojas Pinilla que en aquel momento trajo unas empresas Americanas, no se dieron concursos, no hubo discusiones sobre licencias ambientales, y en esa época se construyeron casi todos los puentes sobre el río Magdalena, en esa época se construyeron muchos de los aeropuertos del país, en muchas de las principales autopistas, pero posteriormente el Gobierno nacional tuvo muchas otras necesidades, tuvo necesidades en el área de defensa, tuvo necesidades en el área de educación, tuvo necesidades en el área de salud, hoy en día necesidades muy grandes en el área de pensiones, 35 billones de pesos hay en el presupuesto de este año para cumplir con las obligaciones pensionales, y a raíz de eso el país se retrasó muchísimo y ese retraso va a tomar mucho tiempo arreglar.

El estudio más juicioso que nosotros hemos visto en ese sentido, lo contrató la Cámara Colombiana de Infraestructura hace dos años con Fedesarrollo y lo que concluyó ese estudio, es que el país tenía que triplicar la inversión anual que estaba haciendo, o sea si tomábamos las últimas décadas, venía invirtiendo menos del 1% del PIB en infraestructura de transporte, tenía que triplicarlo al 3% del PIB y tenía que mantenerlo en ese nivel por dos décadas y si hacíamos eso llegábamos al nivel de infraestructura que tienen Chile y México, entonces, tenemos un atraso de muchas décadas de varias inversión que va a requerir muchas décadas de alta inversión.

Ese factor que sí podemos cambiar que es el de la calidad de la infraestructura, hemos comenzado a cambiar y lo hemos comenzado a cambiar con todas es-

tas grandes obras que se han hecho en el Invías, que se están iniciando en el río Magdalena, que se están haciendo en los ferrocarriles, en los aeropuertos y que estamos haciendo en la ANI, el presupuesto asignado al sector Transporte que, digamos, a comienzos de esta década, era inferior a los 3 billones de pesos para todos los rubros de transporte, se elevó al número que mencionó el Viceministro de casi 8 billones de pesos, y a través de esa inversión es que se ha venido mejorándolo que es la infraestructura vial nacional, la infraestructura departamental y la infraestructura terciaria, pero no ha sido suficiente, ahora nuestra estrategia se basa principalmente en utilizar el capital privado para el librar el nivel de la infraestructura.

El bloque más grande de inversión viene de las carreteras o autopistas que llamamos de cuarta generación, que dependiendo de cuántos proyectos vamos a poder sacar adelante, está entre 40 y 50 billones de pesos, eso al año si lo hacemos en 6 años puede ser del orden de 7 billones de pesos anuales en inversión, entre 7 y 8 billones en inversión; solo las concesiones podrían llegar a hacer toda la inversión anual que se hizo en el año pico, que fue el año pasado en que el presupuesto nacional fue más generoso, ahora, como financiamos esas vías, entonces, el mundo ideal la verdad, sería un mundo en el cual el Gobierno lo hace todo, el Gobierno de su presupuesto nacional, construye las vías y las mantienen y no cobra peajes, ese sería el mundo ideal, pero ante la situación presupuestal que tenemos, ese mundo no es un mundo realista aquí en Colombia, entonces, tenemos que encontrar una forma equitativa de hacer esas inversiones y cubrir el costo de operación y mantenimiento entre los usuarios que se benefician y el Gobierno nacional.

En términos generales las vías que se han venido construyendo en los últimos años de la tercera generación y las de cuarta generación siguen las mismas reglas, que es más o menos 50% de los recursos, los aporta el Gobierno nacional, y 50% de los recursos los aportan los peajes; esto varía de corredor en corredor, obviamente en zonas planas la necesidad de aportes estatales son menores y en zonas muy montañosas, la necesidad de aportes estatales es mayor.

Y su pregunta entonces de qué se están haciendo con los peajes, la respuesta es muy sencilla, todas estas informaciones son ampliamente disponibles y verificables, en la ANI el año pasado se recaudaron cerca de 2 billones de pesos en peajes, y si miramos la información del DANE de cuánto invirtieron los concesionarios de la ANI en infraestructura, es verificado por el DANE, no es una información nuestra, fueron 5 billones de pesos, entonces, se recaudaron 2 y se invirtieron 5; entonces, el resto de la inversión fue dinero que pusimos nosotros fundamentalmente, que puso la nación, que más o menos le muestra la proporción del 50/50.

Hoy la red vial concesionada casi en su totalidad está en buenas condiciones, o sea el dinero que se está recaudando en los peajes más los aportes de la nación, están asegurando que prácticamente toda la red concesionada está en buenas condiciones, se está invirtiendo el dinero allí; hay muchas vías en Colombia que no están en buenas condiciones, pero eso está fuera de la red vial concesionada, en Colombia, para que tengan un idea, hoy hay concesionado cerca de 5,000 kilómetros… un poco más, vamos a llegar a casi 11,000 kilómetros de vías concesionadas, esos 11,000 kilómetros, son los kilómetros más importantes para el país en términos de tráfico, es donde más circulan las tractomulas, donde más circulan los carros, en esas vías básicamente la forma de financiarlas como les decía, mitad aporte del estado, mitad peajes, pero el total de las vías en Colombia es 200 mil, entonces, solo el 5% va a ser la red vial concesionada, digamos 10,000 de 200,000, el resto son vías a cargo del Invías, muchas de ellas no tienen peajes, la gran mayoría no tienen peajes.

Luego vienen las vías secundarias y las vías terciarias, ahí es donde está la mayor parte de los problemas que usted destacó porque los departamentos y los municipios carecen de suficientes fuentes de financiación para mantener esas vías en buen estado, es responsabilidad de ellos mantener las vías secundarias y terciarias, un ejemplo que usted mencionaba y es interesante, los camiones viniendo de Rubiales hacia el Valle del Magdalena, ellos hablan de lo terrible que es la condición de la vía de Rubiales a Puerto Gaitán, esa vía es una vía departamental, es una vía del departamento del Meta, es responsabilidad del departamento del Meta de hacer ese mantenimiento, luego tenemos el tramo que sí esta concesionado por eso debo responder yo, de Puerto Gaitán a Villavicencio pasando por el peaje de Pipiral y luego viniendo a Bogotá, ahí se está haciendo una de las infraestructuras más modernas del mundo.

Probablemente el proyecto más ambicioso que esté haciendo Colombia, que es la doble calzada entre Villavicencio y Bogotá, es una doble calzada que solo esos 100 kilómetros nos van a acabar costando 6 billones de pesos, y porqué, porque hay que hacerla en función de túneles y viaductos no sé si han tenido la oportunidad de visitarla, pero ya hay una porción que está en servicio, que se puso en servicio hace algunos meses, y esperamos terminar esa obra cuando termine el programa de 4G, pero es un proceso lento, nosotros vamos a tener todos esos túneles y todos esos viaductos listos en año 2021, y mientras tanto pues sí van a ver incomodidades y sí van a sentir los usuarios que no están recibiendo lo que pagan; estamos resolviendo el problema, pero son problemas que demoran mucho tiempo en resolver.

El Presidente, honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Con su venia, señor Senador citante, Mauricio Aguilar.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

No, es que, doctor Andrade, ya que hablamos del peaje Pipiral, yo no sé por qué entonces a los transportadores se les cobra el peaje, ¿pero por qué no pueden no pueden hacer uso de esa vía?

