



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 518

Bogotá, D. C., martes, 27 de junio de 2017

EDICIÓN DE 48 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 DEL SENADO DE LA
REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 26 DE 2017

(abril 18)

En la ciudad de Bogotá D. C., el día dieciocho (18) de abril de dos mil diecisiete (2017), siendo las diez y cuarenta y cuatro minutos de la mañana (10:44 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a Lista.

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cabrera Báez Ángel Custodio
García Zuccardi Andrés Felipe
Martínez Rosales Rosmery
Niño Avendaño Senén
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Villadiego Villadiego Sandra Elena.

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

Aguilar Hurtado Mauricio
Bustamante García Éverth
Correa Borrero Susana
Fernández Alcocer Mario Alberto
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Seis (6) honorables Senadores presentes, señor Presidente, hay quórum deliberatorio.

Con las siguientes excusas dejan de asistir los honorables Senadores:

Acuña Díaz Laureano Augusto
Santos Marín Guillermo A.

Bogotá D. C., abril de 2017. Doctor. Jorge Eliécer Laverde. Secretario de la Comisión Sexta. Por instrucciones del Senador Laureano Augusto Acuña Díaz, me permito informarle que por motivos de salud se encuentra incapacitado, le fue imposible asistir a las sesiones de la Comisión programadas por la corporación los días 18 y 19 de abril, del presente año. Cordialmente. Sandra Vergara Pérez. Asistente. Anexa incapacidad.

Con la Resolución número 220 del 7 de abril de 2017, allegada a la Comisión, deja de asistir el honorable Senador Santos Marín Guillermo Antonio.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sírvase leer el Orden del Día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día martes 18 de abril de 2017, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Consideración y aprobación del Acta número 23/17, de la sesión del día 28 de marzo de 2017

III

Discusión y votación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley

1. Proyecto de ley número 19 de 2016 Senado, por medio de la cual se establecen los criterios y condiciones de los créditos educativos del Icetex y se dictan otras disposiciones. Publicado en la Gaceta del Congreso número 928 de 2016.

A este proyecto le emitió concepto el Ministerio de Educación Nacional, el Icetex, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, los cuales fueron remitidos a los correos de los honorables Senadores los días 27 de octubre y 9 de noviembre de 2016; y 24 de enero de 2017 respectivamente.

Autor: honorable Senador *Senén Niño Avendaño*.

Ponentes: honorables Senadores *Senén Niño, Mario Alberto Fernández*, (Coordinadores), *Jorge Hernando Pedraza, Susana Correa, Rosmery Martínez, Jorge Eliéser Prieto; Andrés García Zuccardi, Mauricio Aguilar*.

Para la discusión de este proyecto, se ha citado a la señora Ministra de Educación Nacional, doctora Yaneth Giha Tovar; y al señor Presidente del Icetex, doctor Andrés Eduardo Vásquez Plazas.

2. Proyecto de ley número 168 de 2016 Senado, por medio de la cual se crea una instancia que coordine y promueva programas y actividades que se desarrollen en las zonas del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCCC) y se fortalezcan las estrategias y criterios que la Unesco definió para inscribirlo en la lista de patrimonio mundial. Publicado en la Gaceta del Congreso número 192 de 2017.

A este Proyecto le emitió concepto los Ministerios de Cultura; Hacienda y Crédito Público; y Vivienda, Ciudad y Territorio, los cuales fueron remitidos a los correos de los honorables Senadores el día 30 de marzo de 2017.

Autora: honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella*.

Ponente: honorable Senador *Éverth Bustamante García*.

IV

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

V

Lo que propongan los honorables Senadores El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias Secretario. ¿Qué funcionarios se encuentran presentes?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, como citados: del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el señor Ministro delegó a la doctora Ana María Cadena, Subdirectora de Promoción y Protección Social de la Dirección del Presupuesto Público, no ha llegado, señor Presidente; por parte del Ministerio de Educación Nacional la señora Ministra Yaneth Giha Tovar delegó a la doctora Natalia Ruiz Rodgers, Viceministra de Educación Superior; por parte del Icetex... -sí, aquí a mano derecha- está presente la Viceministra a mi lado derecho, señor Presidente. Por el Icetex se hace presente el doctor... el Presidente Andrés Eduardo Vásquez Plaza, al lado de la Vicepresidenta. Y como invitados está la Contraloría General de la República, la cual ha delegado al doctor Ricardo Antonio Vanegas Armesto, presente; por parte de la Procuraduría General de la Nación han delegado al doctor César Alfonso Moreno y a la doctora Silvia Juliana Peña, presentes, como siempre, señor Presidente. Esos son los citados e invitados, señor Presidente, el día de hoy a la Comisión.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, listo, vamos... ¿cuántos Senadores hay, señor Secretario?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Seis, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, falta un Senador para hacer quórum decisorio, pero sin embargo, podemos ir avanzando; doctor Senén, de una vez vamos avanzando, entonces tiene la palabra el señor autor del proyecto de ley, el doctor... El primer, el primero, ¿cuál es el primer punto del Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, como... discusión y votación del **Proyecto de ley número 19 de 2016 Senado, por medio del cual se establecen los criterios y condiciones de los créditos educativos del Icetex y se dictan otras disposiciones**. Uno de los coordinadores ponentes es el honorable Senador Senén Niño, adicionalmente él es el autor, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Listo. Entonces, doctor Senén Niño, avancemos, ¿le parece?

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, esperemos que haya quórum.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Mientras se adecúa... no, falta un solo Senador, entonces en cualquier momento se concreta, no hay ningún problema, vamos avanzando.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, cumpliéndole aquí, como me regañó la semana pasada, aquí estoy hoy...

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Yo jamás regaño...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Cumplíndole aquí.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Yo enseño.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En primer Orden del Día...

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Yo enseño, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Dejo constancia en el acta. Bueno, puede continuar, doctor Senén, con todo el cariño y respeto...

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Que usted sabe que le tengo. Gracias.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, en primer lugar, un saludo a funcionarios del Gobierno, doctor Andrés, la doctora Delegada, doctora Natalia, a la Contraloría, a los Senadores y Senadoras que nos acompañan. Este Proyecto de ley 19, digamos que es la culminación de una serie de discusiones, de eventos, que se han suscitado por el tema de que el Icetex se convirtió en un dolor de cabeza para los colombianos; es un proyecto de ley sencillo, seguramente su texto original era mucho más ambicioso de lo que finalmente traemos a esta Comisión Sexta. El punto central, para no divagar, tiene que ver con el cobro de intereses sobre intereses, que es otro tema también controversial; claro, hay otros

proyectos de ley que seguramente llegarán a la Comisión Sexta sobre temas más variados, pero este asunto del cobro de intereses sobre intereses, que es uno de los factores que ha generado graves dificultades a las familias colombianas, porque hay otros factores, que no nos vamos a distraer revisándolos, seguramente va a haber un debate posterior sobre el tema, seguramente va a existir un proyecto de ley que resuelva otros asuntos, y entonces hemos querido concentrarnos en el tema de lo que para algunos es anatocismo, para otros no es anatocismo, pero en todo caso cobrar intereses sobre intereses se convierte en un mecanismo que encarece el crédito educativo. Señor Presidente, yo quiero comentar cuál fue el origen del Instituto... del Icetex: El Icetex se crea en el año de 1950 por un decreto ley, un decreto que produjo el Presidente de la República, utilizando las facultades que le otorgaba el estado de sitio, la declaración del orden público turbado y el estado de sitio; ese es un decreto ley y que uno dice, vea como posiblemente aquellos que representaban lo más atrasado de la política en ese entonces, el Presidente era Mariano Ospina Pérez, y produjo un decreto favorable a la educación en Colombia, a la educación superior, que uno se pregunta por qué gobiernos que supuestamente son progresistas, hoy pretenden, miren, hoy no más, unos días para acá, convirtieron en otra cosa al Icetex, decía el artículo décimo, doctor Andrés de ese decreto ley:

“Los préstamos de que trata el artículo noveno solamente causarán intereses a partir de la fecha en que el estudiante consiga trabajo. El interés anual sobre préstamos no excederá, señor Presidente, el 3%”; esa era una Ley de la República. Esa Ley de la República posteriormente fue modificada por otro decreto ley, ese con facultades otorgadas por el Congreso de la República al Presidente de ese entonces, Carlos Lleras Restrepo, y Carlos Lleras Restrepo lo que hace es convertir el instituto, que era para los estudiantes... prestaba para los estudiantes que iban al exterior, y lo convirtió en una institución que le prestaría a los estudiantes colombianos, para adelantar postgrado, y por supuesto a quienes fueran al exterior. Esta ley por ningún lado modificó, señor Presidente, en ningún artículo modificó ni el valor del interés a pagar, ni modificó aquello de que los intereses se cobrarían solamente a partir del momento en que el estudiante, el egresado adquiriera, adquiriera o consiguiera trabajo, no el trabajo de ahora, de OPS's de 6 meses o 12 meses, sino un trabajo estable, es más, obligaba a quien recibiera o quien concediera trabajo a ese egresado, gracias a los créditos educativos, a que le dedujera, que hicieran la deducción mensual para pagarle al Icetex, para evitar la tragedia, que no me voy a meter en ese lío, la tragedia que tienen los estudiantes cuando terminan su carrera, para poder pagar el crédito, le tienen que rogar al Icetex para que les reciba el dinero, los ponen a hacer colas y turnos interminables, se guardan... guardan silencio en

notificarles “se le venció el crédito”, pueden pasar dos años, todo eso para después cobrar lo que llaman “los intereses moratorios”.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Discúlpeme, señor Senador. Señor Secretario, ¿hay quórum para aprobar el Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, ya hay nueve honorables Senadores presentes.

Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración el orden como fue leído.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente, por los honorables Senadores.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Puede continuar, doctor Senén Niño.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Decía entonces que este... esta Ley 3155 del 68 no modificó ni el valor del interés a pagar, máximo el 3%, ni aquella condición de que los intereses correrían a partir del momento en que el trabajador consiguiera empleo; pero posteriormente en el año de 1989 una sencilla y simple resolución, señores Senadores, una resolución del Icetex cambió lo que estaba establecido en la ley, dos leyes del 50 y la Ley del 68, y entonces allí se dijo, en el artículo 27 de la Resolución 00149, apareció algo novedoso: “El traslado de obligaciones de la etapa de desembolso a la etapa de amortización, significa fijar el período de pago y el valor de las cuotas a pagar por el beneficiario. Los intereses para la etapa de amortización se liquidarán únicamente sobre el valor del capital girado”. Apareció esa figura nueva y dijo después: “El valor de los intereses generados durante la etapa de desembolso”; eso no lo decían las leyes, las leyes decían que no había intereses en la época del desembolso, sino los intereses a partir del momento en que se consiguiera empleo.

Esto que sacó la Resolución 149 fue un invento del Icetex. “El valor de los intereses generados durante la etapa de desembolso se distribuye a lo largo del período de amortización”, es decir, que en los cinco o cuatro años que estuviese el estudiante con el crédito, antes no le cobraban intereses, pero a partir de esta resolución le dijeron: “Le vamos a cobrar los intereses, pero no se los vamos a sumar al capital prestado, sino que establecemos un plan de pagos, para que fijo, una cuota fija cubra esos intereses”, que se inventó el Icetex, porque la Ley nunca dijo que eso se cobraría durante los cuatro o cinco años de los desembolsos, ese fue un invento de la resolución,

un invento del Icetex. Por la misma vía, de asaltar la juridicidad colombiana, de asaltarle el bolsillo a los colombianos, el Icetex en el año 92 produjo otra resolución, una resolución que firmaron una Directora General encargada, María Elvira Pérez, y un Director Técnico Encargado, Nadia *Muvdi* (00:17:33); cuando le preguntaron a María Elvira Pérez por qué hizo un programa de televisión, por qué había firmado esa resolución, dijo “yo ya ni me acuerdo, pero ese fue un mensaje que me dieron, o mejor, un mandato que cumplí”.

Entonces a través de una resolución vuelven y violan las dos leyes, y ahora dicen lo siguiente: “Artículo primero -un solo artículo-: El traslado de las obligaciones de la etapa de desembolso a la etapa de amortización, significa fijar el período de pago y el valor de las cuotas a pagar por el beneficiario”; igualito al primer asalto. Pero vino el segundo, que es más grave: “El capital girado y los intereses causados durante la etapa de desembolso, conformarán el capital a pagar por el beneficiario, sobre el cual se liquidarán los intereses para la etapa de amortización”, y redondearon, una modificación muy grande a las dos leyes, a través de esta resolución. Pues bien, ahí comenzó la tragedia para las familias colombianas.

Posteriormente la Ley 1002 del 2005 transformó el Instituto de Crédito, lo transformó en una entidad financiera de naturaleza especial, y allí se dijo mucha demagogia, que la educación es un derecho fundamental de los colombianos, que la obligación del Estado es fomentarla, y dijo cosas como, por ejemplo, que el Icetex ofrecería diferentes modalidades de crédito, para garantizar a la población la culminación de sus estudios. Yo creo que si hay portafolio más grande en Colombia, es un laberinto enorme, 67 líneas de crédito, 67 entradas para el crédito educativo, con condiciones muy particulares; eso es un enredo, hay que hacer un cursito para poder entender las 67 líneas de crédito, y entre más enredado el asunto, mejor para confundir al cliente, porque ya se convirtió eso fue en un negocio, pero dice algo interesante: “En todo caso, los intereses serán inferiores a los del mercado financiero”, y entonces uno se pone a mirar: “Banco de Bogotá, crédito educativo, 18%, pagadero en 5 años”, la tasa...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Senador, es que llegó el Senador Pedraza, entonces... ya, ya, un momentico. Puede continuar, doctor Senén.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bueno, muchas gracias. No, el Senador Pedraza es un Senador muy juicioso, muy disciplinado....

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Estaba en comisión aeronáutica, acabamos de salir, por eso he llegado tarde. Excúseme, Presidente.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Bienvenido, Senador Pedraza. Entonces, señor Presidente, esta ha sido una inquietud de los colombianos, repito, hay tantas cosas para hablar del Icetex, que incluso amerita hacer una audiencia sobre el reglamento interno de los créditos, sobre tantas cosas que hay allí, porque el Icetex no puede seguir siendo una rueda suelta, que hace lo que quiera la Junta Directiva del Icetex, debe tener un control político y vamos a buscar una audiencia pública sobre ese tema muy en particular. Para no apartarme del punto central, que tiene que ver con aquello del cobro de intereses sobre intereses, porque claro, lo que nos dicen es: “No, ya la Corte Constitucional nos dio el visto bueno”. La Contraloría General de la República, Ministerio de Hacienda, han dicho que... claro, nos hacen unos cálculos enormes, el propio Icetex nos hace unos cálculos enormes, nos dice que el Icetex perdería en 20 años cualquier cantidad de billones de pesos, seguramente porque tomaron como referente el texto original, que hablaba de otras cosas, pero nos dicen que más o menos dejaría de percibir, dejaría de percibir, por no cobrar intereses sobre intereses, dejaría de percibir alrededor de 2.3 millones de pesos, por supuesto, en 20 años.

Este tema, que fue llevado a la Corte Constitucional por una ciudadana colombiana, nos dejó una sentencia, 4 salvamentos de voto; yo traigo aquí a colación el salvamento de voto del Magistrado Jaime Araújo Rentería en esa Sentencia 112 del 2007 y se hace esta pregunta: “¿En la doctrina no se discute que el anatocismo consiste en el cobro o estipulación de intereses sobre intereses? Este concepto equivale claramente a la capitalización de intereses, en cuanto esta consiste en acumular periódicamente los intereses al capital, para cobrar intereses sobre el nuevo monto, que conceptualmente es un nuevo capital, o sea, la capitalización de intereses consiste en convertir los intereses en capital, para cobrar intereses sobre ellos, conjuntamente con el capital anterior; ello resulta más claro si se tiene en cuenta que la obligación de pagar intereses es una obligación accesoria a la obligación principal de pagar el capital”, es decir, aquí está diciendo “los intereses son una obligación accesoria, la obligación principal es el capital”, y más adelante irá a decir que algo accesorio no puede convertirse en lo principal: Lo que... “ello resulta más claro si se tiene en cuenta que la obligación de pagar intereses, es una obligación accesoria a la obligación principal de pagar el capital, lo que significa que aquella obligación no puede sustituir sin esta última, de acuerdo con la regla jurídica según la cual lo accesorio sigue la suerte de lo principal, dicho de otro modo, jurídicamente no puede existir una obligación accesoria de otra

accesoria”. No puede haber intereses, que son accesorios, y sobre esos otros intereses, y por tanto, no puede existir una obligación de pagar intereses sobre intereses, sin que estos necesariamente se conviertan en capital. “En este orden de ideas, establecer una distinción entre anatocismo y capitalización de intereses no es jurídicamente válido. Es claro así que la actual arquitectura de los créditos educativos otorgados por el Icetex, es contraria a los preceptos constitucionales y legales, dado que los intereses generados son accesorios a la deuda principal y bajo ninguna circunstancia las obligaciones de carácter pueden convertirse en principales, motivo por el cual el Icetex se encuentra en flagrante oposición a los derechos de los ciudadanos, quienes están totalmente abandonados por el Estado”. Y a continuación el Magistrado Jaime Araújo Rentería muestra un cuadro en donde compara cómo se golpea el bolsillo de la familia de uno de tantos estudiantes y lo anexa al salvamento de voto. Entonces decimos lo siguiente: Según la Contraloría el 45% de los ingresos del Icetex provienen de la venta de servicios, en otras palabras, proviene del negocio y entonces lo que dice el Icetex, Ministerio de Hacienda: “Si se nos disminuye el negocio, la rentabilidad del negocio, no podemos ampliar la cobertura del crédito educativo”, y yo lo diría de una forma más cruda: Si se le disminuye el asalto al bolsillo de los colombianos, al robo al bolsillo de los colombianos, no se puede incrementar más robos y asaltos a más colombianos. Es que la educación es un derecho fundamental, señor Presidente; la educación, para que sea derecho fundamental, tiene que ser gratuita y cuando los colombianos dicen... hay colombianos que dicen ¿está de acuerdo con la educación gratuita para ricos y pobres?, la respuesta lógica es que siendo un derecho fundamental, tanto los ricos como los pobres deben tener acceso a la educación gratuita en las instituciones del Estado, pero ese derecho pareciera que se convirtiera en una mercancía, porque hay algunos que responden que los ricos paguen y los pobres no paguen; no, el derecho fundamental es universal y la educación superior debería ser gratuita en Colombia, pero lamentablemente se tiene un criterio, un concepto que hay que pagar por poder acceder a la universidad; por eso Colombia ocupa el último lugar en América Latina en gratuidad de la educación superior y el Gobierno tapa esta vergüenza con una hoja de parra llamada “créditos educativos a través del Icetex”.

Entonces lo que estamos reclamando aquí no es ni siquiera la gratuidad de la educación superior, lo que estamos reclamando es que por lo menos el Icetex se ponga a la par de lo que suceden en los bancos, que en los bancos no les permiten cobrar intereses sobre intereses; aquí no estamos pidiendo nada ni socialista ni esotérico, estamos pidiendo sencillamente una especie de justicia en este tema de los intereses que se le cobran a las familias de los estudiantes, que tienen

la desfortuna o el único camino, mejor dicho, de llegar al Icetex. Aquí el llamado que quiero hacerle a los Senadores y al Congreso de la República es a que democratizemos y volvamos accesible los créditos educativos del Icetex; es que así como está el Icetex organizado, esa arquitectura, es absolutamente antidemocrático, es que no es justo que nos digan entonces que el Estado puede fomentar la educación superior si hay más familias a las cuales se le mete la mano al bolsillo; esa no puede ser la respuesta de un ministerio o de un gobierno que está construyendo Estado Social de Derecho, si es que lo está construyendo; esa no puede ser la actitud de un gobierno, cuando dentro de su plan nacional de desarrollo establece como pilar fundamental que Colombia deber ser la más educada, eso jamás lo podemos nosotros aceptar los demócratas de Colombia, de que la educación tenga entonces la característica de ser una mercancía y entonces tras de ese negocio, y no quiero meterme en otros líos más como la corruptela que se monta, como la persecución que se monta por parte de esos señores, que se vuelven chepitos, para cobrar los créditos educativos. Entonces lo que estamos pidiendo sencillamente es que el carácter especial del Icetex no sea para golpearle el bolsillo a los colombianos, es que el carácter especial de ese organismo financiero sea para mejorar las condiciones de acceso a la educación superior de los estudiantes colombianos; seguramente vamos a tener espacio para el debate sobre la educación gratuita en este país.

Entonces, señor Presidente y honorables. Senadores, Senadoras, es tan sencillo este proyecto, pero que le produce mucho temor al Gobierno, sencillamente un artículo en el cual se establece, en el artículo séptimo (7°) del proyecto de ley, que dice Prohibición de la Capitalización de los Intereses: “Los intereses causados durante el período de desembolso no harán parte del capital girado; se traslada esta obligación al período de amortización y se considera independiente del valor del capital prestado, lo anterior para fijar el período de pago y el valor de las cuotas a pagar por los beneficiarios. Los intereses para los créditos *educativos** (00:33:50) en la época de amortización se liquidarán únicamente sobre el valor del capital girado. El valor de los intereses generados durante la etapa de desembolso, se distribuye a lo largo del período de amortización.” Observen que ni siquiera el proyecto de ley está recuperando el criterio original de las dos leyes que dieron origen al Icetex; es sencillamente poner al mismo nivel a este órgano financiero llamado Icetex, como un órgano dependiente del Ministerio de Educación Nacional, ponerlo a tono con el resto del sistema de mercado. Entre otras cosas, el sistema financiero en Colombia es el más rentable del mundo, pero el Icetex definitivamente le está ganando la carrera al mercado financiero colombiano, porque sí tiene la posibilidad de capitalizar los intereses en la época del desembolso, para sobre ese nuevo capital cobrar intereses en la época de

amortización. Entonces, señor Presidente, por supuesto que he conocido que hay inquietudes de otros Senadores, Senadoras, que quieren aportarle al proyecto de ley, que tendríamos que mirarlo, y con mucho gusto estaríamos en la disposición, de que si es aprobado este informe, esta solicitud, esta proposición con la que termina este informe de ponencia, pues estaríamos en la disposición de buscar hacer las modificaciones pertinentes. Entonces, señor Presidente, en esas condiciones yo le solicito a su señoría, **para que el informe... la proposición con que termino el informe, para que se apruebe este informe de ponencia y haga tránsito al segundo debate, solicitaría**, señor Presidente, se ponga en consideración. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, gracias por su exposición, señor Senador, muy bien. El doctor Mauricio Aguilar me ha solicitado la palabra... ah, pero antes el doctor Mario Fernández me había solicitado una moción. Disculpamos aquí a los televidentes y a todo el mundo, porque creo que... pero les voy a dar la palabra; no se acostumbra desviar el debate, pero simplemente creo que vale la pena dejar la constancia, que se requiere en este instante, creo que toda la Comisión lo acompaña en eso.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Gracias Presidente, pero si el Senador Aguilar va a hacer alguna anotación que va en línea con el proyecto del cual es ponente el Senador Niño, pues lo escuchamos y posterior hacemos...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Doctor Aguilar, tiene la palabra, por favor.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias Presidente, mi respetuoso saludo para usted y los demás compañeros Senadores, colegas de la Comisión Sexta; mi respetuoso saludo para la señora Viceministra de Educación Superior, la doctora Natalia Ruíz, al igual que a la doctora Ana María Cadena del Ministerio de Hacienda, y por supuesto al doctor Andrés Eduardo Vásquez, Director del Icetex. Presidente, pues como Ponente de este importante proyecto y escuchando hoy pues la ponencia que ha realizado y esta importante exposición del Senador Senén Niño, un Senador que pues maneja, conoce, representa al sector educativo, pues sin duda genera gran preocupación, gran inquietud, y sobre todo qué va a pasar con este proyecto de ley, que sin duda también es importante en algunos casos fundamentales, a los cuales yo también me voy a... me voy a suscitar y a explicar. La problemática de este sistema de financiación del Icetex, que es especialmente por la capitalización de estos intereses, es quizás una de las mayores

preocupaciones hoy de nuestros jóvenes, de esos muchachos o esas futuras promesas que quieren tener la oportunidad de llegar a una universidad, y sobre todo no sólo porque se viene afectando hoy a más de 36,000 estudiantes en nuestro país, 36,000 futuros profesionales, que de pronto pueden llegar a ver truncado ese sueño de verse profesionales, de verse culminando una carrera, para poder tener la posibilidad de llegar a conseguir un trabajo y llegar a tener que pagar estos créditos, y son 36,000 jóvenes que tienen estos créditos educativos.

La razón del Icetex yo creo que sin duda no la ponemos en duda, yo creo que la razón de ser del Icetex pues es ayudar a estas personas de escasos recursos; hasta ahí todo ha marchado muy bien, pero desafortunadamente año tras año, en los últimos tres años, se han venido acumulando sinnúmero de quejas, de reclamos, y la gran preocupación no sólo de los jóvenes, sino también de los señores padres de familia, que de una u otra manera también tienen que asumir estas obligaciones, porque si el hijo termina la carrera, gracias a Dios, y no consigue trabajo, o cómo se ayudan también para poder sacar adelante esta deuda, y yo lo decía con esa gran preocupación, señor... doctor Andrés, con el mayor cariño y mayor respeto, no con usted El Icetex, en esa razón de ser, está cometiendo un abuso, y lo digo con el mayor respeto, cometiendo un abuso porque esta institución con la capitalización de estos intereses, convierte los intereses en capital, como lo decía el Senador Senén Niño, para cobrar más intereses sobre ellos, o sea, intereses sobre intereses, que sin duda pues la deuda pareciera nunca culminar.