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

El problema es el siguiente: El túnel de Buenavista, que es el túnel de acceso a Villavicencio, es un túnel que no tiene todas las garantías de seguridad que tienen los túneles modernos, porque ese fue un túnel hecho hace mucho tiempo y no tiene suficiente salida de escape, entonces ¿qué ocurre? Un accidente de frente de una tractomula con otra si resulta en una explosión en medio de ese túnel, eso se vuelve un horno y van a haber muchos muertos, ¡sería terrible!, entonces, por esa razón no se autoriza el paso de las tractomulas por el túnel de Buenavista, muchas de esas tractomulas tienen elementos altamente inflamables, como nafta, como petróleo, pero, el proyecto que ya aprobamos y que está en este momento firmado, que es el sector 3 de Bogotá a Villavicencio, comprende la construcción del segundo túnel de Buenavista y, un túnel va a servir de escape para el otro, van a haber conexiones, entonces, ahí sí van a poder transitar los camiones, porque cuando van en una sola dirección de subida y en una sola dirección de bajada el potencial de tener un accidente de frente es

muchísimo menor y vamos a tener formas de escape, entonces, es simplemente tener una consideración de seguridad, desafortunadamente las consecuencias de un accidente son muy, muy grandes.

Ahora, les traje un análisis muy importante yendo al tema de competitividad y qué es lo que estamos tratando de hacer y cuáles son los criterios que estamos tratando de aplicar, (señala) a la izquierda, ustedes ven el costo de operación vehicular que hemos calculado, utilizando un modelo del Banco Mundial que nos dice cuánto cuesta operar diferentes tipos de vehículo en función del estado de la vía, de la velocidad, etc., esto es para un camión de 6 ejes, un camión de 30 y pico toneladas, hoy en día para ir de Medellín a Buenaventura, cuesta $2.800.000,00, según ese modelo llevar un camión, el camión sale de Medellín y le cuesta 2.8 millones de pesos ese recorrido que son como 450 kilómetros.

Nosotros estamos haciendo muchos proyectos allí, es el proyecto que se llama Pacífico 1 de Medellín a Bolombolo, Pacífico 2 de Bolombolo a la Pintada, Pacífico 3 de la Pintada a la Virginia, y luego tenemos lo que es todo el trabajo que se está haciendo en la vía Buga - Buenaventura y lo que falta por contratar. Cuando esté terminado todo ese complejo que va a ser en el año 2021, el costo cae a 2 millones, cae en $780.000.00 por trayecto; ahora, como bien le decíamos nosotros estamos financiando esas obras más o menos en 50% con aporte de la nación, y 50% con peajes, entonces, los peajes sí van a subir en ese corredor, pero es muy importante, estos peajes se van a instalar cuando se vayan entregando las obras, no se instalan antes, va a subir el peaje en $188.000.00 y el costo total va a caer entonces, de $3.000.000.00 incluyendo los peajes a $2.500.000.00 incluyendo los peajes, es un ahorro del 20% neto.

Cuando usted pregunta sobre políticas, pues no tenemos digamos… una fórmula exacta pero en cualquier caso que ponemos un peajes o aumentamos un peaje, estamos buscando que la mayor parte del ahorro que se genera por la nueva infraestructura, llegue al bolsillo del usuario, y la menor parte del ahorro se paga en peaje para el Estado, entonces, en este caso lo que podemos ver es que de un ahorro de $777.000.00 le toca pagarle al gobierno, es un impuesto de alguna forma el peaje $188.000.00 que viene a ser como el 25%, este caso es muy favorable para el usuario de un ahorro de $770.000.00 le paga al gobierno $188.000.00 y se queda con $589.000.00 en el bolsillo; y ese es el principio, el principio es que debemos tratar de asegurar que si hay peajes la mayor parte del beneficio le llegue al usuario.

Nosotros estamos trabajando en otros frentes que vale la pena mencionar para bajar los costos, estamos trabajando en los corredores férreos del pacífico para bajar a Buenaventura del Valle del magdalena y de Bogotá - Belencito, para aumentar el porcentaje de carga que se mueve por tren y descongestionar las vías, el corredor a Buenaventura ya está funcionando otra vez, fue un proyecto que sufrió mucho con la ola invernal y ahora tenemos una operación férrea bastante buena en operación y esperamos tener en condiciones de operación el corredor del Valle del Magdalena y el corredor de Bogotá - Belencito hacia finales de este año porque ya los contratos que hicimos para arreglar todos los puntos críticos estarían ejecutados.

Esa es un poco la situación, Senador, yo creo que es correcto lo que ustedes dicen: que la infraestructura no es la mejor, es también correcto de los costos que estamos teniendo son mayores que los de otros países, pero estamos haciendo todo lo que podemos para arreglar esa situación, y estamos tratando de dividir el costo de una forma equitativa, que la mitad lo paga el Gobierno y la mitad lo paguen lo usuarios, es más o menos el camino por el que vamos; y el caso en particular de las vías concesionadas, usted podrá constatar que prácticamente el 100% de la extensión de vías concesionadas está en buena condición de pavimento y en buenas condiciones de operación.

El Presidente:

Señorita Secretaria, ¿qué Senadores han hecho solicitud? Primero que todo, la doctora Susana, luego la doctora Rosmery, luego el doctor Andrés, luego el Senador Niño, en ese orden sírvase Senadora Susana hacer uso de la palabra.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Después de oír a los funcionarios del Gobierno, uno diría que no solamente todo lo que ha presentado el Senador Aguilar, sino que seguramente lo que tenemos nosotros en discusión pues no viene al tema, pero yo sí quiero hacer unas comparaciones diferentes con países parecidos… Vice, a Colombia en donde realmente nos demuestra que los peajes que pagamos en Colombia son muchísimos, son unos de los más caros que hay en América, yo creo que este debate lo resume una crónica que sacó el periodista Juan Gossaín, en diario *El Tiempo*, hace algún tiempo donde dice: "Mientras peor está la carretera más caro es el peaje", aunque los pagos son para mantener la vía, en Colombia pasa lo contrario, eso lo saca él en su artículo, y cuando uno se pone a mirar es realmente el país en contexto, porque yo fui muy clara en el anterior debate, Vice, que usted estaba aquí, hablar de las carreteras del Valle del Cauca, y dije claramente que yo como Vallecaucana pago muy tranquila los peajes para andar en las vías que tiene ese departamento, sin embargo, nos vamos encontrando con diferentes situaciones alrededor de Colombia y seguramente esos peajes en el Valle no son tan costosos como en otras partes.

Yo creo que ya se ha dicho, no sé si tengo una diferencia en número de peajes, señores funcionarios, porque yo tengo 42 peajes que pertenecen a Invías manejados por Odinsa, y 90 peajes en 29 concesiones que pertenecen a la ANI y lógicamente ya los peajes departamentales que son unos más pocos, no sé si estoy bien con esas cantidades.

Voy a hacer una comparación de algunos peajes de Colombia vs. países como el Salvador, supongamos en el Salvador, la ley ordena que haya un peaje cada 300 kilómetros, un ejemplo, en la ruta Bogotá - Cali, hay 12 peajes en un recorrido de 440 kilómetros, en México las carreteras son excelentes... además por norma a cada que seguramente tienen sus peajes, hay una gratuita para que la persona escoja, ¿por cuál de las dos andar? en Francia una nación desarrollada que seguramente, no es bueno compararnos, pero una ciudad en donde la vida es bastante cara, donde la gente gana en euros, atravesar el país por carretera desde España hasta Suiza, cuesta alrededor de $60.000.00 colombianos en peajes, $60.000.00 colombianos los hago yo en el Valle del Cauca, yendo de Cali a Cartago y devolviéndome de Cartago a Cali, aquí estamos hablando de España - Suiza y una ciudad en Euros; en Ecuador, saliendo de Quito los peajes valen $1.500.00 colombianos por cada 100 kilómetros; en Chile el costo del peaje por automóviles es casi 8 veces menos, que de uno en Colombia, y eso que pretendemos alcanzar a Chile en Infraestructura que es uno de nuestros proyectos, si se puede llamar así, un peaje en Chile para un automóvil común y corriente está alrededor de 0.3 o 30 centavos de dólar, que equivale más o menos a $900.00;

en Costa Rica que importa el 100% del Petróleo y sus derivados, un trayecto parecido a 1,000 kilómetros por carreteras, mejores que las nuestras, encontramos… de pronto un solo peaje por valor de 100 colones, que equivale a 3.53 pesos colombianos.