Yo sé que conjuntamente con el Consejo de Estado y la Superintendencia Financiera, que de pronto avalan esta modalidad, pero no quiere decir que sea legítima o que no afecte al bolsillo de los estudiantes; esa es mi gran preocupación, doctor Andrés, porque cada año son más las personas de escasos recursos o son más los jóvenes que sueñan con llegar a una universidad, son cada día más las filas que engrosan de llegar a su respetada institución, para tener la oportunidad de acceder a un crédito; hasta ahí yo creo que se hacen las cosas bien, pero yo traje hoy a colación un caso de un joven estudiante, de los miles que se exponen todos los días en este país, uno de los estudiantes argumentaba y me decía: "Senador, Senador Aguilar, a mí lo que me prestaron fueron 21'880,390 millones* (00:42:31); lo que he pagado son 29'783,148 con 21 centavos, y todavía lo que le adeudo son 12'449,687 con 45 centavos". O sea, entonces yo lo digo con el mayor respeto, o sea, ¿la única política que tiene hoy el Icetex es sólo condonar los intereses de mora? Yo también no puedo decir que el Icetex se haya concebido o su política de accederle a estos créditos, a estos jóvenes de escasos recursos, a estos estudiantes, esté mal, porque tampoco nosotros podemos desfinanciar a esta institución; no podemos *tan pronto** decir que el Icetex se

tiene que reestructurar o replantear, no, tenemos que también ser prudentes, porque yo sé que con estos recursos de intereses, también se financian a otros jóvenes o se les presta a otros jóvenes; no podemos llegar a reducir las tasas de interés del IPC, o por condonación de desempleo, que genera 8.24 millones de pesos, lo que afectaría a 296,000 beneficiarios.

La eliminación de capital por intereses traería como afectación de 3.3 billones, lo que dejaría a 118,702 estudiantes. Pero sí creo, y por eso es importante, Presidente, no sólo que está el Ministerio de Educación, está el Ministerio de Hacienda, para que nosotros busquemos una salida a esta grave situación que hoy afrontan todos estos jóvenes estudiantes. Yo acabo de radicar una proposición, no sólo porque tenemos que buscarle una salida definitiva, doctor Andrés, doctora Ana María y señora Viceministra Natalia, de que busquemos conjuntamente con el Ministerio, porque no podemos echarle toda el agua sucia al Icetex, sino que conjuntamente con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Educación busquemos una salida, para darle solución, sobre todo a los jóvenes de este país de escasos recursos o de estratos uno, dos y tres, que son los que más piden acceso a estos créditos. Yo no voy en contra de este proyecto, tengo mis reparos, lo digo con el mayor respeto y el mayor cariño, pero sí yo creo que debemos hacer un aplazamiento y en eso va mi proposición, Presidente, de que nombremos una subcomisión, para que conjuntamente con el Ministerio de Hacienda, en cabeza del ministerio, porque no le echemos la culpa al señor Director del Icetex, que él es el que cobra los intereses o algo; no miremos con el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Educación, Senador Senén, busquemos, y los que de pronto quieran hacer parte de esta subcomisión, Presidente, usted, pues que tiene la potestad para nombrarla, de que hagamos una subcomisión, para que revisemos estas políticas o miremos unos nuevos acuerdos, frente a lo que hoy se está viviendo, a esta delicada situación de estos jóvenes estudiantes. Entonces yo creo que mi proposición va en este sentido, de aplazar su aprobación o este informe de ponencia, mientras hacemos esa reunión o esa subcomisión, y se discute sobre un punto muy claro al respecto. Entonces con eso termino, Presidente, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Con esa proposición prácticamente me pone aquí a someter para... si es aplazarlo, entonces me tocaría someterla de una vez y lo aplazamos. Pero no sé si... me gustaría como que algunos otros Congresistas expresaran alguna opinión, y ahí sí sometemos a consideración la proposición, o sea, doctor Senén, efectivamente el reglamento dice que cuando se hace la exposición, hay que someter la proposición como termina el informe, ¿por qué? Porque si se niega, no sigue, pero la idea, la idea, me parece a mí, es que escuchemos

a los Congresistas y de esa manera podemos ir avanzando. Mire, yo creo que el proyecto de ley, el proyecto de ley es muy interesante, vale la pena estudiarlo a fondo; lo que pasa es como todo esto termina en los temas económicos, entonces hay que evaluarlo, y a mí me gustaría escuchar a la doctora Susana... -¿quién más me pidió la palabra?- la doctora Susana y el doctor Prieto en ese sentido, ¿listo? doctora Susana, tiene la palabra, por favor.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias Presidente, con los buenos días para todos. Yo pienso igual que usted, o sea, yo pienso que esto, este proyecto es un proyecto muy bueno, y sé también que hay presupuesto nacional involucrado en el tema; sin embargo, yo no estoy muy de acuerdo en que hagamos una subcomisión, yo pienso que el Senador Senén Niño, una persona que conoce muchísimo del tema, lo ha estudiado, sabe hasta dónde podemos llegar con recursos de esto, y yo insistiría en que lo votáramos, a no ser que el Senador Senén Niño, autor de este proyecto, considere otra cosa, pero yo le pediría: Estamos siete Senadores acá, hay quórum y yo pediría que lo votáramos, y lógicamente que lo votáramos positivamente. Yo tengo tres proposiciones, una para el artículo dos, para el cuatro y para el quinto, que son de pronto más de forma, hay dos que ya son aceptadas por el autor y hay otra que la pondría en discusión, pero sí preferiría que se votara; miren, nosotros armamos y armamos subcomisiones aquí y el tema lo que se hace es que se dilata y se dilata y se dilata y no llegamos a ninguna conclusión, y nosotros estamos aquí precisamente para esta tarea. Entonces yo sí, señora Presidenta, pediría que continuáramos con el proyecto, vuelvo y repito, a no ser que el autor de este proyecto tan importante considere algo diferente. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Elena Villadiego Villadiego:

Gracias señora Senadora. Tiene la palabra el Senador Prieto.

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

Muchas gracias. Pues yo también pediría que lo votáramos y lo votáramos favorablemente. Éste es un proyecto de ley que busca solucionar un problema en el que viven miles de estudiantes de este país y, sobre todo, profesionales recién egresados de las universidades que no tienen ni siquiera empleo y muchos de los cuales están ganando el salario mínimo en Colombia y por lo tanto están en imposibilidad de pagar. Pero yo sobre todo quiero llamar la atención en esto, es que lo que se está es tratando de solucionar unos cobros que están haciendo, que están prohibidos en la ley, y es el anatocismo; yo creo que aquí a nadie nos van a convencer que cuando se dice que los intereses se capitalizan, para sobre ese

nuevo capital cobrarse intereses, pues ahí se está cobrando intereses sobre intereses. Y llamo también la atención en otra cosa: Pues, digamos, si bien es cierto que se ha venido transformando la naturaleza especial de la entidad, que se le transforma en el año 2005 en una entidad financiera de naturaleza especial, pero su objeto no ha cambiado y su objeto no es en convertirla en un negocio, al Icetex; no, es el fomento social de la educación superior, priorizando la población de bajos recursos económicos y aquellas que tengan algún mérito económico... algún mérito de carácter intelectual, méritos académicos. Entonces le dan a la entidad la canalización y la administración de recursos, es decir, becas y otros apoyos de carácter nacional e internacional, es decir, hacer gestión, no es en ningún momento que una buena gestión de las directivas del Icetex, este año ganamos tanta plata porque cobramos tantos intereses, eso no es la razón de ser. Entonces yo pediría... yo también tengo algunas cosas que proponer, pero pues me gustaría hacerlo en la Plenaria, pero que lo aprobáramos acá, por ejemplo, la educación superior en los criterios orientadores, es un derecho fundamental de los jóvenes, de acuerdo a la Ley Estatutaria 1622 “joven” es hasta los 28 años cumplidos, entonces a esa edad es que están saliendo... están empezando algunos su universidad todavía y otros están saliendo. Entonces yo pediría que lo aprobáramos en la forma como viene y los debates que tengamos que hacer, lo hagamos posteriormente en la Plenaria del Senado.

La Presidenta, honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Tiene la palabra el Senador Senén Niño como autor del proyecto.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Muchas gracias señora Presidenta. Bueno, en primer lugar, una observación llamémosla de procedimiento y es que para poder modificar el texto, pues tendríamos que darle la aprobación al informe de ponencia y se podría entrar a mirar las modificaciones, para ajustar de mejor manera el proyecto de ley, y recoger las inquietudes que tenga. Quiero aclarar, señor Presidente, que el proyecto de ley que presenté, por los informes que presentó la Contraloría, que presentó el Icetex, que presentó el Ministerio de Educación Nacional, que presentó el Ministerio de Hacienda, tuvo una profunda modificación, porque en los informes que ellos nos presentan, los organismos que acabo de mencionar, se habla, por ejemplo, del impacto fiscal por la condonación por desempleo e invalidez y nivel bajo de ingresos; este tema fue retirado del proyecto de ley, es decir, no podemos hablar de los 8.24 billones de pesos, que sería el impacto fiscal en los próximos 20 años. Como tampoco se puede hablar sobre la tasa de interés real cero, porque inicialmente se hablaba de que no se cobraría ningún tipo de interés en la época del desembolso; eso también fue retirado del

proyecto de ley, pues para que... hacer claridad. Y por supuesto, que no coinciden, no tienen por qué coincidir, los estimativo que hace el Ministerio de Hacienda con los estimativos que hace el Icetex, ¿no?; pueden haber... se pueden manejar de diferente manera los cálculos. Pero digamos, en otras palabras, que el único tema de impacto, porque allí, por ejemplo, el Icetex maneja, maneja varios ítems para el impacto, dos, cuatro, cinco ítems, en realidad es uno solo, estamos hablando de ese impacto por la no capitalización de intereses. Ahora, eso, señor Presidente, con el apoyo de los Senadores, podemos avanzar en cómo buscamos que la destinación de los dividendos que produce la prestación de este servicio de crédito, se puedan dirigir también, se pueda dirigir esas ganancias, para aminorar el impacto fiscal, es decir, que no necesariamente va a tener que salir más plata del Presupuesto Nacional, para disminuir, para quitar eso del cobro de intereses sobre intereses, es decir, eso lo podemos ir manejando. Pero, insisto, me parece juiciosa la apreciación que ha hecho la doctora Susana, en el sentido de que para poder avanzar en mejorar el proyecto, lo aprobemos, aprobemos el informe de ponencia y avanzamos en la discusión del texto.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, doctor Senén Niño, voy a hacer, dos minutos, una... dos aclaraciones aquí urgentes. Claro, uno lee la nueva propuesta, la verdad cambia totalmente lo que fue presentado: Cuando uno mira artículo por artículo, uno encuentra, en primer lugar, artículo cuarto, el tema de condonación y demás: Eso hoy está previsto, eso no tiene ningún inconveniente de alguna manera, eso no... el tema se llama "las tasas de interés". Cuando uno elimina el tema de tasas de interés, automáticamente usted está cambiando el presupuesto del Icetex; por eso es importantísimo escuchar al Ministerio de Hacienda y demás, pero dejémoslo ahí. Dos, la provisión de capitalización de intereses: Ése es otro tema que hoy está vigente y usted hizo una muy buena explicación, en el transcurso del tiempo, cómo terminó eso volviéndose una entidad financiera, entre otras, no debiera ser entidad financiera, pero terminó el tiempo.

Tengo entendido, señor Presidente del Icetex, que muchas de las resoluciones que Ud... que presentó aquí el doctor Senén Niño, uno lo primero que dice legalmente, si son legales y constitucionales, debieron haber sido demandadas; pues las demandaron y quedaron vigentes y le dieron vía libre a eso, y usted lo sabe en su estudio que hizo. Pago anticipado: Eso ya está en una ley, de modo que eso había que hacerlo. ¿Cuánto valen los inte...? Y el otro tema, el proyecto de ley habla de los créditos de hoy, o sea, lo que existe allá, los muchachos que están aquí presentes, el sufrimiento que tienen los padres de familia, todo eso y demás; yo quiero contarle a esta comisión dos cosas: Si uno separa el futuro del Icetex y el Icetex de hoy,

uno empieza a encontrar las soluciones; el futuro del Icetex, tenemos que... y seguramente en los próximos días se dará a conocer, es: Se acaba el concepto de crédito de Icetex en Colombia, ¿eso qué significa? Que se acaba el tema de tener cero intereses, cero codeudores y todo basado en algo que desde el año 1989 ya está escrito, ¿qué es? usted paga cuando tenga un ingreso.

Entonces ese se viene en los próximos días y por eso... e inclusive, el proyecto de ley que se está redactando y demás, no viene por esta comisión, ¿por qué? Porque tiene unas connotaciones de tipo similar a un tributo, a una contribución, entonces no iría por esta comisión, sino iría por las comisiones económicas. Entonces cuando... o sea, soluciones, el Congreso de la República las tiene que plantear urgentemente, por eso este... aquí no vamos a enterrar este proyecto de ley, doctor Senén, si es el temor de la doctora Susana, todo lo contrario, separemos los dos temas: Créditos hacia adelante, habrá una presentación, un *debate** (00:59:25); y lo otro, los créditos de hoy, o sea, los estudiantes, ¿qué es lo que vamos a hacer? Hay propuestas de toda naturaleza y por eso sí yo, Ángel Custodio Cabrera, estaría de acuerdo en la propuesta del doctor Aguilar, en el siguiente sentido: Sentémonos con Hacienda y con el Presidente del Icetex, y busquemos una salida a los créditos de hoy ya, y eso hay que hacerlo. Repito, el único tema es, la pregunta del millón: ¿Cuánto valen los intereses hoy si hiciéramos...? A la fija eso debe ser más de 150 o 200,000 millones de pesos; si aprobásemos eso hoy, ¿quién va a colocar esa plata? El Presupuesto General de la Nación y no lo voy a regañar a usted, doctor Senén, porque usted no vota ingresos en Colombia, ni su partido político vota ingresos en Colombia; los que votamos ingresos en Colombia somos los que nos toca... así como nos damos la pela de crear tributos y demás, es más, en la Reforma Tributaria nosotros creamos un artículo, y esto para mis amigos estudiantes, creamos un artículo, está escrito en la Reforma Tributaria, ¿qué es? Plata del IVA para la educación superior; dentro de la educación superior está el Icetex, entonces la plata sí está. La doctora Susana como no vota, entonces yo sí les voy a pedir aquí, *ni**(01:00:47) voy a reclamar una cosa, porque si uno vota aquí, y son chistosos aquí, perdone que los regañe, todos son aquí felices votando "no a los tributos", pero cuando llega un proyecto de ley que es con el gasto, "ah, votémoslo todo", y entonces ¿cómo es la *equidad** (01:01:02) política aquí? Nos damos la pela, ponemos la cara, le decimos al estudiante "yo voté el IVA", ¿por qué voté el IVA? Porque parte de ese IVA va a solucionar el problema del Icetex; eso es con plata, eso no es con discursos y eso es con platica. Pero bueno, voy a poner a consideración, doctor Mauricio Aguilar: A consideración la proposición del doctor Mauricio Aguilar, pero si quiere hablar en ese sentido.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, es que... gracias por la intervención. Sólo yo quiero decirle: Mi propuesta va enfocada a que nosotros... nosotros no podemos aquí, y lo digo con el mayor respeto, no podemos satanizar a las entidades, ni al Gobierno nacional en este caso. Nosotros tenemos que buscar, Senador Senén, Senadora Susana, una solución definitiva a todos estos problemas, porque es que nosotros avanzamos en el proyecto, no escuchamos a las entidades y entonces ¿qué problema de fondo vamos a solucionar? Ninguno. Entonces yo sí creo que debemos escucharlos, escuchémoslos entonces, escuchémoslos entonces, para que realmente cuáles son los argumentos, que vamos a darle solución a estos problemas a este sinnúmero de estudiantes, que hoy tienen un problema de fondo, para que realmente, como usted dice, no podemos... yo también genero... o sea, expreso preocupación de que, listo, si nosotros no le buscamos una solución a estos altos intereses o intereses sobre intereses, entonces ¿cómo se va a seguir financiando el acceso a otros jóvenes, que también tienen derecho? Busquemos la solución definitiva a estos casos, como usted dice, Presidente, y démosle la oportunidad a ellos también como Gobierno, como entidad, de que hagamos esta subcomisión o esta propuesta que yo presento en la proposición, de nombrar una mesa de trabajo, para poder lograr la solución definitiva y que sea la salida definitiva a estos problemas que se tienen, porque si no, de lo contrario, se desfinancia el programa que tiene el Icetex.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

La doctora Rosmery, por favor.

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Gracias Presidente. Yo sí celebro que estos proyectos lleguen al Congreso, pero sí algo que me angustia de sobremanera es que sigamos diciendo sueños y mentiras a la comunidad. Si realmente Hacienda demuestra que no nos va a dar la plata, ¿para qué seguimos mintiéndole a la Nación?, ¿para qué hacemos proyectos que simplemente nos dan en algún momento una popularidad o nos dan un reconocimiento? Yo creo, señor Presidente, que se debe aplazar, sentarnos en una mesa de trabajo. Yo sí exijo, doctor Senén, usted como educador, que es como yo, lo fui en mi momento de vida, que venga el Ministro de Hacienda, respeto a la Viceministra, pero que vengan a hacernos las cuentas claras acá, que no sigamos votando proyectos, para que después, por ejemplo, votamos el proyecto de la bicicleta y aún se sigue matando la gente en los carros, aún se sigue atropellando a la gente y muriendo en las motos, y no hay vías, y si seguimos haciendo lo mismo, ¿cómo vamos a exigir?, como lo decía nuestro Presidente. Estos son los momentos que tanto la oposición como el partido de gobierno o los que venimos por el pueblo, es cuando tenemos que en el Plan de Desarrollo y en el Presupuesto

meter proposiciones, para que sean estos proyectos unas realidades. Segundo... si no, un saludo a la bandera, como he visto muchos en estos años que he estado aquí. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, bueno, doctor Senén.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Gracias Presidente. Es una réplica muy sencilla: Nosotros, el Polo Democrático Alternativo, no vota reformas tributarias regresivas... sí, porque es que, es que entonces ahora van a decir que si el proyecto de ley no se aprueba, es porque votamos en contra de la Reforma Tributaria; ese es un cobro que me parece que no está en buen tono ni en buen tiempo, ¿no? Es que la Reforma Tributaria no la votó el Polo, sencillamente porque consideramos que esa Reforma Tributaria va es contra el bolsillo de los colombianos y no de los ricos, no de los que usufructúan de la economía nacional, porque es que ese Código Tributario, usted, que es un hombre versado en el asunto, sabe de qué estamos hablando, aquí deberían pagar los que realmente se usufructúan o se benefician del ejercicio de la economía y no del bolsillo de los colombianos de a pie, del común y corriente, de tal manera que es por eso, porque yo sí tengo claro, señor Presidente, que un Estado moderno debe fundamentar sus ingresos en los tributos. Aquí nos parece horrible es que tributen los pobres de Colombia, mientras que los ricos amasan más fortunas, ¿o no es verdad que el sistema financiero colombiano es uno de los que más ganancias tiene en el mundo? O no es verdad que los fondos privados de pensiones, ¿cuánto tributan al erario público? Más de 260 billones de pesos que tienen acumulados, ¿y cuándo tributan un solo peso al erario nacional, con el cuento de que esa es plata sagrada, porque es la plata de los trabajadores, pero que se usufructúan de ella los dueños de los fondos privados de pensiones, que es la banca internacional en más del 85%? Entonces yo no creo, señor Presidente, que mi partido no entienda que un país necesita de la tributación, por supuesto que lo aceptamos como principio democrático en un país; por supuesto que estaríamos dispuestos a que los ricos paguen más; por supuesto que hay países en donde se le tiene la garantía de salud, educación, de muchas cosas, pero en Colombia hay una desigualdad en la tributación enorme, aquí en Colombia se permite es que los poderosos hagan de las suyas, mientras que los pobres tienen que aguantar hambre.

De tal suerte que ese es un tema que me parece que no deberíamos haberlo metido aquí, pero bueno. En segundo lugar, señor Presidente, tiene que ver con el asunto de... bueno, revisemos el tema, yo no me opongo, no me opongo a que lo revisemos, pero, señor Presidente, lo que sí le digo al señor Director del Icetex, Presidente del Icetex, al Gobierno nacional, a la propia Contraloría General de la República, al Congreso Colombiano, es que la educación debe ser gratuita.

Pero lo que dice la doctora Rosmery, este no es un intento populista de ganar imagen frente a los estudiantes colombianos, este no es un intento populista, doctora Rosmery; es un esfuerzo que hace un conjunto de Parlamentarios, que incluso firmaron positivamente la ponencia; claro que aquí hay siete Parlamentarios que le dieron el visto bueno a la Ponencia, pero por supuesto, han debido comentarme eso antes del debate o de la presentación de la ponencia, no es nada populista; es que es el sentimiento que tienen los colombianos de que no tienen educación gratuita superior y se meten en un negocio, porque ese es un negocio horroroso, y yo lo repito, esa es la hoja de parra con que tapa las vergüenzas el Gobierno nacional, de ocupar el último lugar en América Latina en materia de gratuidad de la educación superior, ¿cómo que “Colombia la más educada” tiene que acudir a esto? Ha debido el Presidente Santos llamar la atención al Congreso de la República, al Icetex, presentar una propuesta real, ¿pero cómo así que aquí es un poco de maquillaje? Eso sí es populismo, Rosmery, eso sí es populismo lo que hace Juan Manuel Santos, hablando que el pilar central o uno de los pilares fundamentales es “Colombia la más educada”. Entonces son solas enunciaciones y cuando alguien presenta una proposición, para buscar que Colombia sea un poquito más educada, entonces nos tratan de populistas y de ganar votos dentro de los estudiantes; pues bueno, entonces hay que decirle a los estudiantes que necesitamos tener muchos Senadores de la República, que defiendan la educación pública y entonces nos convertimos en agitadores pues de los votos. Aquí estaba agitando sencillamente un proyecto de ley, pero si nos colocan en ese terreno, pues bien, listo, aceptamos el reto y llamamos a la comunidad educativa colombiana a que entonces voten por los Senadores y Senadoras que en realidad defiendan la educación pública en Colombia. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, a ver, esto está cogiendo caminos que no eran. Bueno, pero si nos metemos en eso, arranco yo aquí a decir “ningún problema”, pero bueno, no, voy a someter a... vamos a... ah bueno...

La honorable Senadora Sandra Elena Villadiego Villadiego:

Presidente, para que usted me haga el favor y someta las dos proposiciones, por favor.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sí, vamos a someter a consideración... No, es que si no seguimos... En consideración la proposición presentada por el Senador Mauricio Aguilar. Sírvase llamar a lista, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, hay dos proposiciones...

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Punto previo, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Yo someto a consideración...

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

No, pero permítame, Presidente. No, es que... es para ahorrarle el... ahorrarle el trabajo, para facilitar el camino. No, no, es que, mira... señor Presidente, señor Presidente, yo quiero que este proyecto de ley tenga el mayor respaldo posible, entonces voy a presentar, o sea, voy a acoger la proposición que ha hecho el doctor Mauricio Aguilar, que suspendemos y le seguimos trabajando al tema.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Yo sé que usted es una persona... usted ha liderado todos los procesos de conciliación del Magisterio en este país y lo acaba de demostrar. Mire, yo le voy a decir... discúlpeme y les voy a decir lo siguiente: Ya, si el ponente... ¿en consideración la proposición del Senador Senén Nilo? Se aplaza este debate, ¿ok? Pero voy a decirle lo siguiente, doctor Senén Niño, no... sin ánimo de pelear, ¿usted cree que si yo no tuviera la tranquilidad de que vamos a cambiar todo el sistema del Icetex y vamos a buscar la solución de los créditos de hoy, no le estaría proponiendo a usted ...? Estaríamos aquí con el Gobierno diciendo: “Ay, cómo le hundimos el proyecto de ley”. Doctora Susana, no, eso no lo vamos a hacer; no, no sobra... Es que ustedes, siempre el Gobierno con la Oposición es complicado. Siguiendo punto del Orden del Día, señor Presidente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Segundo punto, señor Presidente: **Proyecto de ley número 168 de 2016 Senado**, por medio de la cual se crea una instancia que coordine y promueva programas y actividades que se desarrollen en las zonas del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCCC) y se fortalezcan las estrategias y criterios que la Unesco definió para inscribirlo en la lista de patrimonio mundial”. Publicado en la *Gaceta del Congreso* número 192 de 2017. Ponente: El honorable Senador Éverth Bustamante García.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Tiene la pala... le hacemos, le damos las gracias a los funcionarios que vinieron; quedan atentos a la reunión. Doctor Senén, ¿creamos una subcomisión para el tema o...? Para que avancemos en... entonces vamos a nombrarlos: usted, doctor Senén, doctor Mauricio Aguilar, ¿está de acuerdo?, y, o...

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, pero yo, yo quiero dejar antes... o sea, yo quiero hacerle un reconocimiento al Senador Senén Niño, y Presidente del Icetex y señora Direc... del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Educación, o sea, yo quiero dejar la claridad de que no estoy en contra de este proyecto, yo también soy hijo de maestra, he peleado por la reforma a la Ley 30 de Educación Superior; he sido crítico del programa “Ser Pilo Paga”, porque los programas “Ser Pilo Paga” se le pagan más a las universidades privadas que a las universidades públicas, con ese dinero se le pudiesen dar más posibilidades a gentes de escasos recursos en las públicas, pero nosotros no podemos desfinanciar hoy unos programas si no hay una salida de fondo, definitiva, para poder entregarle esa solución definitiva a estos jóvenes. Yo quiero dejar esa claridad, Presidente, porque no estoy en contra del proyecto, yo también son ponente, me gusta el tema de la educación, pero tenemos que buscar una solución definitiva, para que no... esta subcomisión no se tiene que quedar en el aire, sino simplemente buscar esa razón a la que estamos llamando, nada más, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

No, de acuerdo y créame que la solución viene. Doctora Rosmery.

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

No, no, simplemente decirle a mi compañero Senén Niño, que produciendo rabia no vamos a hacer nada, yo lo que digo es que no pueden seguir los proyectos de ley “saludo a la bandera”, y yo se lo firmé y hoy, casualmente, fue un error mío que omití, pasarle una proposición, para que usted la leyera. Yo creo que los dos hemos hecho cosas, hemos... yo he aprendido de usted, usted... hemos sido, desde que llegó en este Congreso amigos, pero no se sienta, yo lo digo porque acá sí hay muchos proyectos que producen ese estigma y no lo vamos a negar, ¿o usted simplemente lo presentó por presentarlo? Lo está presentando para hacer una gestión ante su electorado, pero no le dije “populista”. Quiero decir que hay mucha...*(01:15: 44) a mí sí me da pena con la comunidad, muchos proyectos he hecho y se volvieron “bandera”, mire lo del maltrato a la mujer, el feminicidio, hicimos todo, el Congreso lo ha hecho, nadie nos puede replicar que no lo hemos hecho, lo hemos hecho, pero los entes de control no quieren actuar; es doloroso que tengamos que hacer nuevamente un debate para el feminicidio, cuando realmente siguen maltratando a la mujer y siguen torturándola. Entonces yo lo que quiero es concientizar que quede muy bien ejecutado, para que nosotros salgamos a decir “se logró”, pero no con mentiras, no hay plata, el Gobierno no tiene plata y yo sí lamentablemente, doctora Susana Correa, Senadora, no quiero seguir mintiendo. Yo se lo voy a apoyar, por eso se lo firmé, porque

usted es un hombre preparado en esta área y soy licenciada, pero sí quiero...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, doctora Rosmery...

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Que no quedemos en el aire.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Doctor Bustamante, tiene la palabra, por favor.

El honorable Senador Éverth Bustamante García:

Gracias Presidente, aunque debo lamentar, señor Presidente, que... y debo decirlo con mucho respeto y consideración, porque sé de la experiencia parlamentaria que usted tiene, pero usted tiene que dar garantías, usted no está dando garantías para el debate, usted no puede venir a hacer afirmaciones aquí en relación con el tema de la educación y después cortar el uso de la palabra, porque no es así, ese no es el debate parlamentario, usted lo sabe, Presidente. Yo sé que también quieren colocarle mordazas a quienes representamos la oposición y entonces aquí en temas tan importantes como los que ha planteado, y perdonen que haga una relación con el tema anterior, porque voy a hacer la presentación como ponente de un proyecto de ley muy importante sobre el tema cafetero en Colombia, pero es que el problema del Icetex es sumamente grave, todos lo reconocemos, pero aquí el Presidente no puede venir a decir que es que la Reforma Tributaria en parte se hizo para resolver el problema del Icetex; eso no es cierto, Presidente...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Mire, perdone que lo interrumpa...

El honorable Senador Éverth Bustamante García:

Perdóneme, perdóneme...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Pero es que está haciendo una afirmación... está en las actas de la Plenaria, allá lo dejamos con...

El honorable Senador Éverth Bustamante García:

Presidente, ¿pero la evidencia cuál es en temas relacionados con la educación y la investigación? Le quitaron la plata de Ciencia y Tecnología, que tiene que ver con la educación. Claro, todos sabemos que se necesitan soluciones en las vías secundarias y terciarias del país, pero este gobierno contradice su propio propósito, de que Colombia sea la más educada en el 2025, pero ¿cómo?, ¿cómo?, ¿con qué recursos? Yo solamente quería dejar esa anotación, Presidente, amablemente, amablemente, porque sé que con usted hay que

debatir, pero deje debatir, no nos tenga miedo a los de la oposición, sobre todo después del Viernes Santo, pero bueno, esa fue la semana... el resto de todo esto va a ser “el año de pasión”, es lo que falta. Muchas gracias señor Presidente.

Me permito proceder a dar el informe de ponencia en primer debate para el **Proyecto de ley número 168 de 2016, por medio del cual se crea una instancia para coordinar y promover los programas y las actividades que se desarrollan en el país, alrededor del Paisaje Cultural Cafetero del Colombia**; esto en consonancia con las decisiones que ha venido tomando la Unesco para proteger el patrimonio cultural de la humanidad, y dentro del cual considera que el paisaje cultural cafetero de Colombia es quizás uno de los grandes avances desde el punto de vista de la conservación del Medio Ambiente y el desarrollo de la agricultura en el mundo. Esta iniciativa es de autoría de la Senadora María del Rosario Guerra, fue presentada el 25 de octubre del año 2016, y el proyecto tiene por objeto crear una instancia de coordinación, no es crear una nueva entidad, sino una instancia de coordinación de todas las entidades nacionales o territoriales y de los organismos internacionales y multilaterales, que invierten en proyectos relacionados con la preservación y la conservación del paisaje cultura cafetero de Colombia. Se justifica este proyecto porque la Unesco el 25 de junio del 2011 definió que el paisaje cultural cafetero de Colombia es patrimonio cultural de la Humanidad, o sea, que este proyecto de ley obedece a una decisión de la Unesco, quien como guardián, por así decirlo, de la protección del patrimonio cultural de la Humanidad, busca que el paisaje cultural cafetero de Colombia sea debidamente protegido.

Según el artículo quinto de la Convención de la Unesco sobre protección del patrimonio cultural, es necesario que los estados desarrollen políticas y estrategias, y creen los mecanismos necesarios tendientes a la protección de ese patrimonio cultural; en el caso colombiano es la protección y desarrollo del paisaje cultural cafetero de Colombia. Por otro lado, en el año 2014 se expidió el Conpes 3803, por medio del cual se fijó la política para la protección de ese paisaje cultural cafetero de Colombia y señaló cinco estrategias: Una relacionada con la apropiación social; otra con tiene que ver con todo el desarrollo del ordenamiento territorial, para la protección de estas zonas culturales del café; todo lo relacionado con el fortalecimiento de las condiciones sociales de las áreas rurales, donde se desarrolla este patrimonio cultural; e igualmente el fomento de la caficultura y la accesibilidad y el turismo en estas zonas, tal como hoy se realiza en la región del Eje Cafetero.

Este proyecto, señor Presidente, es por lo tanto de conveniencia para el país: Hasta el momento el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha invertido 10,000 millones en ese propósito, pero fundamentalmente el apoyo financiero de la Federación Nacional de Cafeteros, que ha invertido desde el año 2002 a la fecha más de 150,000 millones. Es por lo tanto este proyecto de conveniencia para el interés nacional, mediante la creación de una instancia de coordinación; el proyecto original planteaba... el proyecto inicial planteaba la creación de un comité técnico, interinstitucional, pero a instancias del Ministerio de Hacienda y Crédito Público adoptamos la tesis de que sólo se puede crear una comisión interinstitucional, que coordine a los funcionarios de las diferentes entidades que tienen que ver con el tema; no se trata, por lo tanto, señor Presidente y honorables Senadores, de crear un organismo más, sino una simple instancia de coordinación interinstitucional, tal como está considerado en la ley para este tipo de actividades de coordinación entre diferentes entidades del Estado. Por lo tanto, señor Presidente, el proyecto tiene nueve artículos, la financiación del proyecto se hace con los recursos propios de cada entidad, que deben aportar, ¿no?, o sea, no se requiere destinación del Presupuesto Nacional, sino un concurso de participación por parte de las entidades respectivas y su coordinación; por lo tanto, señor Presidente, le solicito que lo someta a la aprobación, esta ponencia favorable de este proyecto, para la creación de esa instancia de coordinación de todo lo que tiene que ver con el paisaje cultural cafetero de Colombia. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

A usted, señor Senador. Señor Secretario, sírvase leer el informe... la parte final del informe de ponencia, como termina este proyecto de ley.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente. Proposición final con que termina este informe de ponencia.

Proposición:

Se propone a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República aprobar el informe con que termina esta ponencia y dar primer debate al **Proyecto de ley número 168 de 2016 Senado, por medio de la cual se crea una instancia que coordine y promueva programas y actividades que se desarrollen en las zonas del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCCC) y se fortalezcan las estrategias y criterios que la Unesco definió para inscribirlo en la lista de patrimonio mundial**, con las modificaciones propuestas. Proposición final, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración la proposición como termina el informe. Sírvase llamar a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamada a lista:

Acuña Díaz Laureano Augusto		Aguilar Hurtado Mauricio		Sí
Bustamante García Everth	Sí	Cabrera Báez Ángel Custodio		Sí
Correa Borrero Susana	Sí	Fernández Alcocer Mario A.		Sí
García Zuccardi Andrés Felipe		Martínez Rosales Rosmery		Sí
Niño Avendaño Senén	Sí	Pedraza Gutiérrez Jorge H.		
Prieto Riveros Jorge Eliéser	Sí	Santos Marín Guillermo Antonio		
Villadiego Villadiego Sandra E.				
		TOTAL VOTOS		8
		VOTOS FAVORABLES		8

Ocho (8) votos por el Sí, ha sido aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, ¿hay alguna proposición?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, hay una...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Para alguna modificación a un artículo?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Este proyecto consta de nueve (9) artículos y sólo hay una proposición modificando el artículo tercero.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Quién propone la proposición?, ¿y está de acuerdo, doctor Bustamante, a la proposición? ¿Quién la propone?

- Llamada a lista:

Acuña Díaz Laureano Augusto		Aguilar Hurtado Mauricio		Sí
Bustamante García Everth	Sí	Cabrera Báez Ángel Custodio		Sí
Correa Borrero Susana	Sí	Fernández Alcocer Mario A.		Sí
García Zuccardi Andrés Felipe		Martínez Rosales Rosmery		Sí
Niño Avendaño Senén	Sí	Pedraza Gutiérrez Jorge H.		
Prieto Riveros Jorge Eliéser	Sí	Santos Marín Guillermo Antonio		
Villadiego Villadiego Sandra E.				
		TOTAL VOTOS		8
		VOTOS FAVORABLES		8

Ocho (8) votos por el Sí; han sido aprobados los nueve (9) artículos, señor Presidente, con la modificación presentada por la honorable Senadora Susana Correa.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración... sírvase leer el título del proyecto, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente: “por medio de la cual se crea una instancia que coordine y promueva

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Susana Correa.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Y está de acuerdo el doctor Bustamante como Ponente? (...) Bueno, entonces ¿está de acuerdo el señor Ponente? Creo que... doctor Mauricio.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado: Presidente, era para solicitar la omisión y discusión del articulado.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración el articulado en bloque, con la proposición realizada por la doctora Susana Correa, el artículo tercero. Sírvase llamar a lista. Todo el bloque, por favor... el articulado.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, se votarán los nueve (9) artículos con la modificación conciliada entre la proponente y el ponente del artículo tercero. Los nueve (9) artículos en consideración, con la omisión de la lectura:

programas y actividades que se desarrollen en las zonas del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCCC) y se fortalezcan las estrategias y criterios que la Unesco definió para inscribirlo en la lista de patrimonio mundial”, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración el título leído y el querer de la Comisión para que pase a segundo debate. Sírvase llamar a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamada a lista:

Acuña Díaz Laureano Augusto		Aguilar Hurtado Mauricio		Sí
Bustamante García Everth	Sí	Cabrera Báez Ángel Custodio		Sí
Correa Borrero Susana	Sí	Fernández Alcocer Mario A.		Sí
García Zuccardi Andrés Felipe		Martínez Rosales Rosmery		Sí
Niño Avendaño Senén	Sí	Pedraza Gutiérrez Jorge H.		
Prieto Riveros Jorge Eliéser	Sí	Santos Marín Guillermo Antonio		
Villadiego Villadiego Sandra E.				
		TOTAL VOTOS		8
		VOTOS FAVORABLES		8

Ocho (8) votos por el Sí, señor Presidente; ha sido aprobado el título del proyecto y el tránsito a siguiente debate, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Siguiente punto del Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proposiciones y varios, señor Presidente, y tiene...

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Senador Mario Fernández.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Gracias Presidente. Quiero robarles dos minuticos más, porque creo que es totalmente pertinente eh...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Discúlpeme, Senador.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Sí, sí señor.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Quisiera primero aprobar la proposición que se encuentra aquí y luego...

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Claro, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Tiene la palabra. ¿Hay alguna proposición en...?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, hay una proposición presentada por la honorable Senadora Susana Correa Borrero en lo siguiente: Cítese al señor Ministro de Transporte, doctor Eduardo Rojas; al Ministro de... -Jorge Eduardo Rojas- al Ministro de Gobierno, doctor Juan Fernando Cristo; a la señora

Ministra de Relaciones Exteriores, doctora María Ángela Holguín; a la señora Ministra de Trabajo, doctora Clara López Obregón, y al Director de la Aerocivil, doctor Alfredo Bocanegra, para que en sesión de la Comisión Sexta de Senado de la República, que habría de realizarse en la fecha que determine la honorable Mesa Directiva, respondan el debate de control político sobre la aplicabilidad del acuerdo entre el Gobierno de Colombia y Naciones Unidas, relativo al Estatuto de la Misión de las Naciones Unidas en Colombia, SOMA, en cuanto a la problemática surgida con las aeronaves y tripulaciones contratadas para el cumplimiento del acuerdo, sin el lleno de los requisitos exigidos en Colombia para el resto de las aeronaves y tripulaciones que operan en el país, todo con el pretexto de la aplicabilidad de los acuerdos de paz, afectando a las empresas y pilotos nacionales. Invítese al señor Procurador General de la Nación. Presentada por la honorable Senadora Susana Correa Borrero.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración la proposición leída.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobada, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Ahora sí, doctor Mario Fernández, por favor.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Gracias Presidente. Voy a hacer referencia a un suceso desafortunado que ocurrió el Viernes Santo en el departamento de Sucre casualmente, luego de una actividad de índole folklórica, que históricamente se venía desarrollando toda las semanas santas en el municipio de Coveñas, a las cuales no puedo negar que en algunos años acudí, a veces en contra de la voluntad de mi familia, pero el mismo espíritu joven lo lleva a uno a asistir a ese tipo de eventos, y ese día, después de un increíble concierto, uno de los artistas con más proyección en este país, promisorio, no solamente por ser hijo de quien fue, sino por su mérito tal en su desarrollo como cantante y artista integral, se apagó la vida de Martín Elías Díaz en un accidente de tránsito, en la carretera que conduce a la ciudad de Cartagena. Con mucha tristeza en realidad, con mucha nostalgia, no solamente por ser seguidor del folklor vallenato, por ser de la Costa Caribe, sino

porque era mi amigo en lo personal, lamentamos enormemente esta tragedia, nos solidarizamos con sus familiares y sus seguidores; lo llamaban el “Hombre del Millón de Amigos”, que era un joven con un carisma increíble. Siempre se habla muy bien del que fallece, pero en realidad este hombre había logrado cultivar una hilera enorme de seguidores y de amigos, que hoy nos tiene realmente acongojados. Yo me he tomado la vocería aquí en la Comisión, no solamente por la afinidad que tengo con su familia, sino porque en varias ocasiones hemos tratado el tema del estado de las carreteras de nuestros departamentos y yo, señor Presidente, especialmente he hecho énfasis en el estado de esa carretera, una carretera que por demás yo utilizo casi que semanalmente por la concurrencia que tengo con el aeropuerto de la ciudad de Cartagena y la posibilidad que me da viajar a través de ese terminal. Yo, señor Presidente, quería dejar una constancia de mi preocupación sobre el estado de la carretera y las acciones que va a tomar la ANI y el Ministerio de Transporte sobre el deterioro de la misma, pero quería pedirle muy respetuosamente que hiciéramos un minuto de silencio por el alma de ese gran joven, por el fallecimiento de ese gran ser humano, por el vacío que le deja al folklor vallenato, y por el dolor que nos ocasiona a todos los colombianos que una persona con ese mérito, muera a tan corta edad.

Minuto de silencio.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Continúe Senador.

El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer:

Gracias Presidente. Sólo me queda desearte paz en la tumba a ese gran ser humano y que Dios lo tenga en su gloria, amén. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

A usted, Senador., y creo que toda la Comisión Sexta del Senado de la República comparte su preocupación, tanto de las vías, como todo el tema de accidentalidad en Colombia.

Agotado el Orden del Día, y siendo las dos doce y veintiún minutos de la tarde (12:21 p. m.) el señor Presidente levanta la sesión y la convoca para el día siguiente, a las 10:00 a. m.

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ
Presidente

ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 26, de la sesión del día 18 de abril de 2017, que consta de 25 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (14) días del mes de junio de 2017.

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

* * *

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE**

ACTA NÚMERO 28 DE 2017

(abril 25)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día veinticinco (25) de abril de dos mil diecisiete (2017), siendo las diez y veintisiete minutos de la mañana (10:27 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

– Llamada a Lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cabrera Báez Ángel Custodio
Correa Borrero Susana
García Zuccardi Andrés Felipe
Prieto Riveros Jorge Eliéser.

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

Aguilar Hurtado Mauricio
Bustamante García Éverth
Martínez Rosales Rosmery
Niño Avendaño Senén
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Cuatro (4) Senadores presentes, señor Presidente, hay quórum deliberatorio.

Con las siguientes excusas dejan de asistir los honorables Senadores:

Acuña Díaz Laureano Augusto, y

Santos Marín Guillermo A.

Bogotá, D. C., abril de 2017

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE

Secretario de la Comisión Sexta

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 25 de abril, del presente año.

Cordialmente,

Sandra Vergara Pérez,

Asistente.

Anexa incapacidad.

Con la Resolución número 220 del 7 de abril de 2017, allegada a la Comisión, deja de asistir el honorable Senador Santos Marín Guillermo Antonio.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, ¿qué personas citadas e invitadas se encuentran?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, hoy en la Comisión que tenemos internamente una audiencia pública del Proyecto de ley número 46 de 2016 Senado, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, sus especificaciones entérminos de calidad y se dictan otras disposiciones*, citados: Entidad, Ministerio de Transporte, han delegado al Viceministro de Infraestructura, el doctor Dimitri Zaninovich Victoria, que se encuentra presente, señor Presidente, a su mano izquierda. De Invías el Director General envía un oficio, que dele... que está encargado de esta audiencia el ministro... el Ministerio de Transporte. Por parte de la ANI se encuentra presente Camilo Jaramillo.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Quién es Camilo Jaramillo?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

El Vicepresidente de Estructuración, que se encuentra al lado izquierdo suyo, señor Presidente, y el doctor Diego Beltrán (*), que es el Gerente

en la Vicepresidencia Jurídica; se encuentran ahí, señor Presidente. De la Cámara Colombiana de Infraestructura no ha llegado la Delegada, que es la doctora Laura Sambrano Infante. Ahora, de algunos invitados: ATC, el Presidente, el doctor Dayron Gómez Mejía, también viene Felipe Muñoz Monroy, que es el Director de Gestión Gremial de la ATC. De Colfecar, el Presidente Ejecutivo, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, salió y se encontraba, muy bien. De Analdex, Presidente Ejecutivo, Javier Díaz Molina; de Asecarga, el Presidente Ejecutivo, Jairo Herrera Murillo... Vicepresidente Ejecutivo, Juan Manuel Herrera, de Asecarga, muy bien; del Consejo Privado de Competitividad, la doctora Clara Patricia Martín; del Consejo Superior del Transporte, el Director Ejecutivo. Fredy Camilo García, muy bien; de la ADITT, el Director Ejecutivo, el doctor José Yesid Rodríguez Hernández; de la CCT, Director Ejecutivo, Jorge García; de la ACC, el Delegado, el doctor Juan Carlos Bobadilla, muy bien, al fondo; de la Cámara Nacional del Transporte, Presidente, Ricardo Virviescas, presente; de Defencarga, la Directora Ejecutiva, Clarita García Rúa; de Fedetranscarga, la Delegada, la doctora Nidia Buitrago; de la Fundación más Carga el Delegado, Jorge Diego Salazar; de la representación de los conductores del paro camionero, Manfry Parra. Bueno, un delegado de los usuarios del peaje de Acacías, el doctor Arley Fernando Gómez; de Sinalco Valle del Cauca, Presidente, Óscar González, muy bien. En calidad de observadores asiste la Procuraduría General de la Nación, doctor Juan Carlos Argüello Cuervo, funcionario adscrito a la Procuradora Delegada de la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, se encuentra presente, señor Presidente; de la Contraloría General de la República, la doctora Martha Marlene Isoza Hernández, Directora de Estudios Sectoriales, ¿se encuentra? Bueno, viene ya. Esos son los citados e invitados, señor Presidente, por parte de la Comisión a esta audiencia.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sírvase leer el Orden del Día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día martes 25 de abril de 2016, a las 9:30 a. m.

I

Llamada a lista

II

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

III

Audiencia Pública sobre el Proyecto de ley número 46 de 2016 Senado, por medio de la cual

se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones, en cumplimiento de la Proposición número 41 de 2017.

Invítese al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón; y al señor Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez.

PROPOSICIÓN NÚMERO 41 DE 2017

Convóquese por la Comisión Sexta del Senado, una Audiencia Pública, en fecha y hora que designe la mesa directiva de la Comisión, para abordar el tema contenido en el Proyecto de ley número 046 de 2016 Senado, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.*

Invítese a todos los actores involucrados e interesados en el tema.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por la honorable Senadora *Susana Correa Borrero*; y aprobada por unanimidad en la sesión del 4 de abril de 2017.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón; y al señor Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, doctora Susana, me parece que debiéramos como iniciar, ya que están las personas invitadas; mientras se completa el quórum necesario para la aprobación del Orden del Día, podemos ir avanzando. La metodología, me parece a mí, en primer lugar, me parece es que la doctora Susana Correa haga una exposición del proyecto de ley. Invito a las personas que están citadas, perdón, invitadas, que se me registren aquí con el señor Secretario o con alguna persona de la Comisión, por favor, en este instante. Una vez hable la Senadora, le vamos a dar la palabra a las personas que han sido, que han... que están acá presentes y que quieran intervenir, por eso se llama "audiencia pública". Se encuentra también la Senadora María del Rosario, autora del proyecto, entonces ella me dirá cuando quiera intervenir, para todos los efectos... no, pero ahorita usted arranca, tranquila, doctora Susanita. Entonces

es este orden de ideas... –hoy estoy tranquilo, no se preocupe– bueno, entonces arrancamos, arranco... Doctora Susana, por favor, tiene el uso de la palabra.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias señor Presidente, con un saludo al Viceministro, a todos los funcionarios, a todos los invitados, muchísimas gracias por estar aquí. Señor Presidente, yo quisiera, y por eso estaba de pronto insinuándole algún cambio, y es que lo que queremos es eh... yo voy a hacer como una introducción, pero el tiempo mío me lo voy a dividir con la Senadora María del Rosario, para que ella explique a cabalidad cada uno de los puntos, sobre todo la fórmula. Quiero, primero, señor Presidente, decir que el concepto del MinTransporte acaba de ser repartido a todos nosotros, los Senadores, en esta comisión, pero no ha sido radicado oficialmente, y no me parece que un concepto como este llegue precisamente cuando se vaya a empezar la audiencia pública y menos un documento que no ha sido oficial; me parece que ese no es el comportamiento que se debe tener y dice... yo sé que no ha sido usted, pero sí sus funcionarios, y me parece que esto hay que corregirlo. Las cosas aquí primero se radican oficialmente y después nos las entregan a nosotros, no vaya a ser que nosotros en la exposición nos dirijamos a este concepto, cuando no es ni siquiera oficial; me parece que esto no debe suceder. Con el fin de hacer...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señora... le aclaro lo siguiente en su misma línea: Yo como Ponente, también de este proyecto de ley, desde el año pasado solicité una comunicación y hasta hoy llegó, señor Viceministro, por lo tanto se nota el entusiasmo de este proyecto de ley por parte del Gobierno. Puede continuar.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Gracias Presidente, muchas gracias por su apoyo, ahí se nota, pero, pero vuelvo y repito, estas irregularidades no deben suceder y hago un llamado al Secretario, porque él no puede dejar que esto suceda: Mientras no es una información oficial, nosotros no debemos de contar con ella. Entonces quisiera que alguien de la Secretaría nos diga si realmente este documento fue radicado oficialmente ante la Secretaría ya. Con el fin de hacer mucho más dinámica esta audiencia pública, después de hacer yo una introducción, vamos a darle espacio a la Senadora María del Rosario Guerra, copartidaria mía, para que sea ella la que nos presente detalladamente algunos aspectos del Proyecto de ley número 046 del 2016, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 del 93 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación,*

sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones, y seguidamente daremos paso a todos ustedes, invitados e interesados, que nos están acompañando, a los cuales también les agradezco, porque si algo tiene una audiencia pública es precisamente oír los sectores. Nosotros, no solamente como partido, sino como Senadores de esta Comisión, tenemos casi que como regla general oír primero a todos los sectores, y qué piensan acerca de un proyecto que se está presentando. Soy una de las coordinadoras ponentes de este proyecto de ley y haré solamente algunos comentarios para ambientar, resaltar la importancia que tiene para el país este proyecto, resaltando lógicamente que el objetivo principal de los peajes y la tarifa que por él se paga, fue creada por la ley para mantener y conservar el buen estado de las carreteras o vías nacionales que se transiten por ellas, y así lo dice la Ley 105 de 1993, pero la verdad es que esto no está sucediendo en muchas partes, y que realmente este proyecto de la Senadora María del Rosario lo que nos da es una solución. Miren, nosotros, que hemos trabajado muy cerca con ustedes, sobre todo con transporte de carga, esto es una clara queja casi a diario de los peajes, pero no solamente de ustedes, es de los usuarios de las vías de Colombia, independientemente que sean del sector Transporte, todos los colombianos en las regiones donde vamos nos preguntan: Si las concesiones tuvieron un tiempo de 25 y 30 años, ¿por qué llevan cincuenta y se siguen cobrando los peajes? En una de las comisiones que hemos... o sesiones que hemos tenido en esta Comisión Sexta, hemos preguntado, Senadores, si ustedes se acuerdan de la pregunta, a Carlos García de Invías, a Luis Fernando Andrade de la ANI, que nos digan por qué se sigue cobrando, cuando la concesión se ha acabado, y ellos tienen una tesis, que para mí realmente no es real, porque si yo voy a las carreteras del Valle y pago con gusto los peajes de las carreteras del Valle por su mantenimiento y por su situación, no pago en otras carreteras con gusto, porque las carreteras no están al mismo nivel ni con el mismo mantenimiento, y mucho menos quisiera que los vallecaucanos que nos recorremos el Valle del Cauca, tengamos que pagar, con lo que hoy estamos pagando en un peaje que ya se acabó la concesión, con la cual una parte va en mantenimiento, paguemos carreteras del resto de Colombia, cuando el esfuerzo lo hacemos los vallecaucanos. Entonces en hora buena esta ley, yo se lo he dicho a la Senadora María del Rosario Guerra, que estoy muy contenta con la presentación de esta ley, que independientemente que el concepto del Ministerio de Transporte no sea oficial, estoy totalmente en desacuerdo y les podemos desvirtuar cada uno de los puntos que acaban de dar, y seguramente ustedes, señores transportadores, me ayudarán, porque cada uno de esos puntos del concepto que ha dado el Ministerio de Transporte, son falsos.