Aquí vemos unas comparaciones con países con economías muy parecidas a nosotros y con economías donde nosotros queremos llegar, o a lugares de competitividad como Chile que es donde queremos llegar y donde vemos cómo realmente los peajes son bastante diferentes y yo creo que ahí en relación a lo que acaban de decir los funcionarios del Gobierno, pues tenemos una diferencia "abismal", porque realmente los peajes en Colombia sí son muchísimo más costosos.

Tenemos otra contradicción y es que mientras más corta es la carretera más costoso es el peaje, y voy a dar otros ejemplos: en la salida de Bogotá hacia la zona de Chusacá, hay un peaje que cuesta $8.600.00 por cada trayecto, pero la vía solamente tiene 53 kilómetros de largo, entre Cartagena y el municipio que queda más cerca que es Turbaco, la situación es peor, hay una distancia de solamente de 10 kilómetros pero con dos peajes que cada uno cuesta $2.300.00.

Según la Federación Colombiana de Transportes de Carga (Colfecar), los peajes que se pagan en Colombia no solo son los más costosos del mundo y representan el 11% de todos los costos operativos que tienen los sistemas, el transporte de carga en nuestro país, la ruta Bogotá - Armenia - Pereira - Manizales, hay que pagar alrededor de 10 peajes, y son 340 kilómetros que cuestan alrededor de $69.800.00; y hay varios pedazos que están en obra negra, como Bogotá - Girardot, todavía el tramo de la Línea que está sin terminar y la Autopista del Café, para enviar una tonelada de carga de Bogotá a China más los peajes entre Bogotá y Buenaventura, valen muchísimo más que la misma tonelada que enviamos a Buenaventura a China, o sea, el transporte terrestre es muchísimo más costoso el pedacito de Bogotá a Buenaventura, que lo que cuesta mandar esa misma tonelada de Buenaventura a China; eso nos hace totalmente incompetibles con otros países.

Según los estudios más serios y confiables, el 80% de nuestras carreteras están en un estado que va de malo a regular, el 44% está definitivamente malo, pero hay 90 peajes en todo el territorio nacional, de los cuales 25 han sido adjudicados a concesiones de empresarios particulares. Hablábamos en debate anterior… Vice, doctor Andrade, con el Vice, de: ¿qué pasa cuando esas concesiones ya están cubierto sus costos y peajes siguen andando? Uno entendería que esos peajes se tuviesen que reducir a menos de la mitad, para solamente cubrir el mantenimiento de las vías al cual yo considero que estamos de acuerdo, ¿pero qué pasa con esos otros recursos? Nos decía el Vice que eso se va a un fondo de carreteras, a una bolsa general de carreteras, y entonces yo me pregunto: en el Valle del Cauca que nos sentimos orgullosos con nuestras carreteras concesionadas, Cali - Buga, Buga - La Victoria, La Victoria, La Victoria - Pereira; y si ya se pagaron, entonces el Valle del Cauca hoy está financiando otras obras de otros departamentos, cuando realmente en el Valle del Cauca, necesitamos recursos para las Secundarias y las Terciarias, y creo que nos pasa en la mayoría de los departamentos aquí, que la mayoría de estos Senadores somos de provincia, y que realmente conocemos las necesidades de nuestras vías secundarias y terciarias, para poder que nuestros productos, sobre todo el sector agropecuario, puedan competir con los mercados externos, ¿es justo que nosotros los Vallecaucanos y los que transitamos por esas vías, tengamos que pagar desarrollo de vías en otros departamentos? Yo quisiera que ese fuera uno de los puntos en donde nosotros revisemos y nos diga el gobierno realmente, ¿cuánto de esa carretera ya se pagó? Y cuánto se está yendo para esa bolsa, porque yo sé que queda en mantenimiento y tiene que ser así y así mismo lo tenemos claro.

Nunca hemos podido tener, hay mucha gente en el Valle del Cauca y doy ese ejemplo, puesto que soy de allá, que tiene estudios donde realmente se ve cómo la carretera ya está pagada, pero nos siguen cobrando los mismos peajes, pagamos desde $7.500.00 hasta $7.200.00 o $7.100.00, en esas vías que están concesionadas y luego en las vías que pertenecen al Invías; ahí yo quisiera saber cuándo verdaderamente esos peajes se van a disminuir para la gente, para los vallecaucanos o para los colombianos que transitan, porque ustedes saben que esa es la vía que va hacia Buenaventura, es un pedazo de la vía que va hacia Buenaventura y por ende pasan el 80% de lo del transporte de carga de las exportaciones que salen de nuestro país.

Nosotros… el problema de los peajes costosos y las malas carreteras, vuelvo a decirlo es Nacional, el Invías informa que el sistema de transporte vial, cuenta con una red de 203,000 kilómetros, de dicha red 17,000 corresponden a la red primaria, o sea, el 8%, 44,399 a las redes secundarias y 141,000, o 142,000, por qué es 141,955 a la red terciaria, o sea, el 70%. La red primaria, el total de la red primaria, un 29% se encontraba sin pavimentación y solo un 50% reportado, están en buen estado , en un corte que se hizo al principios del año 2014, lógicamente evidenciando que existe una elevada proporción de vías en estado precario.

En materia de infraestructura vial el país cuenta con un notorio rezago si se con los estándares internacionales, por ejemplo: pese al crecimiento en los últimos años del número de doble calzadas, pasando de 845 kilómetros en el 2011 a 1.347 kilómetros en el 2013, con un crecimiento promedio del 41%; Colombia todavía arroja un notorio rezago frente a Chile, el cual registra alrededor de 2.400 kilómetros de vías construidas, dicho rezago lógicamente lleva a que Colombia existan solamente 29 kilómetros de doble calzada por cada millón de habitantes y cuya dichas cifras asciende a 137 kilómetros por cada millón de habitantes en el país con el cual nos vinimos comparando que el Chile. Todas esas comparaciones uno pensaría que son odiosas, pero ese es el país de Suramérica, a donde siempre hemos querido llegar, entonces, el atraso de la implementación de proyectos es evidente, (*) voy a dar un ejemplo: Para el periodo 2010-2014 el Gobierno se proponía contar con más de 1.800 kilómetros de red pavimentada y a junio del 2014 el avance era solo del 56%; también se propuso tener más de 840 kilómetros de doble calzada en operación a través de concesiones y para el mismo momento el avance era solamente de 48%. La percepción del país en materia de calidad de vías y de infraestructura vial se ha deteriorado: Mientras en el 2010 el 69.8% de los países estaban en una mejor posición, hoy el 75% están en mejor posición. En resumen, en Colombia se paga mucho más por usar las carreteras y con menos beneficios que en otros países. Gracias señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien. Permítame antes del uso de la palabra, doctora Rosmery, señor Director, es que hay un tema gravísimo con esto de los peajes tan grave: Cualquier país de Europa, uno toma un ticket y por el uso paga de acuerdo a la distancia, aquí es al revés, aquí existe un peaje instalado aquí entrando a la Sabana de Bogotá, en la BTS, que dé para acá, si el mundo conociera, dirían

que somos ridículos, porque se paga peaje para reducirse a una calzada, El Roble para acá, para entrar a un trancón de una hora normalmente y en fines de semana hasta 3 horas; eso es gravísimo, ese peaje debería suspenderse mientras se hace la doble calzada ahí, o sea, se paga peaje para entrar en el tapón, ¿no? Senadora Rosmery, por favor.