Yo quisiera decir que este proyecto solamente cuenta con nueve artículos que buscan lógicamente eliminar algunas falencias actuales: Primero, como tener hoy una de las tarifas de peajes más costosas de Latinoamérica, siendo el país el número dos... el segundo país más rezagado en infraestructura vial o en vías; segundo, que no se obliga a que la infraestructura vial tenga varias infraestructuras, entre comillas: Zonas de servicios complementarios, zonas de descanso, restaurante, servicios sanitarios y estaciones de gasolina, entre otras. Los altos costos de los peajes en las carreteras de Colombia están afectando lógicamente la competitividad del país, hay estudios que así lo sostienen, y seguramente ahora la Senadora María del Rosario, en su explicación corta que nos va a dar del proyecto, lo demostrará. El precio de los peajes siempre ha estado en la agenda de las negociaciones entre el Gobierno y los transportadores; esto es una oportunidad de oro, para que de una vez por todas, por ley, podamos regular este tema de tarifas. Y este proyecto de ley establece una fórmula efectiva para calcular la tarifa de los peajes; miren, esta fórmula ha sido una fórmula estudiada, es una fórmula hecha por personas capacitadas y que han estudiado, economistas de unos altos niveles; esta fórmula no salió de debajo de una piedra, esta fórmula es una fórmula que no se le puede dar un nivel diferente a ser una fórmula analizada y estudiada por personas muy capacitadas en el tema; y en conclusión, el proyecto de ley pretende que a través de estándares técnicos y socioeconómicos se puedan definir las tarifas de peajes, lógicamente mejorar la competitividad y crear la economía del transporte. Gracias señor Presidente; le doy la palabra, para compartir el tiempo, a mi copartidaria la Senadora María del Rosario Guerra.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Así será. Doctora María del Rosario, en calidad de autora tiene la palabra.

La honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, muy buenos días, un saludo a usted, a la Senadora Susana Correa, que es también Ponente de este proyecto de ley, a los Senadores que están presentes, al señor Viceministro, a los invitados especiales. Este proyecto de ley fue radicado en el año pasado, eso es bueno tenerlo presente, y por supuesto del año pasado a hoy, en materia de peajes, se han dado muchos cambios, ¿y cuáles han sido? El aumento de los peajes, uno, y el aumento del número de peajes, el otro. Esto, este inicio lo digo porque hice un derecho de petición al Ministerio, a la ANI, para saber, a 31 de diciembre de año 2016, cuántos peajes había en el país; la respuesta que me dan es que a 31 de diciembre del 2016 de Invías hay 17 estaciones de peajes y de la ANE... de la ANI, perdón, hay 120 estaciones

de peajes. Eso es para que sepamos todos de qué estamos hablando en materia vial, y le hago unas preguntas sobre cuántas vías hay concesionadas y por cuántos kilómetros están concesionadas y adquiere el concesionario, entonces eso también para que sepamos que tenemos esa información actualizada y que no la encuentran en el proyecto de ley, porque este proyecto de ley se radicó el año pasado. ¿Cuáles son los objetivos fundamentales de este proyecto de ley? Son tres los objetivos fundamentales de este proyecto de ley: El primero, contar con un criterio objetivo para definir el valor de un peaje, que hoy vamos a ver, que hoy vamos a ver ese criterio se negocia con cada concesionario; el segundo objetivo del proyecto de ley es contar con una política actualizada en materia de peajes, la última está del año 2008; de allá a hoy, que han pasado cerca de 10 años, no se ha actualizado la política de peajes; y tercer objetivo del proyecto de ley, es que las vías que tienen concesión, que tienen peaje, deben contar con zonas de descanso adecuadas para los usuarios, esto es zonas donde una pueda parar, hacer uso de un baño, una cafetería, una estación de gasolina, o simplemente una persona que está en un camión manejando doce o quince horas seguidas, un sitio decente donde pueda parqulear su camión y pueda descansar. Entonces vamos rápidamente a mirar el proyecto de ley: Lo primero, hoy, hoy lo que queremos con este proyecto de ley es que se tome en consideración la calidad de la infraestructura; hoy en la definición de peajes no se toma en consideración la calidad de la infraestructura, para darles un ejemplo, tristemente hace 10 días murió en carreteras de mi departamento, entre Tolú Viejo y San Onofre, el cantautor vallenato joven Martín Elías; ahí el Peaje de San Onofre Valle 11.800 pesos y los cráteres de la vía, porque esa vía nos permite ahí Tolú Viejo-San Onofre-Cruz María La Baja-Cruz del Viso-Cartagena, ustedes vieran la capa y la calidad de la vía, y ese solo tramo tiene peaje en Lorica, peaje en Tolú y Coveñas, que no han comenzado siquiera a mover una pala de tierra en peaje en San Onofre, y resulta que aquí, cuando definen una tarifa de peajes, simplemente cogen el aumento del IPC y no toma en consideración la calidad de la infraestructura. Los peajes hoy día en Colombia no corresponden con la realidad económica de los colombianos: Con gusto un colombiano, sea transportador o no, pagaría un peaje si ve que la vía está en buen estado, porque eso le evita que se le deterioren sus llantas, su transporte, etc., etc.; pero cuando hablamos que para ir de Montería a Cartagena por esa vía, tienen que pagar en total cerca de 60.000 pesos, excúsenme, estamos, estamos hablando de cuántos colombianos tienen, si se tienen que movilizar, o entre Tolú y Coveñas, que están conurbados, entre Tolú y Coveñas, que están conurbados y que queda a 10 minutos, tienen que pagar un peaje cercano a los 11.000 pesos, pues han dejado de movilizarse de un sitio a otro. El tercer criterio es la política de peajes, como se han

hoy adjudicado los peajes en el país, no contempla la economía del transporte, ustedes dirán “¿qué es eso?”, los transportadores lo saben: Es de esperar que entre mayor recorrido haga uno, pues debería ser menor el costo; eso es lo que hemos visto en eco...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Un segundo, apruebo el Orden del Día.

La honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Sí Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, infórmeme si se completó el quórum

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, con el Senador Andrés García; sí señor Presidente, hay siete (7) Senadores.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿En consideración el Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Continúe doctora María del Rosario, qué pena.

La honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

La economía del transporte, entonces resulta que aquí entre más, más recorra, más hay que pagar, y dizque... entonces uno ¿pero por qué?, si se supone que lo que nos interesa es que se haga el mejor uso de la vía, y que eso signifique para el que la usa, también un beneficio. Y finalmente no responde a una identificación de criterios en materia de localización y de tarifa. Rápidamente miremos cada uno: ¿Los costos de peaje por qué no corresponde a la calidad de la infraestructura? Lo dijo la Senadora Susana, Susana Correa ahora: Colombia, dentro de América Latina, tiene de las más altas tarifas de peajes, aquí simplemente mire que solamente nos supera Uruguay y Perú. ¿Y cuál es la calidad de la infraestructura? Y me da mucha pena con el Ministerio de Transporte, pero el estudio de Fedesarrollo, y lo pueden buscar, porque nosotros nos documentamos muy bien, el estudio de Fedesarrollo, que es el estudio más completo que hay y más reciente, trae claramente que el 83% de las vías en el país están entre mal y regular estado. Entonces aquí claramente ustedes lo ven, y fíjense, y el 44% está definitivamente en muy al estado, y eso, ese es un estudio que demuestra el tema por solo *comentar** (00:20:44), y esto se soporta, y esto se soporta con lo que encuentra el Consejo Privado de Competitividad,

señor Viceministro: Mírese el informe de competitividad 2016-2017 del Consejo Privado de Competitividad, y también ratifica como un problema serio para la competitividad el estado de las vías. Y mírese el informe del Banco Mundial 2015, que también ratifica el mal estado de las vías como un freno a la competitividad. Entonces ¿qué nos preocupa? La calidad de la vía, para que pueda por ese gran bien público, que son las vías, tener mejor servicio y mejor calidad, y aquí lo tenemos en la diapositiva, que si ustedes lo encuentran, cómo Colombia a nivel internacional ha perdido posicionamiento, que significa que ha perdido competitividad por la mala infraestructura de las vías. En materia de costos de peajes: En materia de costos de peajes, no es cierto lo que dice el concepto que llegó aquí esta mañana del Ministerio de Transporte; fíjense ustedes, esta información que yo la saco, la saco del DANE directamente del Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera, es la última información del DANE. Fíjense ustedes, después de los combustibles, el costo del capital y los impuestos, los peajes pesaban un 7.6% en el índice, pero ¿qué vemos ahora?, fije... ¿qué vemos ahora? Que el Índice de Costos a este... en el año 2017 pasó de ese 7.5 al 11.82%, todavía le dieron un peso mayor al costo de los peajes dentro del costo del transporte, entonces no venga a decir el Ministerio que eso no es significativo; mire, primero, el combustible, y después del combustible vienen todo ese tema, y el ministerio lo que está diciendo es que el problema es de logística; excúsenme, no es solo de logística, la realidad es que los peajes, y ustedes mismos le dan esa ponderación, 11.82% para el año 2017, van a pesar; en la estructura de la costos de transporte van a pesar los peajes, y aquí lo ven ustedes soportado con cifras.

Los costos de los peajes, versus la remuneración de la infraestructura, señores, ¿qué aspira uno? Que hoy todas estas vías concesionadas, una vez recuperen la inversión, ese recurso adicional que ellos reciben o vaya al Estado, o vaya al Estado o se refleje en menores tarifas para los usuarios; voy a poner un caso concreto -no, anterior, por favor, el anterior, no, hacia... ese- este caso concreto, la vía Bogotá-Girardot: La vía Bogotá-Girardot, fíjense ustedes que esto es muy importante, el valor del contrato de la vía Bogotá-Girardot era de un billón 100.000 pesos, la última cifra, y aquí están de cuándo a cuándo lo pongo ahí; el ingreso esperado era de 1.5 billones de pesos, con lo cual se recuperaba la inversión. ¿Uds. saben?, al corte, que era julio del 2015, que fue el último corte, que nosotros lo hicimos para poder presentar el proyecto de ley, ya llevaba 1.68 billones de pesos recaudados, o sea, ya estaba por encima en el cien... estaban por encima, estaban en el 111% del ingreso, y solo habían, hasta ese momento, el contrato avanzado un 63%, entonces la pregunta es: ¿Por qué si eso es así, no se ha visto el usuario beneficiado? Y así les puedo sacar, pero la idea mía no es llenarla de ejemplos, ¿por qué si ya el

concesionario, el ingreso esperado lo ha superado, y después de que haga el monto que le corresponde para ciertas reposiciones y el monto que le corresponde para el Estado, por qué eso no se traduce en menor peaje para los usuarios? Esa es la pregunta de fondo y por eso hablamos también de que tiene que haber aquí una concepción diferente en la mirada de los peajes. El cuarto argumento, los peajes no son congruentes con la economía del transporte: Era lo que yo decía, sí es de esperar, y lo digo porque así se ve en la gran mayoría de países, que a mayor recorrido tiende a reducirse la tarifa, entonces miremos algunos temas: Aquí hay unas desproporcione gigantes, miren ustedes, Medellín-Turbo son 360 kilómetros, hay un solo peaje, que en ese momento pagaba 7.200; esa misma distancia se recorre entre Montería y Barranquilla y hay 7 peajes; ¿por qué en una hay uno y por qué en otra hay siete peajes? Ya esta cifra hay que actualizarla, porque estas cifras van hasta 2016. Otro ejemplo que les voy a poner: Cali-Rumichaca, hay 441 kilómetros, cinco peajes; y Bogotá-Buenaventura tiene cercano, 437 kilómetros, y hay 12 peajes; ¿por qué el mismo o similar kilometraje uno paga más que el otro?, ¿por qué? Otro ejemplo: Para ir de Bogotá a Santa Marta hay dos vías: Hay una vía que tiene 959 kilómetros, 16 peajes, que es la vía que va a Tunja-San Gil- Bucaramanga-El Copey-Santa Marta; y hay la segunda vía, que es La Vega-Dorada-Copey- Santa Marta, tiene similares, 964 kilómetros, esta tiene 10 peajes.

Entonces la pregunta que nosotros nos hacemos para este proyecto de ley, ¿dónde está la economía del transporte? Si son similares kilómetros y condiciones topográficas similares, porque me pueden decir “es que es una es de montaña, etc.”, y condiciones topográficas similares, ¿por qué la diferencia de peajes? Entonces nuestro proyecto de ley lo que hace fundamentalmente, si pasamos rápido para... es revisar lo que trae el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 en ese tema de tarifas, tasas y peajes, y fundamentalmente lo que estamos ahí es haciendo la precisión en el artículo primero, que ustedes lo tienen, en el proyecto de ley de cuál es el objeto; en el artículo segundo, las precisiones sobre las definiciones que trae el artículo 21 de la ley; y en el artículo tercero, en el artículo tercero de proyecto de ley se trae la urgencia de que el Gobierno cuente con una política integral de peajes, que no la tiene, que está desde el año 2008; y en el artículo cuarto del proyecto de ley los principios para esa política integral de peajes y la suficiencia financiera, la idoneidad técnica y socioeconómica, la infraestructura de calidad, el gobierno electrónico y la interoperabilidad. Colombia tiene que ponerse una meta, Colombia tiene que ponerse una meta: Nosotros de aquí al 2019, que cumplimos 200 años de vida republicana, deberíamos proponernos que todos los peajes fueran electrónicos, y fuera de eso, que hubiese la interoperabilidad, y el proyecto de ley lo está exigiendo; la ministra anterior había

dicho que desde hace un año se iba a dar, ¿dónde está?, ¿dónde está ese proceso? El artículo quinto, que es un artículo importante, es el Índice de Actualización de Tarifas de los Peajes; mire, la Unión Europea tiene esta... este instrumento lo utilizan en la Unión Europea y otros países, para calcular las tarifas de los peajes.

Esta fórmula, que aparentemente ustedes la ven como compleja, porque tiene unos símbolos que no se está acostumbrado, pero es una fórmula muy sencilla, ¿qué dice la fórmula? Lo que dice la fórmula es que el valor de los peajes va a depender fundamentalmente de tres temas: El primero, del IPC al 31 de diciembre del año inmediatamente anterior; hoy se toma el IPC de noviembre y normalmente dicen de octubre a noviembre, el más alto normalmente el que *toma**(00:29:39); aquí no, aquí es el IPC del año inmediatamente anterior. Segundo, se toma la calidad de la infraestructura, que es lo que resta, ¿qué quiere decir? Si la calidad es buena, si la calidad... entonces va a depender de la calidad de la infraestructura, y aquí se contabiliza la calidad de la infraestructura, porque entonces ¿cómo así que estamos pagando peajes con una vía como la de San Onofre?, donde el cráter fue una de las causas, entre otras, que pudo... que pudo llevar al triste fallecimiento de Martín Elías, ¿por qué? Porque nosotros y ustedes, el Gobierno, tristemente, y no de ahora, desde tiempo atrás, no ha tomado en consideración la calidad de la infraestructura. Entonces lo que estamos proponiendo aquí es que se tome en consideración el mejoramiento o la disminución de la calidad, o la ampliación y disminución de la infraestructura de carretera, y eso de acuerdo con los estándares técnicos que ustedes mismos, los ingenieros, miden y saben cómo medirlos. Y el tercer... y la tercera variable tiene que ver con el tráfico: Un peaje sí tiene que considerar el tráfico, tiene que considerar el tráfico; es de esperar que a mayor tráfico se reduzca... –Senador, buenos días– que a mayor tráfico se reduzca, se reduzca el valor de la tarifa y resulta que aquí no lo estamos viendo. Esa es la fórmula, considera esos tres aspectos, no considera más: Calidad, IPC y tráfico. El tráfico es una variable que busca que si hay más tráfico, el valor de la tarifa debe reducirse. Y si hay mejor inversión, mejor inversión, pues la gente con gusto paga el peaje, pero si no la hay, debe penalizarse la mala infraestructura.

El proyecto de ley, ya para finalizar, incluye también entonces el Sistema de Información Virtual de Peajes de Carretera; ¿qué estamos buscando? Que en tiempo real los usuarios conozcan la hoja de vida de cada peaje, cuánto se recauda, cuál es el tráfico real...*(00:31:57); cuál es... una información georreferenciada de zonas de atención complementaria, de espacios de atención, quejas y reclamos de los usuarios, algo que debe estar hoy y que uno en las aplicaciones móviles lo puede utilizar en tiempo real, un

sistema de información virtual de peajes. Y finalmente, incluye, como ya lo había dicho, las zonas de descanso como una obligación y se deja un artículo último, que es de transición, ¿qué significa el artículo último de transición? Y es que para las concesiones que están vigentes en el momento en que salga la ley, pues se les respeta la vigencia y para las nuevas concesiones entrará, entrará esta normatividad; eso se ha hecho en otros sectores, cuando fui Ministra de Comunicaciones, lo hicimos en Comunicaciones; ahí se respeta lo vigente al momento de expedición de la ley y de ahí para adelante, las nuevas concesiones se someterán a lo contenido en la ley. Quiero agradecer de manera especial los aportes que le han hecho al proyecto la Senadora Susana Correa, por supuesto el Senador Pedraza, que hizo unas proposiciones, y el Senador Mauricio Aguilar. Con esto, señor Presidente, terminaría yo mi intervención, para poder escuchar a los invitados y a ustedes, los Senadores de la Comisión Sexta. Mil gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, el objeto de esta sesión es una audiencia pública para escuchar la gente, pero aquí el Senador Aguilar me ha insistido, entonces por dos minutos, mi hermano, y perdone que sea así, porque me da pena, o sino para qué invitamos la gente, o si no hacemos otra sesión. Bueno, doctor Aguilar, dos minuticos, por favor.

El honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, muchas gracias y mi cordial y respetuoso saludo a todos, aquí a los compañeros. Senadora María del Rosario Guerra, bienvenida aquí también a su Comisión Sexta. Señor Viceministro de Transporte, doctor Dimitri, también bienvenido. Importante esta audiencia pública, no solo de lo que la Comisión Sexta ha trabajado durante este tiempo, no solo generando estas preocupaciones con el tema de los peajes, de las tarifas y el estado de la infraestructura vial de nuestro país. Sé que el tiempo es corto; yo estoy complacido de apoyar este proyecto de ley, no solo por la necesidad de la competitividad y el desarrollo de la tecnología y la aplicación de la misma en cada uno de nuestros corredores viales, pero qué bueno también sería que se viera reflejado hoy no solo el valor de los peajes, también se hubiese reflejado en cada kilómetro de pavimento, de asfalto en cada uno de estos corredores viales de nuestro país. Pero yo quiero concentrarme en algo, señor Viceministro, Senadora María del Rosario Guerra, Senadora Susana y demás compañeros, aquí me genera una gran preocupación, sobre todo, con el tema del corredor Bogotá-Bucaramanga por la vía a Chiquinquirá: Ayer la Cámara de Comercio hizo una reunión, convocando no solo a las autoridades del departamento, sino al bloque parlamentario, primero con la preocupación de los compromisos sobre la concesión Zipaquirá-Bucaramanga, no

hay cierre financiero; y para el corredor Barbosa-Bucaramanga, donde se tuvo que prorrogar la concesión hasta el 30 de junio, para saber cuál iba a ser ese nuevo modelo de concesión, pues ayer de la ANI nos informaron de que todavía no había ese cierre financiero; y aparte hay un compromiso muy grande del Gobierno nacional, en cabeza del señor Presidente Juan Manuel Santos, el señor Ministro de Hacienda, de la construcción de la variante para San Gil, tristes y sorprendidos también con la noticia de que no sabía cómo se iba a financiar esta obra, que son cerca de los 130.000 millones, y una de las alternativas que iba a hacer, era vía el recaudo, vía... el recaudo de los peajes, entonces cuando el Gobierno nacional había anunciado que iba a ser vía obra pública la construcción, ahora genera esa incertidumbre; pero también, oh sorpresa, el valor de los peajes para el año 2017 tuvieron un incremento del 5.8%, creo que ese fue del... el IPC.

Dentro de este corredor de Bogotá-Bucaramanga hay seis peajes, pero me llama la atención que dentro de estas rutas, consultado no solo por la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, vimos las tarifas de los peajes para el 2017, dentro de estas rutas nacionales y sus peajes, que es la Ruta 8, me llevo con sorpresa de que el peaje de Los Andes tuvo un incremento del 5.1, Casablanca 5.5, el de Saboyá 5.5, el de Oiba tuvo en categoría uno el 15.2% de incremento, categoría uno, San Gil 5.5 y Los Curos o Curos 5.5. Llama la atención que para el mismo peaje de Oiba, para no extenderme, categoría dos, el mismo peaje de Oiba, que por eso quería generar ese interrogante, señor Viceministro, que para el peaje de Oiba en categoría dos tuvo un incremento del 169%, que paga 21.300 pesos en la actualidad. Entonces primero no hay concesión, no hay cierres financieros para la concesión Zipaquirá-Bucaramanga y el corredor Barbosa-Bucaramanga, y sí hay un incremento de esta magnitud, y ahora cuando ni siquiera se ha firmado cómo va a ser la financiación, o ayer nos generó esa duda, o contradijo al Gobierno nacional la Agencia Nacional de Infraestructura, sobre la financiación de la variante para San Gil.

Entonces yo sí quería generarle esta inquietud, no extenderme más por la audiencia pública, de la necesidad de estos peajes electrónicos; yo creo que el Plan Nacional de Desarrollo, cuando lo construimos, lo discutimos fue precisamente el uso y el aprovechamiento de las herramientas tecnológicas, pero bien aplicadas, no como hoy desafortunadamente se ven en... como las fotomultas y otros sistemas, que desafortunadamente están golpeando el bolsillo de los conductores. Entonces sí quería dejar este interrogante, apoyamos este proyecto de ley, desde luego, escuchando también todas estas inquietudes que ayuden a enriquecer. Señor Viceministro, con todo el cariño y el aprecio, quería dejar esta inquietud, que nos genera preocupación, no

solo por este corredor, sino también por unos compromisos que el Gobierno anuncia y que ojalá no vayan a quedar por ahí en el aire. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, muy bien, gracias Senador. Bueno, vamos a darle la palabra a la gente, a las personas que asistieron a esta audiencia: En primer lugar, el Presidente de ATC, ¿dónde se encuentra?, por favor, y se...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Dayron Gómez.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, la persona que sea, es tan amable y...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Delegado, bien pueda, siga. El doctor Felipe Muñoz Monroy, Director de Gestión Gremial.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Aquí, por favor, aquí a la... qué pena, y de igual manera, y se me prepara, el Presidente de Colfecar, ¿al fin llegó, el doctor Rodríguez? No ha llegado. Analdex no vino, Asecarga ¿sí está alguien? Por favor, se me prepara aquí, por favor, y vamos... exactamente, entre tres... dependiendo... bueno, vamos a escucharlos con calma y a ver. Tiene la palabra.

El Director de Gestión Gremial de la ATC (Asociación de Transportadores de Carga), doctor Felipe Muñoz Monroy:

Bueno, muy buenos días a todos...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Para todos los efectos, le pido el favor su nombre y cargo, para que quede grabado en el acta, por favor.

El Director de Gestión Gremial de la ATC (Asociación de Transportadores de Carga), doctor Felipe Muñoz Monroy:

Claro, muy buenos días a todos, mi nombre es Felipe Muñoz, Director de Gestión Gremial de ATC, Asociación de Transportadores de Carga, miembro de la Cruzada Nacional Camionera. Los transportadores de carga, a todos los honorables Senadores, de verdad que agradecemos este proyecto de ley que están planteando el día de hoy. Más que una urgencia y más que una necesidad, es un llamado urgente de parte de los transportadores de carga, para que realmente se haga el control en todas estas... en toda la anarquía en la que se desarrolla el transporte de carga en Colombia, realmente es una anarquía, ¿por qué es una anarquía? El tema de relaciones económicas es una anarquía y este tema de peajes

es realmente una anarquía, aquí se ponen peajes sin ninguna consideración técnica, se ponen peajes... no hay un limitante de kilómetros; veía en estos días una noticia del año 2012, en la cual el doctor Luis Fernando Andrade decía “vamos a poner peajes solamente a 40 kilómetros”, ahí hoy en día hay peajes a menos de 30 kilómetros. Es cuestión de uno hacer los análisis de los peajes y no hay ningún orden ni ninguna justificación para los peajes. Los transportadores de carga tenemos problemas mayores, porque las grúas que utilizan las concesiones son solamente para carros pequeños, entonces cuando nosotros tenemos un problema en la vía, pese a que pagamos el peaje, no tenemos servicio, no tenemos asistencia, eso es un problema gravísimo. Haciendo un análisis del año 2014, entre enero a julio del año 2014 se otorgaron por la Ministra Cecilia 14 peajes y 2 alzas; ahí están los peajes de Odebrecht, inclusive se crean peajes para el pago de los malos manejos del país, esos dos peajes no tienen ninguna justificación técnica, que es el peaje de Platanal y el peaje de Gamarra en la Ruta Sol... en la Ruta Dos, en la Ruta Dos del Sol, entonces se viene generando... eso es como una caja menor, no sabemos para quién, pero realmente no le aporta al avance y a la logística del país. Vemos con preocupación cómo los generadores de carga, los *bienes**(00:42:35) generadores de carga, se rasgan las vestiduras diciendo que el transporte en Colombia, y hacen el ejemplo de siempre, “es más barato un transporte a China que un transporte Bogotá-Buenaventura”, ese es el ejemplo de siempre, o sea, falta de técnica, pero siempre es el mismo ejemplo, pero es claro, si el 40% de los costos de transporte son combustible y el 20% son peajes, ¿cómo no vamos a tener un transporte de carga costoso? No hay nada más eficiente, señores Senadores, que un transportador de carga en el país, que sale a las diez de la noche de cualquier puerto y llega a las seis de la mañana del día siguiente a cualquier ciudad capital, recorriendo 400 kilómetros, exponiendo su vida, en carreteras de tan mal estado, como es el caso de San Onofre, el caso de San Onofre puntual, en el cual en agosto del 2016 tuvo un incremento de su tarifa del 72% y como dice la Senadora, no le han puesto una palada de tierra a ese peaje, un 72% de la noche a la mañana, para no hacerle nada a la vía.

Cuando hemos cuestionado esto ante el Ministerio de Transporte, la ANI lo que nos ha respondido es que el Gobierno nacional no tiene con qué hacer las vías; entonces en este momento se le entrega al privado, y el privado tiene cinco años para llegar a un punto de equilibrio, para empezar a trabajar la vía. Eso no tiene sentido, no tiene ningún sentido, que paguemos vías a futuro, y realmente pasa el tema, un chiste que decía mi jefe, el tema de la cuarta generación: Las vías de cuarta generación son de cuarta generación porque no las van a ver ni mis hijos, ni los hijos de mis hijos, ni los hijos de... sino la cuarta generación de mis hijos; esas son las vías de cuarta generación,

porque no entendemos que es de tercera, que es de cuar... no, realmente la falta de infraestructura nos ha afectado.

Un dato adicional que quiero que tengan en cuenta es el tema de... en todas las resoluciones de peajes, hay 200 pesos que le asignan al Plan de Seguridad Vial, al Plan de Seguridad, que es el tema de los meteoros y la policía para las carreteras. La Dirección de Tránsito y Transporte, cuando uno habla en la calle con los policías, muchos de esos policías les toca pagar su plan de celular de su bolsillo, no tienen muchas veces con qué tanquear un carro, o sea, se van 200 pesos de todos los pagos de peajes supuestamente para la seguridad de las vías, y los policías en la carretera les toca con las uñas prestar su servicio, al igual que en muchos casos tanto el Ejército como la Armada. Entonces sí es de celebrar este proyecto de ley, en el cual, por fin, por fin, se le va a poner un orden y un control a todo este tema de peajes: El Gobierno nacional está haciendo una carrera muy larga por querer entrar a la OCDE, toman las recomendaciones en tema de impuestos, hacen su reforma como tal, pero no siguen las recomendaciones en temas de peajes y en tema de infraestructura, esas sí no las seguimos, solamente cogemos las que nos interesa para el recaudo. Los peajes se volvieron sencillamente un sistema de recaudo, sin agregar valor a las vías del país; por eso celebramos y apoyamos este proyecto de ley.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, gracias. Continúa de Analdex, el Presidente Ejecutivo de Analdex, por favor... Ah, de Asecarga.

El Presidente Ejecutivo de Asecarga (Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga), señor Jairo Herrera Murillo:

Jairo Herrera.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Les voy a pedir un favor a las personas que van a intervenir: Que hagan un esfuerzo de no repetir lo que dijo el exponente anterior. Continúe, por favor.

El Presidente Ejecutivo de Asecarga, señor Jairo Herrera Murillo:

Jairo Herrera Murillo. Bueno, primero que todo, muy agradecido por la invitación a esta Comisión Sexta, señor Presidente, Vicepresidente, Secretario, honorables Senadores, a los dirigentes gremiales e invitados especiales. Al interior de nuestro gremio, que representamos empresas de carga por carretera, nuestra preocupación siempre ha sido, por supuesto, el transporte de carga por carretera, pero el concepto de los peajes es fundamental, porque constituye casi el 10% de los costos operativos de los vehículos, pero más allá de eso, a mí me parece, y al interior de

nuestro gremio que representamos, las empresas de carga, generalmente la posición de los peajes se ve una clara ausencia de técnica en la ubicación de los mismos y por supuesto en el mismo cobro de estos peajes. De manera que como decía mi compañero gremial, nos parece oportuno y buena esta iniciativa del proyecto de ley, para establecer no solamente el sistema de información, sino elaborar o mejor, costear el valor de los peajes en las vías nacionales. Quiero que tengamos en cuenta nuestro transporte de carga muy aporreado por el problema que tenemos hoy en día de la crisis de carga en el país, la sobreoferta vehicular y el sistema de sanciones que tenemos, de manera que la imposición de este proyecto de ley o la aprobación, mejor, la aplaudimos, pero por favor, señores Parlamentarios y la Ponente, la doctora Guerra, quiero que tengamos en cuenta estas consideraciones técnicas, más aún, quiero hacer un llamado de atención sobre lo que se comentaba aquí, sobre un sobre costo en los peajes, que en el Gobierno del Ministro Canal Mora se instituyó por una simple resolución. Nosotros, a través de una entidad que se llama Corpovehículos, que es la Corporación Nacional de Propietarios de Vehículos Particulares, y nuestro gremio, hemos tratado de indagar la aplicación de esos recursos y los vemos que se hace a las volandas, sin ningún control y solamente repartidos no sé cómo por la Secretaría de Invías. A los señores Parlamentarios y a los organismos de control les pedimos celeridad en el control y aplicación de esos recursos, que los pagan tanto los públicos como particulares cuando pasan un peaje; esos son recursos que ameritan que la Nación los utilice pero bien aplicados, no quiero decir con eso que los están robando, pero sí hago una advertencia de que hay que echarle ojo a esos recursos, mirar su aplicación y mirar hasta dónde vienen.

De manera que les agradezco la invitación a este debate, lo vemos fructífero, apoyamos la iniciativa técnicamente establecida y por supuesto, ojo con los costos a los camiones de carga, que son los más afectados por esta medida. Muy agradecido, gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

A usted, muy amable. ¿Clara Patricia Martín Castro? ¿Sí?... Ah, no quiere hablar, le dio pena, bueno. Fredy Camilo García Moreno y se prepara José Yesid Rodríguez Hernández, ¿está? Eh... Jorge García del CCT.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por favor, estamos en audiencia pública, por favor escuchemos a las personas que están interviniendo.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Continúe, por favor.

El Director Ejecutivo del Consejo Superior del Transporte, señor Fredy Camilo García Moreno:

Eh...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Su nombre y para efecto del acta, por fa.

El Director Ejecutivo del Consejo Superior del Transporte, señor Fredy Camilo García Moreno:

Bueno, mi nombre es Fredy Camilo García Moreno, soy Director Ejecutivo del Consejo Superior del Transporte. Primero, quiero saludar al honorable Senador Ángel Custodio Cabrera, Presidente de la Comisión Sexta de Senado, y agradecerle también a la doctora María del Rosario Guerra por esta iniciativa; la verdad, desde el sector de transporte de pasajeros sabemos lo atenta que está usted, no solo a este tema, sino también a temas como el de transporte mixto, que tanto nos ocupa. Tengo una comunicación de solamente dos hojas, que me permito leer: Respetado Presidente, el Consejo Superior del Transporte, en representación de sus gremios afiliados, quiere expresar a los coordinadores ponentes, honorable Senadora Susana Correa Borrero, el honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado, honorable Senadora Rosmery Martínez, Ángel Custodio Cabrera, Laureano Acuña, Mario Fernández Alcocer, Senén Niño Avendaño, Jorge Eliéser Prieto y Éverth Bustamante, su apoyo total e irrestricto al Proyecto de ley número 046 de 2016. Dentro de la estructura de costos de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, para el primer trimestre de 2017 el Índice de Costos de Transporte Intermunicipal (ICTIP), presentó una variación del 3.73%; en el primer trimestre de 2016 la variación fue 2.44. Por grupos de costo se registraron las siguientes variaciones: Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, 2.82%; combustibles, 2.90%; costos fijos, 3.38%; insumo, 3.39%; y peajes, 5.58%. En el primer trimestre de 2016 las variaciones fueron: Combustibles, -2.46%; partes, piezas y servicios de mantenimiento y reparación, 2.55%; insumos, 2.60%; costos fijos, 4.29%; y peajes, 6.82%. En los últimos 12 meses, hasta el primer trimestre de 2017, el ICTIP registró una variación de 4.78 frente al primer trimestre de 2016; por grupos de costos, costos fijos presentó una variación de 2.97%; partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, 4.25; insumos, 4.91%; peajes y uso de terminales, 5.97; y combustibles, 6.07. Para nuestras organizaciones es muy importante expresar que crear una política integral de peajes en infraestructura de transporte, modo carretero, es una iniciativa que puede dar orden en esta materia, razón por la que resaltamos este aspecto, ya que una política pública orientadora de esta infraestructura, dará reglas claras y seguridad jurídica a todos los actores involucrados.

Del mismo modo, resaltamos la creación del Índice de Actualización de Tarifas de Peajes de Carreteras y solicitamos que se tenga en cuenta la existencia del Índice de Costos de Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP), elaborado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, para validar y actualizar la información del mismo. Por último, expresamos las siguientes observaciones con relación al proyecto, con el fin de que en su trámite se adviertan y solucionen, para fortalecer esta importante iniciativa en beneficio del sistema de transporte: Primero, advertimos que al modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, se pueden cambiar los fundamentos de distintas reglamentaciones a cargo del Ministerio de Transporte, algunas que no tienen que ver únicamente con las vías, como las relacionadas con terminales de transporte; sugerimos oficiar al Ministerio de Transporte, para tener claridad sobre ese tema. Segundo, teniendo en cuenta que al referir a los artículos 42 y 43 de la Ley 105 de 1993, en el artículo tercero, y el párrafo del artículo cuarto, en el entendido que el Ministerio de Transporte deberá, dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la ley, integrar al Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura la política integral de peajes, recordamos que ese plan se adopta dentro de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, razón por la que invitamos al estudio constitucional de esa medida. Tercero, consideramos que el Legislador debe cobrar de plano y sin excepciones peajes por el uso de la infraestructura vial a la motocicleta, vehículo que causa más de 4.300 muertes anualmente, que está siendo subsidiado en materia de seguros por los vehículos de servicio público y particular, y que son plataforma de la informalidad; un cobro por este servicio puede eliminar el incentivo de su uso, apoyar a la seguridad vial y controlar indirectamente la informalidad.

Por último, reiteramos que es muy importante vincular el Índice de Costos de Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP), elaborado por el DANE, para validar y actualizar la información del índice propuesto en materia de actualización de tarifas de peajes. Agradecemos su atención y estamos atentos al trámite de la iniciativa. Con eso concluyo, honorable Senador Ángel Custodio, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias a usted. Sigue el señor García, por favor, y se me prepara... ¿Juan Carlos Bobadilla está? Se me prepara, por favor. Señor García, tiene la palabra, y después Ricardo Díaz, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Virviescas.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Virviescas, Virviescas, por favor. Señor García.

El Presidente de la CCT (Confederación Colombiana de Transportadores), señor Jorge Ignacio García:

Muchas gracias, un cordial saludo, honorable Senador, al señor Secretario, a la doctora Guerra, Senador Pedraza, al Senador Jorge Eliéser, a la doctora Susana, al Senador Mauricio. Veo que está la Comisión Sexta muy interesada en nuestros problemas y le agradecemos de antemano. Todos sabemos que el tema de peajes nos tiene sacrificados, nos tiene agobiados, porque se ha manejado un incremento en los peajes desafortunado, aquí no se ha hecho ningún consenso con el sector camionero, nunca fuimos consultados cómo llevan a *elevantar** (00:55:36) ciertos incrementos y por lo tanto, pues nosotros nos hemos quejado y por eso la cruzada camionera en pleno ha hecho un procedimiento muy unificado por los sobre costos que han generado estos incrementos, que no han sido consultados ni concertados. Vemos también que en la estructura de costos nos representa el 13% en nuestra estructura de canasta camionera de los insumos, en los costos reales; al igual, no entendemos por qué nunca se manejó un tema que conocíamos de años anteriores, sobre el tema de las distancias equitativas en el tema de un peaje y otro: Vemos que en el caso de Villavicencio en 95 kilómetros tenemos tres peajes, son los más costosos de toda la geografía colombiana; vemos que se proyecta con las vías de cuarta generación un incremento de peajes prácticamente desafortunado en la misma forma que lo he dicho, ¿por qué? Porque es que la estructura de costos no se cumple. El señor Ministro de Transporte fue muy claro en decirnos: “Muchachos, no se preocupen que nosotros insertamos los valores, los incrementos nuevos, en su estructura de costos, para que tengan ustedes con qué cancelar tanto insumos, combustibles, repuestos, etc., y en el tema de peajes”, cosa que no se ha hecho. Incluso, aprovecho la oportunidad para decirle a la Comisión Accidental, que fue muy amablemente designada por la Comisión Sexta, para que nos acompañen en la *pensión** (00:56:51) de citar al señor Ministro, a un debate público que hemos querido hacerle con el tema de contarle la verdad al país. *Se ha manejado**, el señor Ministro dice que cumplió en un 85%, que le falta solamente el 15, pero curiosamente ese 15%, para nosotros los camioneros, representa el 90% de la problemática camionera, entonces pues en ese espacio podríamos darle ya un debate más claro sobre el tema.

Al igual, vemos que en el proyecto 046 se habla del tema de mantenimiento, pero no está claro quién va a hacer el costo de mantenimiento; me pregunto, ¿será en el mismo esquema de costos del peaje, que se incremente solamente con el argumento de mantenimiento?, ¿o será que la concesión ya asuma que debe ser así, (que) dentro del cobro del peaje el mantenimiento que hace a las vías? Falta aclarar ese punto que nos parece muy importante. Por lo tanto, pues vemos a buena hora

que se va a manejar el tema con esta iniciativa, para regular y posiblemente con la veeduría que se le hace, pues tengamos ya una tranquilidad en materia de cómo se va a manejar. ¿Qué nos preocupa? Que no tenemos con qué pagar, así de sencillo, entonces si esto no va acorde, no va engranado con todo el tema de costos y con toda la dinámica del tema de transporte, pues seguiremos protestando, porque no hay cómo hacerlo a raíz de que no tenemos, no ganamos con qué pagar. Esa es la intervención de la Confederación y al igual como miembro de la Cruzada Camionera. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Continúa Ricardo Virviescas... ¿sí?

El Secretario General de la ACC (Asociación Colombiana de Camioneros), doctor Juan Carlos Bobadilla Díaz:

Juan Carlos Bobadilla.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Ah, Bobadilla, y se prepara Ricardo Virviescas, ¿está aquí presente? Por favor, señor Bobadilla, por favor.

El Secretario General de la ACC, doctor Juan Carlos Bobadilla Díaz:

Presidente, señores Senadores, doctor Dimitri, muy buenos días, a todos los presentes, a los compañeros. Veo cómo en carga y en pasajeros hay una gran preocupación, porque simplemente no upaquizaron las vías y así como ese sistema fracasó en el sistema de vivienda, hoy nos está fracasando a todos los que dependen económicamente de subsistir de realizar transporte de cualquier modalidad por carretera. Nosotros vimos cómo se nos prometió a todos los colombianos, no solo a los camioneros, que primero iban a ir las obras y luego los cobros, que el país en el cual nos cobraban y después desaparecía el dinero y el contratista del país había acabado, y estamos viendo que eso persiste, estamos viendo cómo se crearon casetas de peaje para un solo tema, como el de Gamarra, que gracias a que eso cayó en la justicia americana vinimos a saberlo en nuestro país. Que nos gustaría también que se le hiciera una inspección a los demás contratos, que se revise el equilibrio financiero tanto para quien realiza la obra, como para nosotros, los usuarios, quienes estamos perdiendo absolutamente cuando nos enfrentamos a un concesionario, porque ya es prácticamente una dictadura, y nos privatizaron las vías; frente a eso yo sí solicito, a nombre de la Asociación Colombiana de Camioneros y sus 20 seccionales, que se realice un control donde los usuarios tengamos una voz real, no como nos ocurre hace cinco años, donde le presentamos al señor de una caseta de peajes una resolución del ministerio, donde no nos deben cobrar cuando vamos vacíos por ejes levantados, y simplemente

nos mandan la policía y nos quieren hacer comparendos, cuando la norma es para cumplirla. Entonces, así como es para un lado, debe ser para otro, nosotros pedimos garantías como usuarios, porque nosotros como usuarios somos los que pagamos por esas obras. Adicionalmente a esto, encontramos cómo Colombia se nos metió en un TLC, unos tratados de libre comercio, con muchas naciones, bienvenidos, pero es que debemos prepararnos para eso, no solo cobrándonos, sino con la infraestructura adecuada para ello, pero con ese nivel de cobros, donde el 80% son cargas impositivas en ACPM, que lleva una carrera desmedida, en un doping de las llantas, que no nos lo han querido quitar y es del 20%, que no soportan las otras naciones y nos hacen menos competitivos, y esa carrera de peajes no tenemos cómo sostenernos, el transportador hoy está arruinado, firmó unos acuerdos que no le cumplen, y le pido, por favor, a esta honorable Sala, que es la casa del transportador, y así lo entendemos nosotros, se realice de verdad un balance aquí, de frente a todos, sobre el cumplimiento de los acuerdos; para ello se llegó fue para que a los colombianos nos fuera mejor, a los transportadores nos fuera mejor, basados en la verdad, y eso solicitamos hoy. Estamos de acuerdo con la forma nueva que nos invitan para este proyecto de cobro de peajes, que realmente haya un beneficio para el usuario y que todos disfrutemos de las vías. Entonces sí queremos decirles que no, señor Viceministro, que no nos siga ocurriendo como hoy: La semana pasada tuvimos que viajar a Buenaventura, La Línea no tiene ni una línea de pintura en el piso; si nosotros como camioneros, que recorremos esa vía de allá para acá y de aquí para allá todas las santas semanas, y la conocemos en este estado invernal, no vemos por dónde anda, haga la cuenta, una persona que va de turista con su familia, que alguien que regresa por un viaje inoportuno que le tocó realizar hacia otra ciudad, pues no sabe por dónde tomar, no existe ninguna línea de pintura y son 4.000 camiones que facturan, más todos los vehículos particulares a diario.

La vía Loboguerrero, otro problema que tenemos: Nosotros los camioneros nos pusieron a trabajar y nos van a poner a trabajar prácticamente otro año de noche; ¿dónde está la competitividad de una Nación? Pongámonos la camiseta para todos, pongámonos la camiseta, porque necesitamos que el país salga adelante con menores costos, pero de esta manera, donde las concesiones viales se nos están llevando todo el dinero, no podemos subsistir, y donde nadie nos paga por un servicio, al cual nos quieren obligar prestar; no podemos seguir subsidiando las exportaciones y necesitamos que se cambie la política y que se nos hable de frente con la verdad. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sigue el doctor Ricardo Virviescas.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Ricardo Virviescas, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Cámara Nacional de Transporte.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Y se me a... se prepara Clarita ¿Miria García Rúa? ¿No está?

El Presidente de la Cámara Nacional del Transporte, señor Ricardo Virviescas:

Buenos días, saludando al doctor Custodio Ángel, Presidente de la Comisión, gracias por la invitación, a los Senadores Aguilar, al Senador Bustamante y la Senadora Correa y demás Senadores que no alcanzo a ver y no sé el nombre, gracias por esta invitación. La Cámara Nacional de Transporte, el cual represento y que me preocupa hoy acá que no veo ni siquiera invitado a los concesionarios, porque es que aquí el tema grave son los concesionarios, no solamente el Gobierno, o es el Gobierno en general porque es el que le da paso a las concesiones, y los acuerdos que vienen desde las campañas políticas con los concesionarios es la causa de lo que hoy debatimos acá. Yo me acuerdo en el Gobierno de Samper habían pocos peajes y discutíamos sobre el tema de los peajes, y todavía se podía alcanzar algo porque no existían tantas instituciones, sino solo el Inviás; luego crean la Agencia de Infraestructura o la concesión, el instituto, el INCO, Instituto Colombiano de Concesión en el Gobierno de Uribe, y empezamos con la tandada de peajes, el doctor Andrés Uriel Gallego Henao, que en paz descansa, nos creó como cinco peajitos, extensión del peajito de... aquí bajando a esta gran ciudad de... de donde se come buen pancito, aquí hacia Villavicencio, a Cárquez, no sé, la extensión del peajito para arreglar la vía que quedaba como alterna; luego viene la extensión de otro peajito, por allá en Barbosa, Antioquia, y empezamos con sus extensiones para arreglar vías.

Y hoy le quiero llamar la atención a los Senadores, con el mayor de los respetos, que esta audiencia de hoy no sea una audiencia, porque estamos *ad portas* de campañas políticas, o *ad portas* de investigación de toda la corrupción de Odebrecht, porque nosotros los camioneros, los transportadores de Colombia, los usuarios de las vías, estamos cansados de la alta corrupción que hay en el Estado y que nos la estén cobrando vía peajes, lo acaba de decir quien me antecedió en la palabra, que hay peajes creados por corrupción, no vamos a mirar qué gobierno, pero todos están inmersos en los actos corruptibles de los contratos de las concesiones.

Con el control de las vías en las concesiones, lástima que no esté el General Castrillón, acá, cómo me gustaría decirle: “General, usted no manda sino en la Policía y cuando está sentado en su escritorio”, y se lo he dicho a todos los Generales, porque en las vías no manda ningún

policía, manda el concesionario, deja pasar lo que él quiere, con las medidas que él quiere y lo que le antoje pasar por esa vía; cómo es posible que tenemos resoluciones del ministerio, es que ni el ministro manda, ¿dónde está, doctor Zaninovich?, ni él manda, él pasa por allá y nadie lo *cuida** (01:06:46), ni los Senadores, nadie; en las vías mandan los concesionarios, porque tienen el poder de decir que ellos son los dueños de la vía, porque las firmas que han hecho de concesiones les permite decir eso, qué tristeza.

Yo como representante del transporte me ha tocado ir a arreglar problemas de camioneros y de pasajeros y de todo, porque el policía no deja, para él son 3.3 y es ahí y no importa lo que diga la norma, lo que diga la ley, sino lo que él dice, porque él manda “y yo soy el dueño”, ni el Superintendente de Puerto y Transporte tampoco gobierna allá, nadie. Eso es... somos nosotros el transporte, en las carreteras somos solitarios, ni Policía, ni Gobierno, ni nada, manda el director de la concesión.