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Gracias Presidente. Un saludo muy fraternal al doctor Pedraza, a nuestro Presidente; a nuestro Vicepresidente Mario Alberto Fernández; a nuestra Secretaria Ad hoc, la doctora Rossy, que a bien han decidido hacer lo que debe ser de ley; a los compañeros de la Comisión, a los periodistas, a los asesores, que hacen realidad que podamos interactuar y poder hacer verdaderas las citaciones o invitaciones, hacerle veeduría al Estado colombiano, que para eso nos han elegido; a la Fuerza Pública, que día a día nos permite avanzar para seguir haciendo la política con inclusión social; a mi querido Viceministro de Transporte, el doctor Enrique Nates; al Director de la ANI, el doctor Luís Fernando Andrade, a su equipo de trabajo que hoy lo acompaña a tan importante citación. No podría dejar de decirle a mi compañero de Comisión, el doctor Mario... Mauricio Aguilar, de esta citación, que tal vez lamento que la información de la ANI haya llegado un poco tarde, pero no me atañe el hecho de que a quien admiro y respeto, como es el Vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, ha hecho un vuelco total en Colombia. Yo creo que nosotros, los colombianos, y yo que tengo ya 14 años en una curul en el Congreso de la República, me he dado cuenta, y la oportunidad, de cómo ha avanzado hoy el Gobierno nacional, de la mano del equipo de la Vicepresidencia, quien la preside un hombre que le cabe el país, un hombre estadista, con un equipo de lujo, porque cuando al Director de la ANI lo ratificaron, creo que yo sentí plácemes, porque realmente a veces los gobiernos cambian los funcionarios, los fracturan y son funcionarios que conocen el país y usted ha caminado, doctor Andrade, el país. Pero a mí me trae a colación, compañeros y Susana, siempre tan vehemente, tan estudiosa, y menos yo, que hablan de Guaduas, del Norte del Tolima, lo que es Honda, claro que es una realidad, es una realidad y si nos vamos por Guaduas, metiéndonos ya por Cundinamarca, podemos ir a precipicios, pero miremos también las fallas geológicas de estas construcciones. Yo a veces me pregunto, doctor Andrade, ¿hasta cuándo van a terminar haciendo vías donde realmente, geológicamente, la naturaleza no les permite? Yo me hago esa pregunta como ciudadana de bien y que lo transito a diario, porque yo muchas veces ando más por tierra que por aire por la misma situación climática, a veces los aeropuertos nos hacen perder 4, 4, 5, 8 horas, que esa es también otra preocupación, o salen a decir que no podemos volar porque está el tráfico pesado, que ése es un debate también interesante.

Pero no podemos desconocer el esfuerzo que ha hecho el Gobierno nacional, de la mano del Vicepresidente Germán Vargas Lleras y del Vice, que hoy asiste representando a la señora Ministra, que está en la Comisión Sexta de Cámara, que se había comprometido estar ella allá; pero yo sí le quiero decir, Director y Viceministro, que no solo los esfuerzos que ustedes día a día están haciendo, también tiene que haber un esfuerzo comunal, municipal y departamental, a veces también las vías no solo se deterioran, no solo porque no les hagan mantenimiento, en las vías de Colombia no se ven baños, en las vías de Colombia no se ven, Director de la ANI, no se ve al menos el mismo Cemex que regala cemento a las gobernaciones y que hoy tiene un programa piloto, que yo lo he utilizado mucho en mis alcaldías del departamento del Tolima, que es regalar la pintura para los municipios y el cemento, de la mano de las gobernaciones. Uno ve unas vías muy desoladas y ustedes, que están haciendo el cambio, tienen que imperar en eso, el medio ambiente. Cómo adolece, Director de la ANI, Viceministro de Colombia, doctor Enrique Nates, que nosotros en la Comisión Sexta, que nosotros somos los que tenemos a la Ministra de Transporte aquí, a ustedes que tienen competencia en nuestra comisión, cómo es posible, doctor Pedraza, que hoy se hace un plan de desarrollo nacional y no tienen en cuenta a la Comisión Sexta, compañeros, es que si miramos lo que están haciendo, es con un esfuerzo mayor; ¿por qué en el Plan de Desarrollo Nacional no nos permiten a nosotros? Mire, yo tengo... voy a cumplir 14 años con curul, 3 periodos maravillosos de Representante a la Cámara, de Senadora me critican que no hago mucho, pero es que, como el Gobierno a veces, uno le golpea y le golpea y lamentablemente no abre la puerta; no lo digo del Ministerio de Transporte y no porque la Ministra unge con nosotros de Cambio Radical, sino porque es una mujer que está haciendo la tarea muy bien, pero a mí sí me preocupa, Director de la ANI, lo que se lleve usted en el tintero. Yo muchas veces, Viceministro, y usted lo sabe, doctor Pedraza, que es el Decano de esta Comisión y el Decano, porque es el más antiguo de nosotros en esta comisión, si no escatimo lo contrario, a mí cómo me adolece, y lo decíamos nosotros en la Comisión para los primíparos, que son muy estudiosos, y decía cómo es posible que en el Plan de Desarrollo Nacional la Comisión Sexta no arrancó por acá; cómo es posible que en el Plan de Desarrollo Nacional vamos y metemos las proposiciones, Director de la ANI, doctor Luis Andrade, para hacer las secundarias y las terciarias, y nos dicen que no, que no es nuestra competencia. Cómo no me va a adolecer a mí la vía de La Chamba – Espinal, que ya con la aquiescencia de ustedes vamos a tener, Director de la ANI, esa vía de La Chamba – Espinal, que es un sueño, donde encontramos los artesanos del sur del Tolima, donde en el pasado lo único que hicieron fue ir y explotar las madres cabeza de familia y venderse nuestros *mugs** a dólares de 25 y les pagaban a mil pesos; eso lo pasó en el gobierno pasado, con el respeto, los hijos de Uribe, que yo les decía, "regálenme al menos la pavimentación, que yo llevé los hornos artesanales para las mujeres, y en este gobierno vamos a tener la oportunidad los tolimenses y los nacidos en la segunda ciudad de los tolimenses, tienen la esperanza las hermanas de La Chamba, que en el Gobierno de Santos, con la aquiescencia del Vicepresidente Germán Vargas Lleras, ya pronunció, y con usted Director de la ANI, con usted Viceministro, y Ministra, vamos a tener esa vía. Y si miramos la vía de Cunday-Icononzo, para meter... Guamo (Tolima), Saldaña, Purificación y Prado, y vamos a llevar la vía también de Dolores, donde ha estado enquistada la guerrilla del Tolima, llevando esas vías vamos a progresar.

Pero yo sí les pido a ustedes que están haciendo la tarea tan bien, y no porque yo quiera al ministerio, yo creo que al Ministro de Salud le doy la gloria y la bandera cuando hacemos las leyes como hicimos la estatutaria, aquí el ministerio que no funciona... pero yo sí creo que nosotros debemos perennemente, doctor Pedraza, en su aquiescencia de Presidente de la Comisión, citar al Ministro de Hacienda, para que nos dé la cara y nos diga que no solo las Terceras y las Cuartas tienen que ver con las vías de Colombia; ¿cómo vamos nosotros a seguir sacando presupuesto, si la Tercera y