Me acuerdo que en el Gobierno de Uribe estábamos en un problema craso sobre el derrumbe que hubo bajando la vía al Llano, y le dijimos al Presidente, y él con todo el poder que tenía en su momento, no pudo hacer absolutamente nada por el peaje que nos estaban cobrando, pese al mal estado de la vía en su momento; hoy con Santos, pues igual, Santos, no manda en nada, porque las concesiones no le permiten, cuando él va a hablar, le dicen: “Mire señor, ¿para qué firmaron esto, entonces?” Pues mire, firmen, lean antes de firmar, pero como a veces dicen “uy es que no leí y firmé”, esa es la respuesta de muchos políticos y administradores del Estado.

Me preocupa que sigamos intrigando en un proceso, que hacer una norma de una ley, para reformar la Ley 105, cuando en materia de peajes debe de haber una política pública, que contenga tres elementos importantes, por lo menos –dos segundos más–:

Primero, las características de la construcción de una vía de acuerdo a la necesidad del sitio, lugar y territorio y desplazamiento, teniendo en cuenta la competitividad del país y la eficiencia que debemos de prestar.

Segundo, que el servicio público de transporte tenga un kilometraje específico para el cobro de los peajes, porque no podemos seguir que cada gobernador, que cada alcalde... –dos segundos le robo, señor Senador– que cada alcalde haga un peaje y nos lo estén colocando y *salgamos** (01:09:03) los del transporte como pasa Bogotá, Mosquera, Cajicá, Bogotá, a salir allí por Funza, Bogotá, para ir a La Mesa, en menos de 15 kilómetros más de 4 peajes. No podemos seguir soportando unos peajes tan altos para ir a visitar la despensa de Colombia en alimentación, como es El Llano.

Le agradezco, señor Senador, que tengan en cuenta ese segundo punto y un tercer punto bien claro, que es la materia del desplazamiento del servicio público de transporte, no debemos

encarrilarlo con los peajes que colocan los gobernadores y los administradores públicos departamentales o municipales, para su beneficio propio, sin prestarle ningún servicio al transporte de carga por carretera. Y con relación a la reestructuración de las vías, en la Ley 105 está clara y ningún gobierno, desde el año 93, le ha puesto atención al desarrollo y reglamentación de la infraestructura vial, conforme a lo que arreglamos o acordamos esa vez en el transporte, en la Ley Marco de Transporte, Ley 105. Muchas gracias, señor Senador, muy amable.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sigue.

La honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Es que... gracias señor Presidente. Quisiera pedirles a los invitados que se refi... los hemos invitado aquí para que nos den sus conceptos sobre este proyecto de ley, y quisiéramos... le estamos dando 5 minutos, habíamos dicho que tres y estamos casi que ampliándolo a cinco, pero ojalá usen ese tiempo para que nos digan qué realmente piensan sobre este proyecto de ley; para eso fue que fueron invitados. Gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Nidia Buitrago, por favor. Se prepara Jorge Diego Salazar, ¿está Jorge Diego Salazar? Por favor se prepara y Manfry Parra ¿está? No, no está. ¿Arley Fernando Gómez está? Por favor, y Oscar González, por favor. ¿Listo? ¿Ok? ¿Quién es usted?

La Directora Ejecutiva de Fedetranscarga (Federación de Empresarios del Transportes de Carga), doctora Nidia Buitrago:

Gracias...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Ah, es que acabó de llegar. Bueno, sí, yo... aquí se inscriben, listo, ok, y cerramos la intervención.

La Directora Ejecutiva de Fedetranscarga:

Bueno, muchas gracias...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Su nombre y de parte de quién, por favor.

La Directora Ejecutiva de Fedetranscarga, doctora Nidia Buitrago:

Mi nombre es Nidia Buitrago, Directora Ejecutiva de Fedetranscarga. Fedetranscarga es un gremio recientemente creado, precisamente después del paro camionero, y uno de sus temas principales, el por qué decidió crear este gremio y reunir empresas de transporte, es luchar frente a los temas de los peajes y los combustibles, que es lo que realmente nos afecta en los costos, día a día, y que los generadores de carga no lo reconocen, es un tema en donde a nosotros nos expiden con el Decreto números 2092 y 2228 un tema de

manejar la eficiencia, a donde permanentemente la Superintendencia de Puertos única y exclusivamente, aparte de controlar, solamente está destinada hoy a sancionar y a tomar nuestros recursos, sin ninguna justificación jurídica que realmente para ellos valga, y sí realmente este tema de peajes, que hoy lo queremos apoyar, este proyecto de ley para nosotros es supremamente importante y prioritario como empresarios de transporte de carga, porque es que día a día sentimos, por un lado, la presión del generador de carga, por el otro lado, no ser competentes por el tema de infraestructura, y puntualmente, desde luego, el marco sancionatorio, que realmente nos dificulta y nos pone pues en un tema entre el propietario de equipo y conductor, y el generador, el cómo ser realmente eficiente y cómo realmente llegar a esos casos de costos de operación, cuando definitivamente el tema va más de fondo, donde realmente necesitamos establecer una fórmula, analizar realmente cuáles son los peajes, porque el ICTC dice el 11%, pero realmente, si lo analizamos por rutas, algunas, seguramente va a pasar al 20%, entonces para nosotros es importante.

Tengo un caso puntual, Villavicencio: Como transportadores de carga seca o hidrocarburos o extra pesado, por qué no podemos utilizar el túnel, por qué tenemos que irnos por la vía antigua y pagar X cantidad de valores de peajes, en promedio 62.000 pesos, cuando realmente no podemos utilizar sino la vía antigua; eso es un tema súper importante que queremos que, por favor, sea revisable. Desde luego, estamos de acuerdo con el tema de los valores agregados, que se han de tener para la calidad de vida del conductor, ¿sí?, pero pues nos preguntamos, si la concesión realmente, porque lo sabemos y lo hemos vivido, es si pedimos una grúa o un carro-taller, no lo tenemos, entonces, nos ponemos a pensar ¿a cuánto tiempo ellos nos podrían destinar a nosotros unos espacios de paradores adecuados? Más bien, esto poder quedar seguramente en manos de una APP, para poderlo hacer.

Tenemos dos dificultades a nivel empresarial y que son logística, y terminan siendo eficiencia y tiene que ver con peajes: Los altos costos para vehículos con ejes elevados, ¿sí?, hablo de... para carga seca y carro tanques, que no nos deberían de cobrar y para eso existía una ley, pero la concesión obviamente no lo tiene en cuenta; y segundo, el tema de contenedores masivos, eso es un tema a nivel logístico empresarial, pero que creemos que podemos, más adelante, con un documento, Senadora, poderle hacer llegar realmente por qué no podemos ser eficientes frente al tema de la infraestructura, que obviamente nos prestan las vías y las concesiones. Básicamente es eso y pues les agradecemos mucho. Gracias.

La Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Le agradecemos mucho su tiempo.

La Directora Ejecutiva de Fedetranscarga, doctora Nidia Buitrago:

Gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Jorge Diego Salazar Lizcano, por favor.

Buenos días a todos, honorable Senadores, Viceministra de Transporte, gremios y comunidad en general. Básicamente el proyecto de ley que ustedes están hoy presentando, que agradecemos a la doctora, a la Senadora María del Rosario Guerra, sobre la presentación que está tratando de hacer en el efecto de los peajes, encontramos básicamente que el proyecto de ley pues tiene dos cosas nuevas de lo que está pasando: Principalmente está hablando de descuentos para discapacitados y adicionalmente está metiéndole un tema referente a las zonas logísticas que deben existir dentro de cada ruta. De resto no encontramos absolutamente nada nuevo, vemos que se debe tener un tema muy pendiente sobre los servicios que se están presentando por cada peaje; nosotros estamos pagando un rubro, ¿ese rubro que se representa dentro de los servicios? Entonces, la pregunta básica es ¿qué servicio estoy recibiendo yo a cambio de ese peaje? El tema de los peajes electrónicos ya sabemos que viene en camino, que va muy ligado a los tiempos muertos de cada operación, los tiempos muertos, que hay un estudio que ha venido debatiéndose entre los gremios, es que por cada tres minutos que se está haciendo congestión, finalmente entre todos los peajes de una sola ruta estamos perdiendo más de dos horas en trasladar; esos tiempos muertos están afectando la competitividad y la logística en valores concretos. Adicionalmente, vemos con, con... y queremos hablarlo con mucha sutileza, pero con franqueza, es que debía de existir un tema de reducción de los peajes en Colombia y los costos que estos están afectando; dentro del proyecto de ley me parece que falta meter alguna cosa contundente ahí de cómo reducirlos.

Ya sabemos que los peajes están concesionados, que tienen 35 años de concesión, hacia dónde van estas concesiones, que ya las han entregado, pero hay que encontrar una fórmula, porque esto nos está ahogando, la competitividad del país y al sector transportador, entiéndase pasajeros, transporte público de carga y absolutamente todo el sector. Por último, la recomendación, de pronto, un poco hacia el Ministerio de Transporte, es que nos amplíen qué es lo que debe ser... está haciendo el Invías y la ANI con los dineros recaudados, no sabemos si eso está tributando, si efectivamente eso está entregado a unas concesiones, a unas constructoras, y los valores de estos dineros a dónde se van, dónde está la plata, que estamos pagando estos impuestos, es muy importante encontrarlos y por qué hay concesionarios que tienen, específicamente, varias rutas entregadas: Hay concesionarios que tienen cuatro o cinco licitaciones entregadas y ellos están, tiene... están cotizando en Estados Unidos, o en las bolsas de Nueva York o en otras bolsas, y los dineros nuestros ¿a dónde se están yendo?, ¿dónde se quedaron? ¿Se quedan en Colombia o dónde se van? Eso es todo, muchísimas gracias por la intervención.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Le agradecemos mucho. Le informo a todos y a los honorable Senadores que he pedido por Secretaría que todas las intervenciones, por eso estoy diciendo que queden grabadas, y la Secretaría va a hacer un resumen de todas las propuestas o lo que hayan planteado, y se les enviará a todos los Senadores, para efecto de que tomemos las decisiones mejores. Continúe, por favor; tranquilo, si se nota que está muy alto ahí, hable ahí, desde la curul, por favor.

El Delegado Usuarios Peaje de Acacias (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Sí, es que... le quise pedir el favor, Presidente, porque si me queda un poquito... bueno, mi nombre es Arley Fernando Gómez. Ahí sí, como dijo, no saben quién soy yo, yo fui la persona que se negó a pagar un peaje un día y dije “no quiero pagar más peaje”, y hasta el señor Popeye me sacó y me dijo que yo era un héroe. Yo no busco ser héroe de nadie, yo estoy tratando de... yo nunca creí que un tema como ese, un acto tan sencillo como no pagar peaje, como protestar de una manera tan elemental, fuera a causar tanto despliegue a nivel nacional e internacional, porque recibo llamadas de todas partes de Colombia y del mundo, diciéndome que yo soy un héroe.

Pero la verdad no, yo siento que esto es un acto de justicia con Colombia; yo estoy tratando de pedirle, y me alegra muchísimo, muchísimo, que se esté dando este debate, y esta ley tiene que entrar en cintura a muchas de las cosas que están pasando. Puntualmente en el tema del Meta, ¿por qué mi protesta? Porque resulta que allá hay una concesión que no empezó, que no cerró, financieramente no se cierra, porque resulta que hay que hacerle una vía hasta la finca del señor Luis Carlos Sarmiento Angulo, desde Puerto Gaitán a Puente Arimena, y resulta que ya no se puede hacer, porque financieramente no da, el tráfico promedio diario se cayó; al momento de caerse, la concesionaria dice: “Yo no puedo hacer eso y lo hago si dejo de hacer esa vía y otras dos partes de la obra”, entonces, la ANI dice: “No, yo no me aguanto eso y ustedes me tienen que pagar”. Está en este momento, esa concesión, en un tribunal de arbitramento; estando en un tribunal de arbitramento ¿qué nos cobran? Yo dije: “Yo no pago”; hoy me acaba de llegar a mi Whatsapp, me dicen: “Usted le acabamos de suspender la licencia por 6 meses”, me acaba de llegar la resolución, me suspenden la licencia 6 meses porque yo me negué a pagar dos veces en el mismo día el peaje, es decir, me están cobrando por derecha el hecho de protestar por un acto injusto.

Esa vía lleva recaudando desde el 9 de junio del año 2015, 150.000 millones de pesos, que están en una cuenta del Banco de Occidente, de propiedad del señor Luis Carlos Sarmiento Angulo, ¿sí?, esa concesión, esos dineros, y no van a hacer la obra; si no van a hacer la obra, ¿qué nos están pagando? Como esa queja que tengo yo, hay muchas quejas a nivel nacional. ¿Cómo es posible

que haya gobernaciones, que haya alcaldías, que haya la ANI, que haya el Invías, cobrando peajes por todo lado? ¿Cómo es posible que entrando a Cartagena, en 11, en 20 kilómetros, las mulas o los que lleguemos a Cartagena tienen que pagar 3 peajes? Injusto. Ayer hablaba con un mulero y el señor me decía “mi buseta carga 17 pasajeros y yo voy y vuelvo en un día a Bogotá, desde Villavicencio a Bogotá, y pago 6 peajes, tres de ida y tres de venida, y pago 180.000 pesos”; le dije: ¿Usted viaja todos los días?; dijo: “Todos los días, cuando no voy yo, va mi chofer”; y me puse a hacerle cuentas, ese señor paga 65 millones de pesos al año, ¿cuánto vale su buseta, señor? –“Vale 120 millones”.

En dos años paga más en peajes que lo que vale su buseta; esto es un acto de injusticia, por eso mi grito, por eso mi queja, por eso le dije yo ese día: “Me niego a pagar un peaje”; por eso dije: “Yo no quiero pagar más peajes”, y esa... ese acto que viene hoy, lo voy a llevar ante el Consejo de Estado y de ser necesario, voy a ir ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, porque es que no nos puede seguir violando la cara, no nos pueden seguir viendo la cara de pendejos. Yo no conozco a los señores transportadores, porque me metieron en el grupo después de que dejé de pagar peajes, pero he visto la lucha que han dado, cómo les toca pagar con monedas, que fue una idea que tuvimos, y les toca salir y pagar con monedas, porque es lo que le queda de los fletes. Injusto que la gente tenga que ir, doctora, Senadora Guerra, entre Villavicencio y Acacías... y Villavicencio y Bogotá hay 3 peajes y pagamos 450 pesos por peaje... por kilómetro recorrido, cerca de 50 centavos por metro, como si fuera de oro, dijo Juan Gossáin; eso no es justo.

A mí me parece que nosotros, si queremos hacer una transformación, tengo tres propuestas para hacerle: Una, a mí no me interesa que la concesión de don Luis Carlos Sarmiento o del señor de ODINSA o de quien sea, tenga 35 años, acabaron de hacer una propuesta, la propuesta mía es hágalo a 100 años, si quieren a 200 años, si les alcanza la vida, pero bájense a los peajes, déjenos ser competitivos, déjenos que nuestros Llanos tengan la oportunidad de desarrollarse turísticamente; esa es una manera. Segundo, el Invías es un dinosaurio, tiene que haber una sola empresa aquí, la ANI o el Invías, pero una sola, no más burocracia, no más corrupción.

El ANI nos dice constantemente “es que no tenemos plata con qué hacerlo”; ¿quién tiene que pagarla? Nosotros con los bolsillos, ¿por qué? Se va la plata en corrupción, y hay una última propuesta, que yo sí quisiera que fueran en el tema de la nueva ley, y que hasta tanto, hasta tanto la obra que se va a hacer no vaya en un avance de un 20, de un 30 o un 40%, no nos cobren peajes, no deben cobrar peajes por una vía; ¿cómo es posible que Martín Elías se mate de una manera tan asquerosa, en una vía que a los 15 minutos de muerto el Comandante de la Policía dice “aquí hay dos razones: una, el exceso de velocidad, que no lo puede comprobar, y dos, el estado de la vía;

al otro día estaba la ANI haciendo correcciones allá, injusto pero cierto. Entonces... y otro último, por último, me antecedió un señor y dijo que las motos, cobrarle peajes a las motos; por Dios, por Dios, eso no puede ser, las familias se quedan... no tienen, la familia no tiene forma de adquirir un carro, lo más económico es una moto; no, exíjanle el SOAT, que es carísimo, que el SOAT hay que corregirlo también, yo soy asesor de seguros y vendo seguros y vivo de eso y el SOAT hay que corregirlo; eso es vagabundería lo que están haciendo, cobrando el 50%, es la única, la única...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, bueno, ya no me desvíe el tema, hermano...

El Delegado Usuarios Peaje de Acacías (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Tiene el 50%. Gracias, muy amable, Senador.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Después hacemos un debate del SOAT.

El Delegado Usuarios Peaje de Acacías (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, muy bien. Luis Ferna... ¿Arley Fernando? ¿No vino?

El Delegado Usuarios Peaje de Acacías (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Yo.

Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Ah, ah... ¿Óscar González?, por favor, y Alejandro, y cierro. Esto es una audiencia pública, mis queridos concejales... uy qué pena, qué vergüenza, Senadores.

El Presidente de Sinalco (Sindicato Nacional de Conductores) Valle del Cauca, señor Óscar González:

Señores, muy buenos días. Mi nombre es Óscar González de Sinalco, Guardia Camionera de la seccional Valle del Cauca. Estoy aquí gracias a la Senadora Susana, que me invitó, y gracias a los honorables Senadores que se encuentran aquí, muchas gracias por la invitación. La preocupación nuestra, pues hombre, tiene que ver mucho con la vía Buenaventura- Loboguerrero: la verdad es que estamos muy preocupados, nuevamente nos cierran la vía por tres meses; tuvimos una reunión con los ingenieros de la obra, dicen que esto va por un año más. Habíamos quedado de que si la vía nuevamente volvían y la cerraban, se hicieran unos baños para los conductores, no los tenemos; lamentablemente están jugando con nuestra integridad y están jugando con nuestro tiempo, recuerden que tuvimos casi dos años de cierre, hubo muertos, hubo atracados, la Policía no nos

está prestando la seguridad que debe prestar en esa vía; tuve una reunión en el Ministerio de Defensa, donde se comprometieron que iban a estar muy pendientes de nosotros, a la hora no están pendientes de nosotros en la vía Buenaventura.

Otro tema muy delicado que... malla vial Vía Pacífico, Valle del Cauca y Cauca, nos dejó ese problema del 66 más 200; ese tema es delicado ¿por qué? Yo creo que la tecnología está muy avanzada en estos momentos, ellos nuevamente nos cierran una vía si necesidad; yo creo que en la parte alta se puede hacer un monitoreo con radios y si el terreno se mueve, pues hombre, obviamente hay que parar los vehículos, pero no, ahora en Semana Santa sí estuvo libre la vía, no hubo ningún problema, por ahí me dijeron que estuvo el Viceministro, no sé cuál de tantos, y él sí pudo pasar, no hay ningún problema; entonces, ¿cuál es la problemática de nosotros?, ¿hasta dónde nos van a llevar?, ¿qué van a hacer con nosotros, los transportadores? La verdad es que lamentablemente un camionero se gana 100.000 pesos en un viaje y no nos lo estamos ganando; para poderlo ganar, para podernos ganar 100,000 pesos, nos toca que trasnochar el doble y no se están preocupando por nosotros. La verdad esto es, esto es... esto es insólito. Tenemos el tema del 67 más 200, que ahí es donde se vino el derrumbe también antes, quedó un hueco inmenso, se nos ha volcado un dobletrazo con madera y se nos volcó una mula con bolsones hace 20 días; he llamado al ingeniero Wilder, que es el ingeniero de la obra de ese tramo; he llamado a Arribillas, a ni... y "sí, sí, tranquilo que ya", y sigue el tema, están esperando que se vuelque otra tractomula o que de pronto haya un muerto en ese tramo. Entonces la verdad no sé para qué es la plata de los peajes, porque si en el momento no están haciendo el trabajo que es, nos están perjudicando a todos. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, por último, Alejandro Cota, por favor.

El señor Alejandro Cota:

Buenas tardes para todos, mi nombre es Alejandro. Les ruego me excusen, yo no tengo sino hasta escasamente mi bachillerato, soy un humilde conductor de camión hoy. Yo no sabía del proyecto de ley, les agradezco inmensamente que me den la oportunidad de hablar; yo viajé con un camión entre Bogotá y Granada, Meta, y después de que vi a don Arley protestando por lo del peaje, quise enterarme de qué está pasando, ¿cierto? Si mi texto... *si mi fluido no es normal* (01:29:12), les pido que me excusen. ¿Qué pasa con esa concesión, doctora? A usted y a la otra doctora que citan al debate y esa cuestión, ahí la ANI o la concesión, yo no sé quién, se agarraron en un lío jurídico, en que la ANI no quiere, no quiere hacer la, la, la... la concesión de los Llanos no quiere hacer la carretera, la ANI le dice que responda y están en un lío en que ellos están agarrados, y mientras tanto, ¿nosotros qué estamos pagando?, como dice Don Arley. Entonces mi manera

es... mi forma de decirle a ellos es: suspendan los cobros de los peajes temporalmente entre la concesión de lo que es de Puerto Gaitán a Granada, suspéndanla temporalmente, mientras arreglan el lío jurídico que tienen con la ANI, que eso no tienen caducidad, ese lío jurídico, este tribunal de arbitramento que... a lo que llevó ese problema, no tiene fin, nos lo dijo don Luis Ernesto Enríquez de, del... el Subdirector de la ANI, eso no tiene fin, o sea, que vamos a durar 10 años o quién sabe cuánto tiempo pagando, ¿y la plata qué? Él dijo que la plata la estaban guardando en una cuenta del Tesoro Nacional.

Yo sigo pagando peaje mientras tanto, para que mis hijos, yo tengo dos hijos que los tengo estudiando en una universidad pública, viven los dos en una cama, en una cama, duermen allá en una universidad pública, porque me veo obligado a que estudien y que no se queden como yo, que soy camionero, y la plata que yo debería mandar a ellos, se la tengo que entregar a la concesión, porque los peajes de Bogotá a Granada son supremamente costosos para camiones. Entonces yo les digo: por favor, *tengan y...* (01:30:48) aquí en este escrito desafortunadamente me salí de lo que iba a decir, pero yo digo, cito a los entes de veeduría y de control, ¿dónde están?, ¿por qué no nos defienden?, ¿quién le abandera a uno? Hay tantos acá, por aquí escuché que estaban los de la Procuraduría, la Fiscalía; hombre, hagan algo y defiéndanos a nosotros, porque nadie hace nada y nosotros pagando unos peajes tan costosos. Suspendan los peajes temporalmente, ¿por qué? ¿Acaso es que para hacer un mantenimiento preventivo, uno...? Como, como que lavaron un puente, doctora; después de que protestamos el 17 fueron a lavar un puente, para decir que van a legalizar la plata.

Entonces suspendan los peajes temporalmente y los 145.000 millones de pesos que nos dijeron que tienen guardados, que los empleen en el mantenimiento preventivo, mientras se arregla el lío jurídico, y después sí que le den la concesión a alguien que la haga con responsabilidad, ya que si el Estado no es capaz de hacer responder a la concesión, entonces que busquen otra, y no es que ahorítica, y no es que ahorítica, que como están agarrados, entonces el Estado simplemente le diga a la concesión: "no, venga, arreglemos y adicionémosle presupuesto a la Nación y hagamos un pequeño Odebrecht ahí", nos hagan una carretera bien costosa y nosotros sigamos teniendo que pagar peajes bien costosos. A mí me da mucha pena con ustedes, discúlpenme mi estado, pero yo me veo afectado es porque mi plata se está yendo es para concesiones y no solamente la mía, allá somos más de 400 o 500 camiones diarios que pagamos millones de millones de millones; ellos se quejan que la concesión se cayó por el lado del petróleo, y nosotros para este lado, por la región del Ariari, que somos productores, allá salen 500 camiones diarios entre guayaba, maracuyá, plátano, yuca, de todo, ganado, mejor dicho, allá hay... Eso, eso, si ustedes se ponen a hacer...

nosotros hicimos un estudio previo aquí, allá se mueve muchísima plata en esos peajes.

Yo, como dijo don Arley, tomamos una decisión de protestar pacíficamente, con monedas, ¿por qué razón, doctora? Para pagar los peajes con monedas, ¿es que usted cree, doctora, que es que manejando un camión entre la vía Bogotá-Granada y llevando líchigos, porque no hay más, allá no hay empresas generadoras de carga ni nada, nos va a quedar una millonada pa' pagar eso? Se paga es con monedas. Hicimos un ejercicio y ese es el sentido de nuestra protesta, no estamos queriendo sabotear ni nada, sino es la ganancia que nos queda de lo poco que recogemos. Mil gracias, discúlpenme, por favor, pero esa es la verdad.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Listo señor. Por favor, en los recintos del Congreso están prohibidos los aplausos, por favor, por reglamento, no es que me lo haya inventado yo. (*Hablan fueran del micrófono*) no, no, pero les pido el favor, la euforia es válida y todo lo demás. Bueno, el doctor Prieto me había, que un minutico, por favor, aquí, porque es que es una audiencia, escuchar a la gente, ya terminaron, pero necesito escuchar al Gobierno, escuchar al Gobierno, y, y lu... dale, dale, tranquilo, un minuto.