la Cuarta se olvidaron que la Sexta también pertenecía para darle viabilidad?; ¿cómo vamos a pedirle más a un gobierno, cuando ni siquiera en Hacienda nos dan la credibilidad de nosotros?, porque nosotros, los de provincia, como dijo la doctora Susana y como es Sandra Villadiego y muchos que están con la curul aquí, como la tengo yo, caminamos por los terrenos más difíciles, pero si no hay dinero ¿qué van a hacer? A nosotros nos queda con esta excelente citación, doctor Mario... Mauricio, perdón, Mauricio, importantísimo... –es que estoy con Mario, el Vice– Mauricio, queda muy importante de este debate, señor Viceministro de Transporte, que usted se venga cuando está el Plan de Desarrollo, con la señora Ministra, y usted Director de la ANI, que está haciendo una tarea loable, admirable y silenciosa, con respeto, le llega a la comunidad, abraza a la comunidad, oye al campesino, oye a la madre artesana, oye al profesional, porque nosotros en el Tolima hemos sido beneficiados; yo creo que más de 20 veces ha vuelto el Presidente Santos, y Germán, más de 30 veces ha ido el Vicepresidente de la República a llevar; el 2 de septiembre vamos otra vez a llevar vías de la mano de él. Pero a mí sí me preocupa sobremanera de que debemos citar al de Hacienda en estas citaciones, porque qué sacamos con pedir y pedir, o qué sacamos con cuestionar si aquí ha sido vehemente el Director de la ANI y ha sido vehemente el Viceministro explicando que hoy les están cortando el presupuesto. De verdad, agradezco esta citación y nos queda a nosotros moralmente, a los que nos asiste y los que vamos a la provincia cada 8 días, porque el voto no nos lo robamos ni lo compramos, vamos cada 8 días donde hemos sacado votación, nos queda de una tarea mancomunada, sin color político, sin distinción, sino con necesidad social y de turismo y de progreso, de citar al señor Ministro de Hacienda; en las próximas no dormirnos, porque no es posible que en el Plan de Desarrollo nosotros no hayamos ni nos permitieron presentar proposiciones; yo presenté 35 y de las 35 abusivamente, por no decir una palabra, "doctora Rosmery, déjela de constancia"; las dejé de constancia y llegó al Pleno y cuando... habían salido del Plan de Desarrollo Nacional. Al menos a mí me queda la cara que escribo, que estudio con mis asesores y con los compañeros, que estamos en esta curul, y que en el Pleno del Senado lo luchamos. Pero usted Director de la ANI, y Viceministro, usted que está hoy respaldando y en nombre de la señora Ministra, es importantísimo que la Unidad Nacional, que se habla de una Unidad Nacional, el Plan de Desarrollo tenga amor y patria. Gracias.

El Presidente: Tiene el uso de la palabra el Senador García... señor Senador Santos.

El honorable Senador Guillermo Antonio Santos Marín:

Gracias Presidente, es una cosita muy sencilla, con la venia suya, mi querido Senador. No, es que hay un debate programado por parte del honorable Senador Ángel Custodio y yo sí quiero, Presidente, que en mi condición de Presidente de la Comisión Accidental de Seguimiento de Seguridad Vial, pueda adherirme a hacer ese debate; entonces quería pedirle a su Señoría, de ser posible, votáramos esta proposición ahora que tenemos quórum, señor Presidente.

El Presidente:

Señores Senadores, por la importancia de la solicitud que hace el Senador Santos y además por encontrarse una proposición aditiva, en el sentido de agregar cuestionario a la Ministra de Transporte en la nueva citación sobre la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pongo en consideración la modificación del Orden del Día: Anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueban la modificación del Orden del Día?

La Secretaria:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase, señorita Secretaria, volver al punto... reabrir el punto de proposiciones y varios, y lea qué proposiciones se han radicado, para ponerlas en consideración.

La Secretaria:

Presidente, tenemos esta proposición sobre la mesa.

El Presidente:

Sírvase leerla, por favor.

La Secretaria:

Proposición aditiva

Con fundamento en lo previsto en el artículo 112 de la Ley 5ª de 1992, Procedencia de las Proposiciones, me permito solicitar a la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente, adherirme a la Proposición número 061 de 2015, presentada por el honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez, mediante la cual cita a la señora Ministra de Transporte, doctora Natalia Abello Vives, para que rinda un informe a esta comisión sobre los avances de la Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Lo anterior se fundamenta a la designación como Presidente de la Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial por parte de la Mesa Directiva del honorable Senado de la República. Presentada por el honorable Senador Guillermo Antonio Santos Marín. Ha sido leída la proposición, Presidente.

El Presidente:

Muy bien. En consideración la proposición leída, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada; ¿aprueban la proposición leída?

La Secretaria:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

El Presidente:

Siguiente proposición.

La Secretaria:

No, Presidente, no tenemos en el momento más proposiciones.

El Presidente:

Sírvase, señorita, tener en cuenta la sugerencia, solicitud que hace el Senador Guillermo Santos, en el sentido de que él aparezca también como firmante de la proposición por la cual se cita a debate pues sobre el tema de alimentos al Instituto de Bienestar Familiar y a la Ministra de Educación.

La Secretaria:

Así se hará, señor Presidente.

El Presidente:

¿Siguiente proposición?

La Secretaria:

Presidente, no tenemos más proposiciones.

El Presidente:

Por encontrarnos en el punto de proposiciones y varios, sírvase, señorita Secretaria, leer un documento que acaba de llegar en este instante, me lo está entregando aquí nuestra Secretaria, por nuestra Secretaria

Angelita, que radica el doctor Jorge Eliécer Laverde; sírvase proceder a leerlo, que es, por supuesto, importante y del interés por la situación creada aquí por la sentencia del Consejo de Estado.

La Secretaria:

Doctores Jorge Hernando Pedraza, Presidente; Mario Fernández Alcocer, Vicepresidente; honorables Senadores Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República.

Asunto: Comunicación Sentencia Consejo de Estado. Respetados doctores: El día 5 de agosto de 2014 fui elegido como Secretario de la Comisión Constitucional Permanente del Senado de la República, mediante convocatoria pública y cumpliendo con todos los requisitos constitucionales y legales para el efecto. La anterior elección fue demandada, alegando que la Mesa Directiva no se encontraba facultada para reaperturar la convocatoria pública de la elección de los secretarios generales de las comisiones constitucionales y legales. Anexo certificación emitida por la Secretaría General del Senado, en la cual se señala que la Mesa Directiva se encontraba facultada para efectuar reapertura de dichas convocatorias. Mediante sentencia de la Sección Quinta del Consejo de Estado el día 3 de agosto de 2015, ejecutoriada el 20 de agosto de la misma fecha, se declaró la nulidad del acto administrativo de elección del suscrito como Secretario de la Comisión Sexta del Senado de la República, toda vez que el acto administrativo de reapertura de la convocatoria, emitido por la Mesa Directiva del Senado, fue expedido de manera irregular. La sentencia del Consejo de Estado, en su parte resolutiva, señaló lo siguiente: Declarar la nulidad del acto de elección del señor Jorge.... –comillas– declarar la nulidad de elección del señor Jorge Eliécer Laverde como Secretario... la elección del señor... perdón, declarar la nulidad del acto de elección del señor Jorge Eliécer Laverde como Secretario de la Comisión Sexta del Senado, contenida en el Acta del 2 de agosto de 2014. Ahora bien, como se desprende de la parte motiva de la sentencia, la nulidad obedeció a una expedición irregular en este evento, con ocasión del acto administrativo de reapertura emanado por la Mesa Directiva del Senado, lo que permite inscribirme y ser postulado nuevamente en una eventual convocatoria pública, para proveer el cargo de Secretario de la Comisión antes citada. Teniendo en cuenta lo anterior, debo manifestar que no he recibido comunicación alguna, en la cual se me indique la desvinculación laboral del cargo como Secretario de la mencionada comisión por parte del Senado de la República o en funcionario competente. En virtud de lo anterior, con base en el artículo 49 de la Ley 5ª de 1992, me encuentro preparando el informe para entregar el cargo a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República. Finalmente, quiero agradecer en mi nombre, el de mi esposa y mi hija, a todos los Senadores por la oportunidad brindada y haber podido convertir a la Comisión Sexta en una comisión más efectiva, más gerencial y más humana, esperando una nueva oportunidad de continuar trabajando en esta excelente comisión. Cordialmente, Jorge Eliécer Laverde Vargas, Secretario Comisión Sexta Constitucional.

Presidente, también viene un anexo de parte del doctor Gregorio Eljach, Secretario General del Senado de la República; ¿lo leo también?

El Presidente:

Sí Señora.