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

Bueno, muchas gracias. Bueno, yo creo que, digamos, el objetivo es escuchar a los usuarios más importantes de las carreteras y lo hemos cumplido. Desafortunadamente siempre ponemos como lo que ocurrió con el joven artista del folclor colombiano, Martín Elías, el mal estado de las carreteras; esa es la situación. Aquí se ha dicho que las carreteras son un caos, peajes altos, carreteras en mal estado y corrupción; únicamente recordemos caso Odebrecht, y no voy a referirme a ello, sumémosle el caso de las fotomultas también en las carreteras, que esos son otros actos también de corrupción. Yo quiero decir esto: estoy de acuerdo con el proyecto y habrá que discutirlo, porque habrán cosas en que no estamos de acuerdo; yo digo desde ahora que nosotros no podemos aceptar la proposición modificatoria, en donde se dice que se le cobre peaje a las motocicletas, es decir, hay que seguir las manteniendo como excluidas, las motocicletas, pues es el vehículo más barato de transporte, al que las clases pequeña y media están recurriendo, y cada día son mayores las motocicletas, porque la situación económica del país no da pa' más, es decir, la gente se está bajando del carro a la motocicleta. Hay dos clases de peajes: los entregados en concesión y los que maneja el Estado; y la definición del peaje, según... la definición oficial, recordémosla, es una tarifa creada por la ley con el único fin de mantener y conservar en buen estado las carreteras o vías nacionales, y obviamente quien transite por ellas en su vehículo, está en la obligación de pagar por el uso de la vía. El debate que se va a dar es esto, si esta definición se está cumpliendo o no, y

que pongamos en cuenta, en el año las tarifas de los peajes...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

A ver, doctor Prieto, entonces le quito el tiempo cuando... en la otra semana, que vamos a discutir el proyecto de ley, para no repetir.

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

No, no, no. No, por eso...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Es que vamos a tener las sesiones que sean necesarias...

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

Las concesiones aumentan... los peajes en las concesiones aumentan... en los no concesionados aumentan de acuerdo al Índice de Precios al Consumidor, y los otros son a criterio de las concesionarias, o sea, del sector privado. Esos elementos pues es bueno que sepan que los vamos a tener en cuenta en esta discusión de este proyecto...

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, entendido, entendido...

El honorable Senador Jorge Eliéser Prieto Riveros:

Y que nos hagan los aportes correspondientes.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

30 segundo el doctor Senén Niño.

El honorable Senador Senén Niño Avendaño:

Muchas gracias Presidente. Sencillamente para expresar la importancia que tiene este proyecto de ley, porque hay que regular un desorden; esos desórdenes se prestan para mucha corrupción, para mucha arbitrariedad, creo que ese tema es muy importante trabajarlo. Por supuesto que yo no soy amigo de que el derecho a la movilidad se cobre en este país, pareciera que ese es como el estilo de las nuevas administraciones, cobrar porque la gente se mueve. Ese es un debate más profundo, pero lo que sí quiero expresar una cosa, doctora María del Rosario, ya la privatización de las zonas aledañas a las vías principales comenzó, es decir, entregar en concesión todos los terrenos que a lo largo de la vía existen, de las vías nuevas, no de las antiguas, y yo llamo la atención a que revisemos ese punto, o lo iremos a mirar en las sesiones, porque indudablemente aquí lo que se está es privatizando todo, ya no la vía, sino incluso las zonas aledañas a lo largo, en toda la longitud. A eso yo llamo la atención, para que no hagamos otro negocio y otro desorden, y más impuestos para los usuarios, para los colombianos, pero por supuesto que ese proyecto de ley tiene cosas muy importantes, que nosotros las reivindicamos. Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Muy precisa su observación. Bueno, el Gobierno, en calidad del señor Viceministro, no sé qué irá a decir, pero aquí lo vamos a escuchar. Bueno.

El Viceministro de Infraestructura, doctor Dimitri Zaninovich Victoria:

Muy buenas tardes, muchas gracias Presidente por moderar y coordinar este debate; a las Senadoras Ponentes y a los demás Senadores que nos acompañan; también un agradecimiento a nuestros amigos transportadores, con muchos tenemos un diálogo permanente y nos alegra que en este espacio sigamos trayendo esas discusiones, que vamos dando a instancias del Ministerio; y bueno, a los demás participantes, muchísimas gracias por su interés en este debate. Yo quisiera arrancar por destacar este debate, este ejercicio, en el que le estamos dando una discusión técnica, en el que le estamos, digamos, que entrando a plantear discusiones de fondo, que cada vez cobra más importancia en el país. El tema de peajes no es popular y yo sé que aquí no vengo a defender un tema que es popular, vengo es a presentar un tema que es responsable con la gran apuesta de inversión que está haciendo el país en las carreteras. Para todos es muy bien sabido la importancia de las vías, para poder sacar adelante este país; este es un país que por muchos años invirtió muy poco en infraestructura, es un país que antes del 2010 históricamente, no me refiero a gobiernos, históricamente su inversión en infraestructura había sido por debajo del 1% del PIB, con esas montañas, con esa geografía, con regiones autocontenidas, regiones aisladas, este es un país que se crearon de muchas regiones autocontenidas y sin buena conectividad; con una inversión del 1% del PIB era imposible pensar que podíamos darle la vuelta en términos de infraestructura y conectividad, ¿y qué alternativas teníamos?

Pues finalmente las vías son un bien público que tiene que financiarse con recursos de los contribuyentes; habrá muchas formas de financiarlo, pero las vías no se financian solas, si quisiéramos hacer a través de inversión pública, pues habría que pensar entonces en endeudamiento de la Nación, un endeudamiento de la Nación encarece la deuda del sector público y del sector público, y finalmente toda la economía también termina pagándola; si queremos hacerlo a través de impuestos, pues requeriríamos entonces de nuevas reformas tributarias, de incrementar los impuestos, para poder hacer las inversiones requeridas en infraestructura; ¿cuál fue entonces la estrategia o la apuesta de este gobierno, para hacer la inversión en infraestructura? Pues echar mano a las asociaciones público-privadas como un mecanismo para incrementar esa inversión en infraestructura, que históricamente ha sido baja en este país. Los problemas de conectividad no solo son de desidia, no son de corrupción, en el fondo lo que ha habido es poca plata para

tantas necesidades, y esos recursos, la forma de conseguirlos o de multiplicarlos es apalancarnos a través de las inversiones del privado, a través de asociaciones público-privadas; y yo quisiera entonces referirme a lo que estamos haciendo... –antes, por favor– a lo que estamos haciendo, y lo que estamos haciendo es el programa de inversión en infraestructura más ambicioso de la historia del país; y lo que estamos haciendo además es el programa más grande de APP en infraestructura en América Latina; y lo que estamos haciendo es el cuarto programa a nivel mundial más grandes de inversión privada en infraestructura, es decir, estamos haciendo un programa que le apuesta a darle la pa... a pasar la página de esos problemas de conectividad, de malas carreteras, y para eso este gobierno se tomó el tiempo de crear una institucionalidad, se creó la ANI, liquidando el antiguo INCO; de crear un marco de ley especial para las APP, la Ley 1508; creó una institución financiera para colocar estas inversiones, la Financiera de Desarrollo Nacional; y presentó los estudios y diseños para sacar unos programas de inversión, aquí hay un ejemplo: 7.000 kilómetros de vías, más de 50 billones de pesos en inversión, más de 50 proyectos, más de 1,300 kilómetros de dobles calzadas, más de 140 túneles, viaductos.

En fin, es un programa que nos pone a la altura de la infraestructura a nivel mundial, ¿y eso qué requiere? Requiere apalancarse en cierta forma en los recursos que pagan los usuarios, aquí tenemos cuánto se recauda de peajes en el caso del Invías, 19% de las vías no concesionadas, y cuánto representan los peajes en las vías concesionadas, el 49%; y esto es muy importante, estoy dando un marco general de la situación en que nos encontramos, ¿esto qué demuestra? Que lo que se recauda en peajes no es suficiente para pagar el mantenimiento de las vías: uno, ¿cuánto recibe el Invías por peajes? 195,000 millones de pesos recibió el año pasado, 195,000 millones de pesos recibió el Invías; ¿cuánto invirtió en mantenimiento? 625.000 millones de pesos, es decir, que si solo pagáramos el mantenimiento con lo que entra de peajes, no es suficiente, eso es para darle un contexto también de lo costoso que es mantener la infraestructura.

Yo sé, yo también soy usuario de los peajes; cuando uno pasa y uno dice: “estoy pagando tanta plata, y dónde, don... no se ve”; pero también hay un desconocimiento muchas veces del costo que implica mantener las vías en buen estado. En el caso de los APP, 49% de los ingresos de los APP vienen de peajes, es decir, de nuevo, no son suficientes para mantener las vías, toca que el Estado ponga el 51% del presupuesto de la Nación a 30 años, vigencias, futuras, para acompañar las inversiones de los APP. Así que, de nuevo, los peajes no son populares, pero son responsables si queremos hacer una gran inversión en infraestructura. Aquí hay un comparativo a nivel internacional, cuánto se cobra al usuario en el uso de la infraestructura y hay muchas formas de cobrarle al usuario, el impuesto a la gasolina, es relativamente alto en Colombia; peajes; rodamiento; compra de

vehículo y otros, que es el usuario, el que usa la vía, quien termina pagando, y lo que vemos es que si sumamos todos esos componentes, en Colombia es más bajo que en muchos de nuestros países de la región y de nuestra competencia directa; claro, yo creo que aquí si metiéramos a Ecuador y Venezuela, distorsionaríamos esta gráfica, pero son... Ecuador y Venezuela tienen un esquema y una visión diferente de manejar las finanzas públicas y ya sabemos las consecuencias que se tienen: Colombia por debajo del Perú, Brasil, Costa Rica, en el caso de los particulares; y en el caso de los pesados está por debajo de Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos, Costa Rica.

Este es un estudio que hizo Pablo Roda en noviembre del 2015 y que también lo quería traer como contexto de cuál es la realidad en todos los costos que terminan trasladándose a los usuarios. Ahora, y ya me voy metiendo un poco en el proyecto de ley, es el tema del ingreso en los peajes; entonces el ingreso en los peajes no es solo un ingreso necesario para pagar la inversión en infraestructura, sino que además tiene unas fluctuaciones y es un riesgo de esas fluctuaciones que asume el privado, es decir, si baja el peaje o sube el peaje, es un riesgo que está asumiendo el concesionario; estamos trasladando un riesgo de esa variabilidad a los privados y eso es parte del modelo y el espíritu de 4G. –Sigamos– Ahora, cada vez que ponemos un peaje o cada vez que se establece una tarifa del peaje, el Ministerio de Transporte verifica que los beneficios que genera esa mejor obra, esa vía más rápida, mejor trazado, mejores pendientes, son mayores los beneficios que los mayores costos que va a revisar, y a cada obra le revisamos que tenga un costo-beneficio, aquí está un ejemplo de Girardot-Honda- Puerto Salgar, y aquí está un ejemplo de la primera ola, cada uno tiene una relación beneficio-costos superior a uno, es decir, los beneficios que tenemos como sociedad son más grandes a los costos que estamos asumiendo, y esa es la primera premisa de los proyectos de 4G, ahora, todos los proyectos tienen que tener un costo en el ahorro vehicular, o menor gasolina, menores tiempos de operación; si yo recorro más rápido una vía, puedo hacer más viajes dentro del día y el costo del camión empieza a ser menor dentro del total de la operación, es decir, yo estoy procurando mejorar la eficiencia con estos proyectos. Y adicionalmente a cada corredor le hacemos un análisis de que los incrementos en los peajes no sean superiores o, es decir, o sean siempre inferiores a los beneficios que tiene.

Este es un ejemplo del corredor Bogotá-Buenaventura, pero así lo hacemos en todos los corredores, y este es un ejemplo muy dicente, y yo sé que aquí hay varios de los compañeros del sector camionero que transitan mucho esa vía, y que han sufrido las dificultades de tener una vía en construcción y en operación al mismo tiempo. El Cañón de Loboguerrero hacia Dagua, es un cañón muy complejo, donde no había para dónde más hacer una vía, y mientras se construye la vía se hace la nueva; eso implica muchas dificultades

y sabemos los camioneros cómo han sufrido con esas dificultades, pero ya empezamos a ver los beneficios, 2011, ir de Bogotá a Buenaventura implicaba 526 kilómetros; en el 2016 todos los diferentes proyectos ya han recortado la distancia a 497 kilómetros, es decir, hemos acercado Buenaventura a Bogotá solo a través de mejoramiento de los proyectos de infraestructura; y en el 2021, con los proyectos que ya están contratados, vamos a dos mil... a 477 kilómetros, y a cada uno se le hizo cuál es el costo de operación del camión, cuáles son los peajes que se pagan en el corredor, cuál es el costo total entonces de operar ese camión; y el ahorro, nos encargamos de verificar que sea mucho mayor al mayor costo por peajes, en este caso el total al 2021... al 2016 ya teníamos una reducción de los costos totales de operación, incluyendo el pago de un mayor peaje, en 3.65%, y al 2021 en 7.66%.

Esos son los ejercicios que hacemos para cada uno de los corredores; claro, hay una dificultad y es más visible el peaje que el ahorro, el peaje lo estamos viendo cada vez que pasamos en el monto, pero el ahorro hay que hacer unos cálculos mucho más complejos, para estar seguros de cuánto nos estamos ahorrando. Ahora, temas ya puntuales de este proyecto: lo primero, y este marco general, es para advertir que los peajes, aunque no son populares, sí son un piedra angular de esta apuesta de infraestructura en el país, es decir, no podemos tener las dos cosas al tiempo, no podemos tener un gran plan de infraestructura sin pagar más peajes, o habría que buscar entonces otra forma, o los impuestos, también los terminamos pagando todos, o las deudas, las terminamos pagando todos. Ahora, algunos puntos: primero, en la exposición de motivos se habla del estudio de Fedesarrollo, y aquí la Senadora lo presentó, frente al estado de las vías; ahí simplemente quería hacer un ajuste, se habla en la exposición de motivos que el 44% de la red nacional está en mal estado, y el estudio realmente está hablando es de la red de Bogotá, ahí es bueno hacer esa precisión; y en las vías que están en buen estado, de acuerdo a nuestros cálculos, es el 58%, que es diferente a lo que está planteado como sustento del estudio. Pero creo que los temas más gruesos vienen ya adelante en el proyecto, lo primero, estamos de acuerdo en el espíritu, yo creo que todos estamos de acuerdo en que tener reglas claras y unos principios siempre son buenos, y que esa es parte de la función del Legislador, dar esos lineamientos sobre los cuales el Gobierno construye política pública; pero en los detalles son los que ponen en riesgo o ponen... generan dificultades para la financiación, lo primero, el hecho de tener una fórmula desde la ley; me parece que nos genera rigideces desde una ley establecer una fórmula, para financiar proyectos de infraestructura a futuro.

El Congreso de la República creó la Comisión de Regulación de Infraestructura; creo que si un proyecto de ley da unos principios, unos lineamientos, es esa comisión quien debería estar definiendo y teniendo la potestad de ajustar la ley, de acuerdo a las necesidades o a la evolución de

la infraestructura que se presenta. Lo segundo, ya la fórmula como tal tiene un ajuste por tráfico; de acuerdo a los contratos de concesión, el ajuste por tráfico es un riesgo que tiene el privado y es parte del riesgo que él asume, es decir, si hay bajo tráfico, él asume unos menores ingresos, y si hay un alto tráfico, él tendrá unos mayores ingresos, pero no debe haber una relación entre el tráfico, porque ese es un riesgo que se lo estamos trasladando efectivamente al concesionario. Lo segundo, ajuste por nivel de servicio, también hay un componente en que... y el principio, de nuevo, es bueno, el principio es un poco castigar donde no se tiene un buen nivel de mantenimiento, pero el contrato de concesión ya lo incluye, entonces estaríamos de nuevo distorsionando la forma en que se hacen los pagos; ¿cómo lo incluye el contrato de concesión? Los nuevos contratos de concesión, y de nuevo, gracias a la Ley 1508 que aprobó el Congreso de la República en el 2012, tiene un componente en que si el nivel de servicio no se cumple, se le hacen descuentos hasta del 20% en los ingresos al concesionario. Ahora, perdón, que tengo aquí varios apuntes de lo que se iba hablando, y la ley... ¿y eso es producto de qué? De que la Ley 1508, que aprobó el Congreso, exige el nivel de servicio y muchas veces las dificultades se dan porque tenemos concesiones de otras generaciones, es decir, con esos contratos todavía imperfectos que tienen estas fallas, pero los nuevos contratos de cuarta generación ya han ido incluyendo estos ajustes.

Otros comentarios, en el caso... –perdona, voy uno por uno– los ingresos provenientes, de nuevo, entonces el proyecto habla de que los ingresos provenientes en la utilización de la infraestructura, deben garantizar su adecuado mantenimiento; eso ya es parte hoy de la Ley 105, y ese principio está ahí, solo que como les exponía, no siempre es suficiente el ingreso de los peajes y se requiere que el Gobierno ponga recursos adicionales. Segundo, se hizo la... y se presentaron varios proyectos, la necesidad de que haya una proporcionalidad entre la distancia recorrida y los peajes que se cobran; también este principio ya existe, es el artículo 21 de la Ley 105, que lo voy a leer aquí rápidamente, el artículo... que dice, literal D del artículo 21: “las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.” Es decir, de nuevo, ya tenemos ese principio involucrado dentro de la Ley 105, que actualmente nos rige. Adicionalmente, en el párrafo cuatro dice: “facúltase a las entidades territoriales para declarar las exenciones contempladas en el literal B”, y ahí es importante entender que los incentivos no están bien alineados cuando le damos la facultad a las alcaldías a declarar las exenciones, y al Gobierno nacional la obligación de mantener la red, porque entonces yo le estoy dando a una entidad la facultad de quitar los recursos, pero a una entidad diferente es la obligación de mantener la infraestructura al día; entonces, de nuevo, ahí creo que hay unas dificultades que generan en

entregar esa facultad a los alcaldes y quitársela al Ministerio de Transporte.

El artículo siete habla del sistema de información virtual de peajes en carreteras, creo que ya todos valoramos, en este momento de la era de información, la transparencia que la información esté disponible, pero también el mismo Congreso estableció una ley en la que crea el Sistema de Información Nacional de Carreteras; entonces para que no sigamos creando diferentes sistemas en diferentes leyes, sino tengamos un solo ejercicio de sistemas de información, creo que eso hay que armonizarlo. La otra preocupación que es muy gruesa, y es que los principios, aunque los compartimos, y sobre todo la fórmula, que ahí es donde tenemos grandes diferencias, de acuerdo a la ponencia que está publicada en la *Gaceta*, entiendo, Senadora, que ahí hay unos ajustes, pero la ponencia dice qué sectores estipula (01:59:19) el artículo cinco, “esto aplicará para las nuevas concesiones”, pero al poner esa excepción a lo estipulado en el artículo cinco, nos genera una vulnerabilidad sobre los contratos de concesión que ya están firmados; ¿esto en qué se va a traducir? En que se va a devolver al Estado en demandas, en que se le va a devolver al Estado el reconocimiento de los recursos, que en últimas lo que van a hacer es quitarnos los recursos para hacer nuevos proyectos, para hacer nuevas carreteras o para mantener la infraestructura al día. Estos son unos comentarios, de nuevo, generales y en los que traté de responder lo que se estaba planteando, más algunos de los artículos que nos preocupan; y manifestar que agradecemos este espacio para discutir un tema tan delicado, cada vez es un tema más sentido por parte de los transportadores, pero también es nuestro deber ser responsables en proteger ese gran activo del país, no es del Gobierno, que es el gran programa de inversión en infraestructura 4G. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias Viceministro. El Director de la ANI o el encargado de la ANI, unos minutos, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Camilo Jaramillo.

El Vicepresidente de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Camilo Andrés Jaramillo Berrocal:

Gracias, muchas gracias. Bueno, soy Vicepresidente de Estructuración de la ANI; me quiero enfocar también, apoyando un poco lo que dice el Viceministro, en unos temas específicos de la ley, desde la ANI también compartimos y vemos con muy buenos ojos que haya una ley para que demos claridad al tema de peajes, porque sí es cierto, digamos, que no hay una regulación clara, y es ambigua, digamos, que no haya unas reglas de juego completamente claras, lo que les entiendo a ustedes, lo primero que quieren hacer es regular cómo se fija una tarifa de peaje, ¿sí?; eso me parece excelente, eso para el ANI, digamos, le ayuda

mucho para no entrar, digamos, en discusión ni nada, sino decir: “vea, estamos cumpliendo lo que dice la Ley.” Sin embargo, consideramos que la ley no es clara en ese sentido, la ley no fija la forma o la metodología de cómo fijar el mecanismo para las tarifas de peajes, y habla de unos temas que pueden ser completamente graves, porque si se entiende esta ley, digamos, mal, un poco con lo que está diciendo el ministro, la ley habla mucho pues de suficiencia financiera, de que el peaje tiene que cubrir los costos de infraestructura; si uno aplicara eso al pie de la letra, lo que nos tocaría hacer automáticamente es aumentar los peajes, para que se cumplieran esos principios de suficiencia financiera.

Entonces yo creo que hay que sentarse de pronto a corregir la forma en la que se van a basar las tarifas de peajes. Después hay una fórmula... he visto que de pronto la gente está confundiendo la fórmula que hay en la ley, con la fórmula para fijar las tarifas, la fórmula no es para fijar las tarifas, la fórmula es para fijar el incremento anual de las tarifas, que es una cosa completamente diferente, entonces la tarifa base, no hay una forma o una metodología clara de cómo fijar la tarifa base, lo cual me parece que es lo primero que uno debería atacar, digamos, en esta ley. Después con la fórmula pues de actualización, también tengo unos inconvenientes, el que dijo ya Dimitri, el tráfico, pues no quería entrar a repetirlo, cuando hay mayor tráfico, lo que hace es que los proyectos pues terminan antes beneficiando y devolviéndole el activo productivo al Estado, por lo cual pues eso siempre es beneficioso para el Estado. Y hay un tema que sí me preocupa mucho, porque también se puede interpretar mal, que el Delta Q que tienen ustedes en la fórmula, que es un delta que dice: La tarifa también va a estar sujeta... la actualización de la tarifa también va a estar sujeta a –aquí dice– mejoramiento, disminución de la calidad, o ampliación, disminución de la infraestructura. Esta también toca darle mucha claridad, Senadora, porque esta también se puede interpretar mal; te voy a dar un ejemplo que yo sé que el sentido de la ley no es ese, pero para darte un ejemplo de cómo se puede entender mal: Por ejemplo, si yo hoy pago en un peaje, en una calzada sencilla, 5.000 pesos, ¿al ampliar la infraestructura a doble calzada, tendría que pagar 10.000 porque la infraestructura es el doble? Eso es una ambigüedad que podría como entrar... entrar uno aquí a tener con el Delta Q; como el Delta Q te dice entre más infraestructura haya, más debería actualizarse la fórmula.

Yo creo que eso pues tocaría revisarlo y puede ser contraproducente, porque como te digo, si pasó de calzada sencilla a doble calzada, se podría estar entendiendo que tendría que pagar el doble, yo con mucho gusto, pues digamos, yo trabajo mucho el tema de peajes, he estructurado todo lo de 4G, con mucho gusto estamos disponibles a sentarnos con tu equipo, que hizo esto, para, pues revisarlo, con el ánimo de que no se vaya a entender mal y que lo que se esté buscando no salga, digamos, el tiro por la culata, perdón la expresión, porque

se podría entender... se podría entender un poco mal; te lo digo yo desde el sentido que a mí me toca sentarme a aplicar la norma, entonces por eso pues le encuentro estos temas.

Y por último, pues importante el tema de la retroactividad, que pues haría la excepción del artículo cinco, que pues sería, digamos, contraproducente. Y por último, digamos, las zonas de descanso y zonas que plantea la ley, me parecen muy buenas, en 4G como política las tenemos como obligación en las concesiones, de pronto solo hacer una claridad en ley, porque la ley se puede entender que la zona de descanso se va a otorgar como una concesión independiente, entonces solo hacer la claridad que puede ser parte de la concesión principal que tiene la vía. Ahí creo que me enfoqué solo pues en cómo ayudar un poco a mejorar la ley; como les digo otra vez, pues desde la ANI vemos con muy buenos ojos poder regular esto, pero yo creo que le faltan unas claridades, para poder lograr el objetivo que estamos... pues está buscando el Legislador. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias, me alegra su intervención. Dra. María del Rosario.

La honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, agradeciéndole a usted, a los honorables Senadores y al Viceministro, al Subdirector de la ANI y a los asistentes. Simplemente tres reflexiones finales quisiera hacer: La primera, apoyo total a que el país mejore la infraestructura, apoyo total a que se hagan las vías de cuarta generación, y eso no es la discusión, la discusión es cómo efectivamente esas inversiones, primero, se vean reflejadas en beneficio para el usuario, y no puede ser necesariamente solo en aumento de tarifas de peaje, y ese es un punto, cuando ya se ha remunerado la inversión ¿qué ha hecho el concesionario?, ese es parte del fondo de esto, y entonces lo que hay que mirar, y con el proyecto de ley lo que busca es eso, cuando ya se ha remunerado la inversión, por qué no revierte lo de ese beneficio con menos tarifas; eso por un lado. Segundo, en el tema de la fórmula, bien lo dijo el Subdirector, es para actualización de peajes, que puede llevar a reducción, o cuando hay mejoras sustanciales, que se van a reflejar también en una mejora para los transportadores, pues ahí con gusto uno esperaría que ellos la puedan pagar.