La Secretaria:

Bueno. Para: doctora Claudia Patricia Alzate Rodríguez, Subsecretaria Comisión Segunda. De: doctor Gregorio Eljach, Secretario General. Referencia: Respetuosa solicitud de información. Dando respuesta a su solicitud, en el sentido de indicar la normativa y la legitimidad del proceso de reapertura de la convocatoria pública durante los días 10, 11 y 14 de julio de 2014, para proveer los cargos de Secretario General, Subsecretario General, Secretarios de Comisiones Constitucionales y Legales y Coordinadores de Comisiones Legales, de la manera más atenta me permito manifestarle que el numeral quinto del artículo 135 de la Constitución Política señala que son facultades de cada cámara proveer los empleos creados por la ley, para el cumplimiento de sus funciones. Igualmente, la Ley 5ª en el artículo 40 establece que la mesa directiva de cada cámara se compondrá de un Presidente y dos Vicepresidentes; y el artículo 41 y... como órgano de orientación y dirección de la cámara respectiva. Cada mesa directiva cumplirá las siguientes funciones: Adoptar las decisiones y medidas necesarias y procedentes para una mejor organización interna, en orden a una eficiente labor legislativa y administrativa. El artículo 384, numeral segundo, literales a, b y c, señalan los cargos de elección en esta corporación, por tal razón el Presidente de la misma, mediante convocatoria de fecha 25 de junio de 2014, informa que a partir del día 2 de julio del mismo año y hasta el día lunes 7 de julio, se abren inscripciones para quienes deseen aspirar a los cargos señalados en la misma. La convocatoria pública en materia laboral puede definirse como el procedimiento establecido en una entidad, con el fin de permitir que los ciudadanos que consideren cumplen los requisitos exigidos, participen en el desarrollo de las funciones misionales de estas y como tal se trata de un acto discrecional por quien tiene la representación o la atribución para efectuar dicho procedimiento. Atendiendo el artículo tercero de la Ley 5ª de 1992, acudimos al pronunciamiento del Consejo de Estado en sentencia del 3 de diciembre de 2007, con ponencia de la Consejera Ruth Stella Correa, en cuanto que la publicidad de la convocatoria del proceso de selección es una manifestación fundamental del principio de libre concurrencia, por cuanto al permitir el conocimiento del llamado a ofertar a los interesados *y de sus bases**, promueve y facilita la participación en el mismo. Empero, si bien este principio tiene como fin la participación en los procesos de contratación del Estado del mayor número de oferentes, para que la administración cuente con una amplia y variada gama de propuestas, de modo que pueda seleccionar la que mejores condiciones ofrezca. Por las anteriores razones, el Presidente del Senado de la República ordenó la reapertura de dicha convocatoria, con el único propósito de atender las reiteradas solicitudes de quienes querían participar en la selección de los candidatos a ocupar los cargos antes mencionados y de esta manera permitir una mayor concurrencia y democratizar estos procesos de selección. Cordialmente, Gregorio Eljach Pacheco, Secretario General. Esta solicitud tiene fecha de 21 de agosto de 2015, Presidente.

El Presidente:

Muy bien. Sírvase adicionalmente, señorita Secretaria, leer el artículo 49 de la Ley 5ª, que es el Reglamento del Congreso de la República, y el artículo 50.

La Secretaria:

Vacancias. Artículo 49 de la Ley 5ª de 1992, Reglamento Interno del Congreso. Vacancias. Las faltas absolutas del Secretario se suplen con una nueva elección, en el menor término posible. Estando en receso la corporación, será encargado el Subsecretario o funcionario que siga en jerarquía. Este mismo le reemplazará en caso de falta temporal. El Subsecretario será elegido por la respectiva Cámara para el período constitucional

de esta, y deberá reunir las mismas calidades exigidas para ser Secretario General. Cumplirán los deberes que corresponden al ejercicio de su función y los que determinen las respectivas Mesas Directivas.

Artículo 50. *Secretarios de Comisiones*. Las Comisiones Constitucionales Permanentes tendrán un Secretario elegido por la respectiva Comisión. Tendrá las mismas calidades del Secretario General. Cumplirán los deberes que corresponden al ejercicio de su función y los que determinen las respectivas Mesas Directivas.

Señor Presidente, han sido leídos los artículos 49 y 50 del Reglamento Interno del Congreso.

El Presidente:

Solicito a la mayor brevedad del tiempo, como decimos los abogados, en el término de la distancia, señorita Secretaria, oficiar al doctor Gregorio Eljach para que de la Presidencia del Senado se indique el procedimiento a seguir: Primero, para la convocatoria; segundo, quiénes están o qué tipo de convocatoria queda validada, si la antigua, la anterior, o una nueva; y tercero, a partir de qué momento el doctor Laverde cesa en ejercicio de sus funciones, para que esa documentación quede aquí. Y además le pido que eso llegue a mano de todos los Senadores integrantes de la Comisión.

La Secretaria:

Así se hará, señor Presidente.

El Presidente:

Muy bien. Continuamos con el Orden del Día. Señor Senador... señor Senador –ya– señor Senador Mauricio Aguilar, sírvase, por favor, hacer las conclusiones del debate. Perdóneme, el Senador Senén Niño, tiene una muy breve intervención.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Vamos a ver.

El Presidente:

No, no hay problema, ni más faltaba.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, muchas gracias señor Presidente. En primer lugar, yo quiero felicitar al Senador Mauricio Aguilar por este importante debate; este es un esfuerzo investigativo que hay que reconocer y resaltar, porque no es fácil, Senador Aguilar, conseguir la información suficiente y máxime cuando el Gobierno no hace llegar a tiempo este tipo de información tan importante para el análisis. Yo creo, señor Presidente, que nos va a tocar ser estrictos en la aplicación del artículo 243 de la Ley 5ª, que es el Reglamento del Congreso, para que por lo menos 48 horas antes de la citación esté la información en manos del citante, pero también en manos de todos los Parlamentarios, porque es complicado que a pocas horas de iniciar un debate de estas características, se nos llegue la información de manera tardía y nos impide hacer contribuciones, o si se hacen las contribuciones, corremos el riesgo de no tener la información completa y podríamos caer de pronto en alguna equivocación. Señor Presidente, yo creo que las intervenciones de los compañeros Senadores, Senadora Correa, pues nos indican que Colombia definitivamente es un país que tiene los peajes más caros; pero también ha dicho el informe global de competitividad, elaborado por el Foro Económico Mundial, que Colombia, junto Haití y Paraguay, se encuentra en los lugares o mejor, está en un sitial, en los últimos lugares en cuanto a problemas en las vías, es decir, que nuestras vías, además de tener los peajes más caros, son de las que en peor estado se encuentran en esta parte de la América. Eso entonces nos lleva, mi querido señor Director de la ANI, pues que sí, bueno, ojalá que en Colombia no tuviésemos 35 billones de pesos para responder por las pensiones de un reducido número de colombianos, pero esa reflexión suya, doctor Andrade, pues lo hace a uno también reflexionar en lo siguiente: ¿Y qué tal si el Estado tuviese los 250 billones de pesos que hoy están bajo la administración de los fondos privados de pensiones? ¿Qué tal con esa cuantía poder ayudar a financiar estos temas de la infraestructura de Colombia? Es decir, esas reflexiones que su Señoría hace al iniciar, lo llevan a uno inmediatamente a pensar en otras condiciones también, porque dice "bueno, aquí en Colombia se hizo infraestructura muy importante bajo una dictadura –la de Rojas– y no se pidieron las licencias medioambientales", no sé qué evocación pues se traiga con eso, o decir que sería mejor que no hubiésemos instalado la capital en Bogotá o que hubiésemos nacido en Colombia y más bien de pronto en Miami o no sé, no sé qué hay ahí, pero nos parece que, bueno, estamos en este mundo, como finalmente lo acepta, y nos toca mirar cómo se resuelve el asunto.

Yo creo que la Corte Constitucional en una sentencia estableció con mucha claridad qué es un peaje y lo estableció como que es una tasa o un gravamen que cobra el Estado por un servicio, y que ese gravamen o peaje pues es voluntario, quien tiene el carro y quiere pasar por ahí, paga el peaje, no es obligatorio como el resto de impuestos que tienen los colombianos; pero también dijo la Corte Constitucional que ese peaje tiene que ser utilizado para el mantenimiento, la preservación y el buen estado de las vías, y uno se encuentra en este país es que los peajes no están generando los recursos, o los recursos no se invierten en el mantenimiento de las vías; esta es una tragedia nacional. Pero además lo dijo con mucha claridad el Senador Aguilar, citante al debate, el promedio internacional es de 80 kilómetros entre peajes y esa no es la media en Colombia; señor Viceministro, yo sí estuve presente desde el momento, creo que llegué mucho antes que usted, y estuve presente en la información y todos los elementos que presentó el doctor Aguilar, pero aquí si nos pusiésemos a comparar, mi querido Viceministro, pues uno encuentra que realmente no son los 80 kilómetros, bien lo dijo usted y lo dijo el doctor Andrade, 100 kilómetros entre Villavicencio y Bogotá tiene 3 peajes, es decir, está muy por debajo de la media internacional, o si yo le hago la cuenta de los 208 kilómetros Bogotá-Sogamoso, encontramos 4 peajes, es decir, a más o menos 50 kilómetros entre peajes, y siempre les insistiría a ustedes, pero el peaje emblemático, que como lo dijo tan acertadamente un Senador, es una caseta de extorsión, está en Machetá, entre Machetá y Guateque, es horrorosa esa vía, eso es una vergüenza que el Estado mantenga un peaje en esas características. De tal suerte que yo creo, señores representantes de la Contraloría, que se debería hacer un estudio de todo este tema de los peajes, porque es que esto se convirtió en gran negocio, pero un excelente negocio para los particulares, mejor dicho, esto es mejor que una lotería, doctora Susana; hacerse a un peaje, eso es una gran...* no, y aquí vamos por el camino de que la inversión privada finalmente va a ser la salvadora de Colombia, ya lo tenemos también en la salud, vamos ahora en la Educación con el nuevo Plan Nacional de Desarrollo, pero me parece entonces que la Contraloría, que ha hecho un papel importante, revise este tema de los peajes, porque ahí dice, pregunta, decía la doctora Susana: Y bueno, y cuando se completa ya, ¿o es que no se ha terminado pues de pagar la inversión de los particulares, en unos peajes que llevan años? Ese peaje del Roble, que se creó hace ya cerca

de 12 años para hacer la doble calzada Bogotá... más de 12 años, como 15 años lleva ese peaje, pero la vía lleva en construcción y no la han terminado, 12 años, doctor Aguilar, 12 años llevan haciendo la doble calzada Bogotá-Sogamoso, y como 3 o 4 años empezaron a cobrar con anticipación el peaje. De tal suerte que este tema de los peajes como negocio, creo que es necesario que la Contraloría revise con cuidado todo lo que tiene que ver con la inversión privada en semejante negocio, que se ha convertido en la tortura de los colombianos. Es que los peajes hoy están chupando el trabajo de transportadores, de ciudadanos, y entonces uno se pregunta: Bueno, ¿hasta dónde vamos a llegar con este modelo, este modelo absolutamente neoliberal, privatizador de lo público, que coopta las obligaciones y responsabilidades del Estado? ¿Hasta dónde va a llegar este modelo económico, basado en garantizar desde el Estado la rentabilidad de estos negocios, sin interesarle el destino, el futuro, las condiciones de los ciudadanos colombianos? señor Presidente, muchas gracias.

El Presidente:

Señor Director, antes de que usted señor Senador concluya, quiero hacerle un par de exhortaciones: Necesitamos que se pronuncie sobre, en el debate pasado el Senador Niño insiste mucho en esta caseta de peaje a la altura de... en la vía entre El Sisga y Machetá; y segundo, yo solicité que se... hemos solicitado de una manera absolutamente solidaria toda la comunidad la reubicación del peaje en la vía Sogamoso-Yopal a la altura del Crucero, es un peaje lesivo, un peaje mal ubicado, un peaje que estaba para ubicarse delante de Toquilla, es decir, donde está hoy el viaducto nuevo, donde está el viaducto nuevo, recién inaugurado y puesto en servicio, porque este peaje era para la vía de Sogamoso a Yopal, no para los pequeños municipios que quedan muy cerca a Sogamoso y que está siendo lesivo enormemente. Adicionalmente a eso, ahora que usted va, usted no entendería cómo un peaje esté situado, señor Viceministro, en medio de 2 curvas de menos de 100 metros, es el peaje más peligroso, yo creo que le pusieron fue más bien como una barrera de contención para que no haya accidentes, formando trancones a toda hora, es una cosa gravísima. Estamos solicitando formalmente que se pronuncie el Ministerio sobre este par de temas y pues por supuesto sobre lo del contenido del debate del Senador Aguilar. Senador Aguilar, tiene usted el uso de la palabra.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias Presidente. No, ya para concluir este importante debate, yo tengo que reconocer y agradecerle la presencia, señor Viceministro de Transporte, Enrique Nates, desde luego también al doctor Andrade; sin duda tengo los mejores conceptos, las mejores deferencias y admiración y respeto, pienso que son personas muy idóneas y he reconocido públicamente lo que ha hecho el doctor Andrade por este país, frente a todo lo que ha sido este nuevo modelo de concesiones y de estructuración. Y lo que decía la Senadora Rosmery, aquí no vinimos a criticar ni a hablar mal del Gobierno, aquí hemos fijado una posición siempre constructiva; yo creo que para el Congreso de la República esta Comisión Sexta ha sido muy activa, frente a los nuevos modelos que se han dado para que el Gobierno realmente tenga herramientas y poder transformar este país: Es que nosotros aquí debatimos lo que fue la ley de Infraestructura, modificamos o incluimos algunos artículos; la integración multimodal siempre la hemos hablado para que hoy el Gobierno nacional también tuviera facilidades frente, no solo a la expropiación de predios, todas las licencias ambientales; la Ley de Infraestructura precisamente ha hecho... las alianzas público-privadas. Eso ha hecho parte de que el Congreso de la República ha estado activo y esta comisión. Entonces cuando nosotros fijamos estas posiciones, es precisamente para que avancemos en un modelo de desarrollo económico de oportunidades y de calidad de vida para los colombianos, y cuando nosotros basamos este debate de los costos de transporte en nuestro país, es basado en unas realidades, señor Viceministro, es que nosotros no nos comparamos ni con la China ni con Hong Kong ni con Singapur ni Malasia, como usted lo manifestaba, es el promedio latinoamericano con Perú, con Chile, con Ecuador, con México, con los países que firmamos la Alianza del Pacífico, con los países que vamos a competir comercialmente. ¿Cómo está nuestro país competitivo frente a estas grandes ventajas comerciales o desventajas? Yo creo que estas comparaciones, y yo se lo recalco, es que el transporte de un contenedor en nuestro país, el promedio, lo decía, latinoamericano de un contenedor está en 494 dólares, Colombia lo tiene en 1.535 dólares, Perú 280, Chile 450, México 900, Brasil 990. Entonces sí es una preocupación y es una realidad de lo que está viviendo nuestro país y esas comparaciones y esos acuerdos comerciales precisamente es para buscar realmente tener fortalezas frente a lo que quiere el Gobierno; usted lo dice, una hoja de ruta a 20 años, claro, estamos avanzando en construir nuevas vías, conectividad, competitividad, pero también ¿cuánto nos va a costar si ese tiempo no es muy largo, no muy lejano?, y si realmente no le va a costar más a los colombianos y a nosotros como ciudadanos.

Yo creo que antes de hablar de competitividad, también nosotros debemos establecer unos estándares de cómo se va a poder lograr, cómo se va a poder competir, cómo realmente vamos a fortalecer los sectores. Yo creo que si nosotros tenemos... abrimos las puertas al mundo entero, también nosotros tenemos que involucrar al sector; nosotros hemos también trabajado en el sector del transporte y le hemos dicho, cuando se desmontó la tabla de fletes y se implementó el SICE, Sistema Integrado de Costos Eficientes, yo le pregunto: ¿Hoy realmente eso nos está dando una información veraz de que nuestros transportadores están realmente recibiendo ese tipo de ayudas, de políticas, que nos ayude a mitigar los altos costos operativos impuestos por el Gobierno?, o que porque le toca asumirlos, y es ahí donde yo quiero decirle, doctor Andrade y señor Viceministro, no hay unificación de criterios, el Gobierno nacional dice que aporta el 50%, ¿pero de dónde vienen los recursos?, ¿de dónde? Del bolsillo de los colombianos y el 50% lo pagan o la financiación de las obras... es la financiación de vía peaje, ¿y quiénes lo pagan? Los transportadores, los usuarios, y hoy pues a mí sí me da pena, y perdone que se lo diga, preocupante que no haya una fórmula exacta, ustedes lo están reconociendo, para establecer y fijar no solo el tope de los precios de los peajes, sino para establecer los criterios entre las distancias. Yo les pregunto también, y se lo decía con el mayor respeto, ¿por qué no eximimos a estos transportadores que pagan el peaje de -perdonen el pleonasmo- de Pipiral, pero que no hacen uso de la vía?, o al menos hagámosle el cobro mínimo, para que realmente ellos ayuden a reducir sus costos operacionales. Entonces es ahí también donde yo quiero que tengamos presente, es la falta de regulación, y yo lo del tema de la información lo digo es con el mayor respeto, es constructivamente, yo no lo digo por el doctor Andrade, el doctor Andrade soy fiel testigo de que cómo le toca trabajar y al señor Viceministro, pero aquí también hay una responsabilidad de un equipo asesor y un equipo del Ministerio, que también tiene que responder, y no todo a última hora, por eso es que los debates siempre no son excusa ni el señor Vicepresidente,

ni la señora Ministra. Aquí nadie se está criticando, se ha avanzado y avanzamos, y vemos todo en lo que se quiere convertir al país, pero también las políticas hay que establecerlas y hay que fijarlas, para que realmente no nos cueste más a nuestros colombianos. Entonces ahí me quedó esa gran duda, la financiación de las nuevas vías; me queda esa preocupación de que se van a establecer más peajes para poder financiar o pagar estas obras, y yo se lo digo con el mayor respeto, porque aquí nada más yo lo acompañé, doctor Andrade, en la firma de esta nueva estructuración, de esta nueva concesión Bucaramanga-Barrancabermeja, y ya hay malestar, no mío, de la comunidad, de que se van a establecer dos peajes más en la vía Bucaramanga a Barrancabermeja y que se va a reubicar otro. Entonces esa es la preocupación, entonces nos va a costar todavía más de lo que le cuesta al sector transportador y a los usuarios, entonces son preocupaciones, porque no están establecidas, no está fijado, no hay unificación de criterios por parte de la ANI; yo creo que la ANI ha venido desarrollando una tarea ardua a lo que venía desarrollando el INCO, pero aquí tenemos que también dejar y hacerle saber a los colombianos y al país, así como hoy les preguntaba si el Gobierno nacional va a recortar 5 billones, sabemos de la crisis que hay no solo del precio del petróleo, del barril o del precio del petróleo a nivel internacional, la desaceleración económica que se está presentando, la volatilidad del dólar, entonces es lo que queremos también establecer. Entonces yo quería decirles, siempre con el mayor respeto, queremos hablar de competitividad, pero también tenemos que saber cómo vamos, y frente a estas situaciones adversas que se pueden presentar, también cómo asumirlas, y desde luego, que vengan los ministros, aquí los ministros están cordialmente invitados, porque queremos trabajar de la mano para que el Gobierno avance en ese tema. Y algo que quería decirlo, y no lo quise mostrar en el video, ojo, señor Viceministro, perdóneme que lo diga así, doctor Andrade, los trabajadores que están en estas mal llamadas, perdóneme que lo diga, casetas, porque a veces no cumplen ni siquiera las condiciones laborales, están trabajando más de 8 horas, no se les reconoce el tiempo extra, no se les está dando un verdadero trato ni transporte, y a veces asumen unos riesgos muy altos también para atender; ante todo ellos son seres humanos y son... ante todo somos iguales ante los ojos de mi Dios, pero sobre todo es porque es también ahí estamos teniendo unas falencias muy grandes. Entonces lo único que queremos es que el Gobierno nacional y desde luego el Congreso de la República trabajemos en favorecer a este sector, para que realmente no le cueste cada día más al ciudadano o al colombiano tener altos costos de vía, sin realmente tener hoy los beneficios, y usted lo decía, doctor Andrade... señor Viceministro, creo que era el que lo decía, claro, y yo lo dije la semana pasada, es que la industria del interior del país se tiene que desplazar y se ve obligada a desplazarse hacia los puertos, hacia la Costa Pacífica, hacia la Costa Norte. ¿Cuál va a ser realmente el crecimiento económico al interior de nuestro país? Los servicios, el turismo, pero también nosotros tenemos que realmente generarle oportunidades a todos los sectores, entonces cuáles van a ser las ventajas para ellos, si realmente también nosotros no estamos pensando de fondo que también tenemos algunas preocupaciones y que todavía no se les han resuelto. Entonces yo les agradezco con el mayor respeto, admiración por los funcionarios del Gobierno, y desde luego a todos los Senadores y a la comunidad que hoy nos acompaña. Muchas gracias.

El Presidente:

Sí Senadora, Senadora Rosmery.

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Gracias Presidente. Doctor Mauricio Aguilar, excúseme pero estaba con una migraña, pero tenía que intervenir, porque sería injusto de mi parte, el cual he visto tantas obras a pesar de que como usted lo acaba de anotar, esta ha sido una comisión muy académica, le asiste la Educación, y lo que queremos es dar resultados a una comunidad que nos ha elegido. Pero antes de retirarnos, señor Presidente, y entendiendo que ya no hay quórum, quería pedirle que a primera hora de mañana quiero dejar una constancia y ser solidaria con mis hermanos colombianos residentes en el país hermano de Venezuela; me voy a pronunciar en la Plenaria, porque no solo me asiste ser especialista en derechos humanos y asistir a la Comisión de Paz, sino que sí me duele lo que le está sucediendo a nuestros hermanos colombianos, y el Congreso en pleno debe pronunciarse, así sea que rodeemos al Presidente Juan Manuel Santos, así sea que todos los colores políticos hagamos un hito en la historia de Colombia, pero no podemos permitir lo que está pasando y menos dejar pasarlo como si no fuéramos colombianos. Gracias.

El Presidente:

Se levanta la sesión y se convoca para el día martes próximo al debate sobre el tema de alimentos; el día miércoles estaremos en la ciudad de Cartagena; e igualmente el día 9 el debate de Sincelejo y Electricaribe.

Agotado el Orden del Día y siendo la una y cincuenta y un minutos de la tarde (1:51 p. m.) el señor Presidente levanta la sesión y convoca para el martes y miércoles de la próxima semana.

JORGE HERNANDO PEDRAZA
Presidente

MARIO FERNÁNDEZ ALCOCER
Vicepresidente

ROSALBA LOPEZ GOMEZ
Secretaria General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 5, de la sesión del día martes 25 de agosto de 2015, que consta de 39 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior Auto, a los tres (3) días del mes de noviembre de 2015.

JORGE ELIÉCER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República

* * *

CONTENIDO

Gaceta número 961 - martes, 24 de noviembre de 2015

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

Acta número 04 de 2015, agosto 18..... 1

Acta número 05 de 2015, agosto 25..... 24