Entonces no estamos cerrados a hacer los ajustes o precisión del caso, porque el proyecto de ley es para eso, un proyecto de ley se trae para enriquecerlo y para poderlo sacar, si la iniciativa se considera que efectivamente es relevante. Y el tercer tema, de las zonas de descanso, el espíritu es eso, no es que sea una zona nueva de concesión, es que dentro de las concesiones que se están haciendo en las vías de 4G y futuras vías se prevea esas zonas de descanso. Aquí hay un tema final que nos preocupa y es que el Viceministro Dimitri decía que tienen previsto lamentablemente el tema de distancia; la verdad,

Viceministro, no se cumple, varios de los aspectos que usted tocó aquí no se cumplen, por ejemplo, en principio la norma era que cada 50 kilómetros había un peaje, hoy hay peajes de 18 kilómetros de diferencia de recorrido entre uno y otro, entonces yo le digo porque esto surge de un debate de control político hace año y medio al Director de la ANI, y efectivamente hay peajes que están a 18 kilómetros, entonces lo que queremos también es que haya una política actualizada, que la tengan, donde haya unos criterios que...cuarto, Viceministro, yo sí tengo que disentir, o sea, no solo hay que beneficiar al concesionario, hay que beneficiar a los usuarios, entonces sus argumentos todo es ya el concesionario lo tiene incluido; metamos en ese vocabulario “ya los usuarios también van a ser beneficiados”, que ellos sientan con mejor carretera o con una tarifa, de acuerdo con la infraestructura, que se están beneficiando. Gracias señor Presidente.

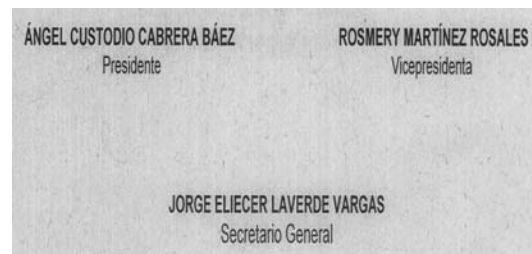
El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Gracias a todas las personas que hablaron. Simplemente para terminar, tres cositas finales, señor... el Gobierno aquí, primero que todo, celebro que el agente de la ANI entiende el proyecto de ley; al Ministerio de Transporte, yo los voy a invitar a lo siguiente: es que el tema de fondo, fondo, es si cambiamos la estructura de peajes en Colombia, sí o no, porque aquí no podemos decir que lo que hoy está perfecto; no, yo creo que lo que hoy no está perfecto y hay que revisarlo, y esta comisión está para eso; primer tema. Segundo tema, que quede muy claro, es que la opinión pública de todo el mundo, los usuarios, deben saber con exactitud cómo se cobra un bendito peaje en Colombia, porque es que estamos amarrados muchas veces a estudios que desconocemos; si colocamos en una ley unos parámetros básicos para hacerlos, en esa línea es que nos vamos a mover. Tercero, algo que hablé con la Contraloría General es lo siguiente, doctora María del Rosario, tenemos que mirar, y Viceministro, las vías en Colombia, encontramos las vías concesionadas y las no concesionadas, eso hay que separarlo totalmente, y hay un embrujo, es cuando hay una vía concesionada y no concesionada en la ruta actual, entonces no se sabe con exactitud el peaje a qué corresponde, por eso el tema de definir con exactitud esa situación.

Otros temas, los servicios complementarios deben incluir las adecuaciones necesarias, por ejemplo, todo lo que tienen las vías peatonales, es absurdo que vías gigantes hoy no tengan el... los peatones, la parte peatonal. Hace tres sesiones, en esta comisión, hablamos de seguridad vial y es increíble que no tengamos ese tema, y, por último, yo le voy a pedir a los amigos que nombran al amigo Martín Elías, con todo el cariño y respeto, pero había exceso de velocidad y uno no puede decir, achacar únicamente el tema de la vía, sino el exceso de velocidad; eso significa revisar las dos cosas, el comportamiento de la gente y el exceso de velocidad o en el tema

de las vías. Por último, vamos... este proyecto de ley, yo invitaría al Gobierno nacional y a la ANI que se sienten con los ponentes o que nos sentemos con los ponentes, intentemos avanzar, todos... ustedes ya hablaron aquí, es que a veces, es que a veces los amigos quieren estar en todo, y eso está bien, pero por eso dije que recogimos todas las inquietudes, ¿o no?, y yo creo que para eso... y hacemos un resumen ejecutivo con las propuestas que hicieron, con base en lo anterior, porque aquí puede surgir un tema que puede ser en las siguientes sesiones, hablando aquí, escuchando al amigo... (02:10:39), en el siguiente sentido, el transporte de carga, todo lo que tiene que ver, ese es un tema posterior, porque quedé muy preocupado, señor Viceministro, con la estadística que se mostró aquí, que los peajes dentro de la estructura de costos, en lo que tiene que ver con el comportamiento de los negocios en general, eso está desfasado; habría que mirarlo, porque el proyecto de ley lo que busca es cuánto vale el peaje, pero ya la estructura de los negocios y demás toca mirarlo con cuidado.

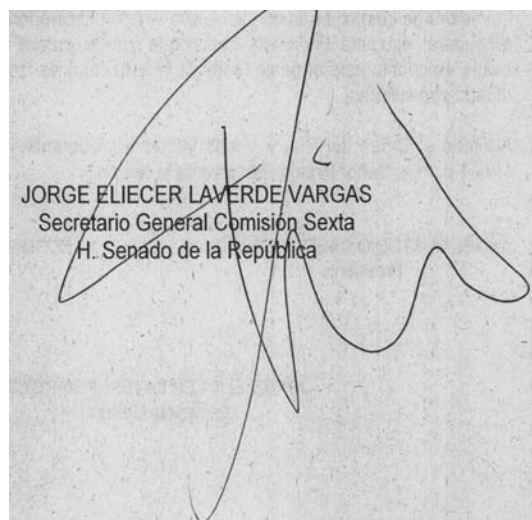
Agotado el Orden del Día, y siendo las doce y cuarenta y un minutos de la tarde (12:41 p. m.), Señor Presidente levanta la sesión.



AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 28, de la sesión del día 25 de abril de 2017, que consta de 35 folios.

De acuerdo a la ley del Reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (1) días del mes de junio de 2017.



COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 29 DE 2017

(mayo 2)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día dos (2) de mayo de dos mil diecisiete (2017), siendo las diez y cincuenta y cuatro minutos de la mañana (10:54 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cabrera Báez Ángel Custodio

Correa Borrero Susana

Santos Marín Guillermo Antonio.

Hay tres (3) honorables Senadores presentes, señor Presidente.

Asistió durante el transcurso de la sesión el honorable Senador Andrés Felipe García Zuccardi.

Con las siguientes excusas, dejan de asistir los honorables Senadores:

Fernández Alcocer Mario Alberto

Prieto Riveros Jorge Eliéser

Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando

Niño Avendaño Senén

Acuña Díaz Laureano.

Bogotá, D. C., 2 de mayo de 2017.

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE

Secretario Comisión Sexta

Honorable Senado de la República

Despacho

Referencia: Excusa.

Respetado doctor:

Por instrucciones del honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer, atentamente me permito solicitarle se sirva excusarlo, por la ausencia a la sesión programada para el día de hoy martes 2 de mayo de 2017, lo anterior debido a que se encuentra atendiendo una reunión junto con el Gobernador de Sucre y representantes del Gobierno nacional, revisando los términos del Conpes que versan sobre el contrato Paz – Montes de María.

Cordialmente,

Katerine Estefanía Vidales Prieto,
Funcionaria UTL.

Bogotá, D. C., 2 de mayo de 2017.

Doctor:

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ

Presidente Comisión Sexta

Senado de la República

Bogotá.

Respetado doctor:

Motivos personales relacionados con el estado de salud de mi señora, me impiden asistir a la sesión de la Comisión Sexta prevista para el día de hoy. Por tanto, presento a usted y a los demás integrantes de esta célula legislativa la excusa correspondiente.

Atentamente,

Jorge Hernando Pedraza,
Senador de la República.

Bogotá, D. C., mayo 2 de 2017.

Doctor:

JORGE ELIÉCER LAVERDE VARGAS

Secretario General

Comisión Sexta Senado

Ciudad.

Referencia: Excusa asistencia sesión 2 de mayo de 2017.

Respetado doctor Laverde:

En cumplimiento a la Proposición número 39 y por motivos de organización y coordinación de los asuntos correspondientes al seguimiento de la puesta en marcha del acueducto de Yopal y la doble calzada Yopal-Aguazul, no podré asistir a la sesión convocada para el día 2 de mayo del 2017, en el recinto de la comisión.

Sesión que se cruza con una reunión formal en la ciudad de Yopal con pobladores, campesinos y expertos en los temas pertinentes a la sesión del día 3 de mayo del presente año.

Sin otro motivo, agradezco el referente de este escrito.

Cordialmente,

Jorge Eliéser Prieto Riveros,
Senador de la República.

Bogotá, D. C., mayo 3 de 2017.

Honorable Senador:

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ

Presidente

Miembros Mesa Directiva

Comisión Sexta Constitucional Permanente

E. S. D.

Referencia: Excusa.

Cordial saludo:

De manera atenta me permito informar que por razones de fuerza mayor no pude asistir a la sesión

de la Comisión Sexta Constitucional Permanente programada para el día martes 2 de mayo, del año en curso. Lo anterior con el fin de presentar excusa por mi inasistencia a la sesión.

Atentamente,

Senén Niño Avendaño,
Senador de la República.

Bogotá, D. C., mayo de 2017.

Doctor:

JORGE ELIÉCER LAVERDE

Secretario de la Comisión Sexta:

Por instrucciones del Senador Laureano Augusto Acuña Díaz, me permito informarle que por motivos de salud se encuentra incapacitado, le fue imposible asistir a las sesiones de la Comisión programadas por la corporación los días 2 y 3 de mayo del presente año.

Cordialmente,

Sandra Vergara Pérez,
Asistente.

Anexa incapacidad.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, receso de cinco minutos a ver qué hacemos, y sírvase llamar a los Senadores a la oficina, por favor.

Receso: 10:56 - 11:01 a. m.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, sírvase llamar nuevamente a lista, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, en este momento hay cuatro (4) honorables Senadores presentes, y hay quórum deliberatorio, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Con quórum deliberatorio, sírvase anunciar los proyectos de ley para la próxima... para las próximas sesiones.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente:

1. Proyecto de ley número 035 de 2015 Cámara, 194 de 2016 Senado, por la cual se modifica el Régimen de los servicios públicos domiciliarios que se establece en la Ley 142 de 1994, y se dictan otras disposiciones.

Publicado en la *Gaceta del Congreso* número **1.000 de 2016.**

El autor: Representante *Humphrey Roa Sarmiento*, y

Ponente: honorable Senador *Mario Alberto Fernández Alcocer.*

2. Proyecto de ley número 159 de 2016 Senado, por medio de la cual se prohíbe el uso de la fotodetección y se dictan otras disposiciones.

Publicado en la *Gaceta del Congreso* número 149 de 2017.

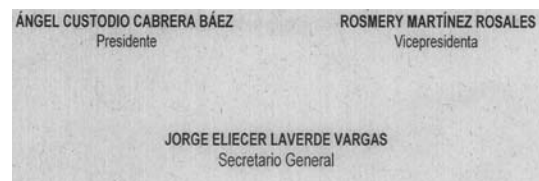
Autor y ponente: honorable Senador *Mario Alberto Fernández Alcocer.*

Se ha enviado a cada uno, señor Presidente, de los honorables Senadores, recomendándoles presentar ponencias a la Secretaría General y si necesitan prórroga, por favor, radicar la solicitud de prórroga. Anunciados los proyectos de ley, señor Presidente, para la próxima sesión.

Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Dos observaciones: mañana la Comisión está citada a las nueve de la mañana; como va a ser un debate de control político largo y todo, entonces, por favor, nueve de la mañana; y hay una subcomisión, mañana también, a las dos de la tarde, para mirar el tema de Yopal. Mañana es dedicada la Comisión a Yopal: un tema que tiene que ver con las vías y otro que tiene que ver con el acueducto. Señor Secretario, han sido anunciado los proyectos de ley.

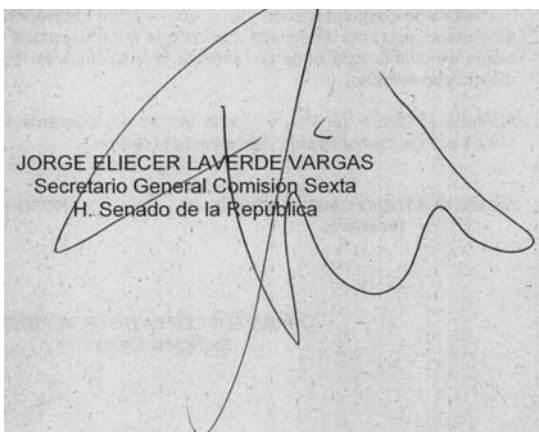
Siendo las once y tres minutos de la mañana, el señor Presidente levanta la sesión y la convoca para el siguiente día, a las 9 de la mañana.



AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 29, de la sesión del día 2 de mayo de 2017, que consta de 3 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (14) días del mes de junio de 2017.



COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 32 DE 2017

(mayo 23)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día veintitrés (23) de mayo de dos mil diecisiete (2017), siendo las diez y cuarenta y tres minutos de la mañana (10:43 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cabrera Báez Ángel Custodio
Fernández Alcocer Mario Alberto
García Zuccardi Andrés Felipe
Martínez Rosales Rosmery
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Santos Marín Guillermo
Villadiego Villadiego Sandra Elena.

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

Aguilar Hurtado Mauricio
Correa Borrero Susana
Niño Avendaño Senén.

Con las siguientes excusas, dejan de asistir los honorables Senadores:

Bustamante García Éverth
Acuña Díaz Laureano Augusto.
Bogotá, D. C., mayo 23 de 2017.

Doctor
JORGE ELIÉCER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
Senado de la República
Cordial saludo:

Respetados señores:

De la manera más cordial me dirijo a ustedes haciendo uso de las facultades que me otorga el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, permitiéndome excusarme a la sesión correspondiente al día 23 de mayo del 2017, por motivos personales de última hora, cuando me hice presente, ya habían levantado la sesión.

Agradezco su atención.
Cordialmente,

Éverth Bustamante García,
Senador de la República.

Bogotá, D. C., mayo de 2017.

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE

Secretario de la Comisión Sexta.

Por instrucciones del Senador Laureano Augusto Acuña Díaz, me permito informarle que por motivos de salud se encuentra incapacitado, le fue imposible asistir a las sesiones de la Comisión programadas por la corporación los días 23 y 24 de mayo del presente año.

Cordialmente,

Sandra Vergara Pérez,

Asistente.

Anexa incapacidad.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Hay siete (7) honorables Senadores presentes. Hay quórum decisorio y deliberatorio, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, sírvase leer el Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

para la sesión del día martes 23 de mayo de 2017, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Siguiente punto del Orden del Día.

Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Anuncio para discusión de proyectos de ley, ponencias de primer debate, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sírvase leer y anunciar los proyectos de ley.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Primero: **Proyecto de ley número 159 de 2016 Senado**, por medio de la cual se prohíbe el uso de la fotodetección y se dictan otras disposiciones.

Ponente: honorable Senador *Mario Fernández Alcocer*.

Segundo: **Proyecto de ley número 035 de 2015 Cámara, 194 de 2016 Senado**, por la cual se modifica el Régimen de los servicios públicos domiciliarios que se establece en la Ley 142 de 1994, y se dictan otras disposiciones.

Ponente: honorable Senador *Mario Fernández Alcocer*.

Tercero: **Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara, 156 de 2016 Senado**, por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones.

Ponente: honorable Senadora *Sandra Elena Villadiego Villadiego*.

Cuarto: **Proyecto de ley número 227 de 2017 Senado**, por medio de la cual se regula la actividad del agroturismo en Colombia.

Ponente: honorable Senador *Guillermo Santos Marín*.

Presentes, el honorable Senador *Senén Niño* y la Senadora *Susana Correa*.

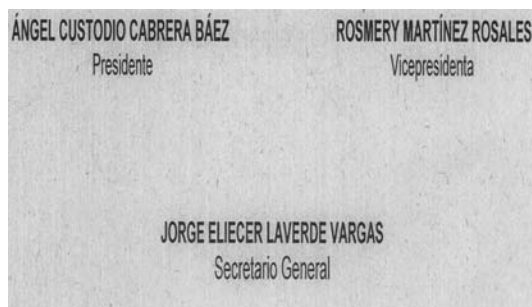
El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Siguiente punto del Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Lo que propongan los honorables Senadores, señor Presidente.

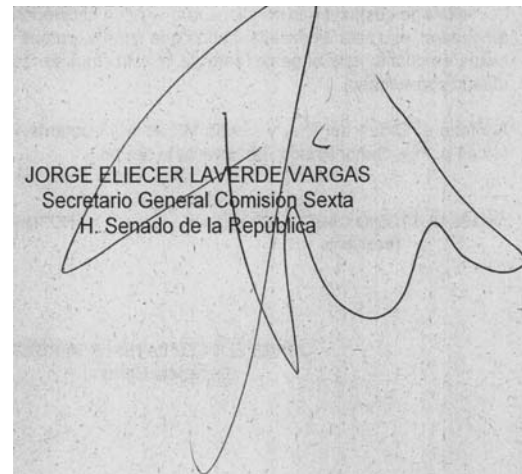
Agotado el Orden del Día y siendo las diez y cuarenta y ocho minutos de la mañana, el señor Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez, levanta la sesión y la convoca para el siguiente día a las 10 de la mañana. Gracias.



AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 32, de la sesión del día 23 de mayo de 2017, que consta de 3 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (14) días del mes de junio de 2017.



* * *

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DEL SENADO DE LA
REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 33 DE 2017

(mayo 24)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día veinticuatro (24) de mayo de dos mil diecisiete (2017), siendo las diez y diez minutos de la mañana (10:10 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a lista:

Contestó el honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, se hace un receso de 15 minutos. Pido el favor a los colaboradores de la Comisión que se sirvan llamar. 15 minutos de receso o si no levantamos la sesión.

(Receso: 10:12 - 10:37 a. m.)

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Señor Secretario, sírvase llamar a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente. Buenos días, Comisión Sexta Constitucional Permanente.

I

Llamado a lista

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Mauricio
Bustamante García Éverth
Cabrera Báez Ángel Custodio
Martínez Rosales Rosmery
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando
Prieto Riveros Jorge Eliéser
Villadiego Villadiego Sandra Elena.

Asistieron durante el transcurso de la sesión, los siguientes honorables Senadores:

Correa Borrero Susana
Fernández Alcocer Mario Alberto
Niño Avendaño Senén
Santos Marín Guillermo Antonio.

Con la siguiente excusa, deja de asistir el honorable Senador:

Acuña Díaz Laureano Augusto.
Bogotá, D. C., mayo de 2017.
Doctor:
Jorge Eliécer Laverde.
Secretario de la Comisión Sexta.

Por instrucciones del Senador Laureano Augusto Acuña Díaz, me permito informarle que por motivos de salud se encuentra incapacitado, le fue imposible asistir a las sesiones de la Comisión programadas por la corporación los días 23 y 24 de mayo del presente año. Cordialmente.

Sandra Vergara Pérez.

Asistente.

Anexa incapacidad.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Siete (7) honorables Senadores presentes. Señor Presidente, hay quórum decisorio y deliberatorio.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sírvase leer el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día miércoles 24 de mayo de 2017, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, en cumplimiento de la Proposición número 45 de 2017

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón, y al señor Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez.

Proposición número 45 de 2017

Cítese al Ministro de Transporte, Jorge Eduardo Rojas, para que en sesión de la Comisión Sexta y en la fecha que indique la mesa directiva, informe sobre las resoluciones mediante las cuales se crean los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y nuevas condiciones para la expedición de las licencias de conducción, así como de las resoluciones expedidas por el Ministerio en las que se modifican los organismos de apoyo y las condiciones y requisitos para los usuarios.

Invítese al Procurador General de la Nación, Fernando Carrillo, al Contralor General de la Nación, Edgardo Maya, y a los gremios interesados en el tema.

CUESTIONARIO

1. ¿Cuáles son las resoluciones por medio de las cuales se han creado los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y se han modificado los requisitos para la expedición de las licencias de conducción? (Enviar copia).
2. ¿Cuáles son las motivaciones para modificar las condiciones para la expedición de las licencias de conducción e imponer un examen teórico práctico a cargo de los llamados Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?
3. ¿Cuáles fueron las motivaciones para crear los llamados Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), cuál es su estructura, cuáles las condiciones para su creación y funcionamiento?
4. ¿Cuáles serán las tarifas que deberán pagar los usuarios por los servicios que presten los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?
5. ¿Cuál es la razón por la cual se han implementado el uso de simuladores para la evaluación, reemplazando el examen práctico?
6. ¿Cuál es el cronograma que tiene el Ministerio para la implementación de las resoluciones antes indicadas?
7. ¿Con qué facultades el Ministerio ha modificado el artículo 19 del Código Nacional de Tránsito implementando las resoluciones expedidas por su despacho?
8. ¿Cuáles son las modificaciones que se han introducido por medio de resoluciones a la estructura y funcionamiento de escuelas o academias de automovilismo y cuál su fundamentación?

9. ¿Cuáles son las razones de las diferencias entre techo y piso de las tarifas autorizadas por el Ministerio de Transporte para la expedición del certificado de aptitud en conducción?
10. ¿Cuáles son las resoluciones por medio de las cuales se establecen derechos a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial por la expedición de certificados de certificado de aptitud en conducción, y por el examen teórico práctico a cargo de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?
11. Envíenos un listado de las resoluciones expedidas en el año 2016 y en lo corrido del 2017 relacionadas con los organismos de apoyo y las condiciones y requisitos para los usuarios.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores: *Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, Susana Correa Borrero, Mauricio Aguilar Hurtado, Mario Fernández Alcocer y Sandra Elena Villadiego*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 16 de mayo de 2017.

III

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

En consideración el Orden del Día leído.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, primer punto del Orden del Día, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, en cumplimiento de la Proposición 45 del 2017.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

¿Alguna comunicación a la Comisión sobre el particular?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, hay una excusa del señor Ministro, donde informa que no puede asistir y delega al señor Viceministro Alejandro Maya Martínez, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, es conocimiento público que el Ministro está en el Chocó, pero igual este es un tema de alta trascendencia nacional, entonces le doy la palabra al señor citante... uno de los citantes, el principal citante, el doctor Pedraza, para que me diga qué debemos hacer.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Gracias Presidente. Yo, en primer lugar, quiero saludar a mis colegas, saludarlo a usted señor Presidente, a la teleaudiencia que en este momento nos sigue. Evidentemente que este es un tema de mucha actualidad, un tema que en el día de hoy, incluso el señor Viceministro, a quien saludo de manera cordial, gracias doctor Maya por estar aquí, es su deber, pero usted lo está haciendo de manera acuciosa, en el día de hoy en los medios de comunicación ha venido creciendo el *boom* de los famosos centros habilitados, los CALE. He consultado además a los compañeros, de signar una proposición y pensamos evidentemente de que pese a que la respuesta técnica la tenga el Viceministro Maya y la articulación de todo esto, queremos no ser inferiores frente al país en tanto requerimiento que hay al día de hoy con esta situación que surge y que genera muchas dudas. Por tal razón, Presidente, nosotros redactamos un cuestionario para verificar cuáles son las resoluciones que en este caso el Ministerio ha sacado, creando unos Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE).

En principio, en principio, bajo nuestra óptica, esto es una tarea del Legislador y no es una tarea del Gobierno, es decir, que... no lo voy a juzgar de esa manera, pero estamos viendo que se están asumiendo unas facultades del Poder Legislativo, en tanto que solo el código puede ser modificado, que es una ley de la república, a través de una ley de la república, y aquí se estaría haciendo sin tener las facultades precisas para esto, a través de un decreto; por eso en la pregunta siete estamos indagando con qué facultades el Ministerio ha modificado el artículo 19 del Código Nacional de Tránsito, implementando estas resoluciones referidas; pero más allá de eso, señor Presidente y queridas colegas y colegas, y colombianas y colombianos, cuáles fueron las motivaciones para modificar las condiciones para la expedición de las licencias de tránsito... de conducción, perdón, e imponer un examen teórico-práctico a cargo de unos llamados "Centros de Apoyo Logístico de Evaluación".

Quiere decir que con esto se están creando unos nuevos centros, como los centros de diagnóstico automotor, como los centros de reconocimiento de conductores o como las ías al interior, y esto lo que ha generado en el ruido de hoy, Presidente, en las emisoras, en todo el país, es: Se encareció en Colombia, de una manera dramática y vertiginosa, el costo para obtener licencia de tránsito, y esos costos adicionales, por supuesto, los tiene que pagar el usuario, ¿pero a cargo de quién van?, ¿a quién van a beneficiar?, ¿a las arcas del Gobierno?, ¿al Ministerio?, ¿a un plan de seguridad vial?, o ¿a

unos entes privados, que probablemente no tengan control y que no tengan cómo justificar? Si antes una licencia de tránsito se obtenía por 50000 pesos sin ir al examen, pues ahora, el que paga mucho más, menos va a poder tener de tiempo, porque como está pagando más a la misma escuela, es más fácil, se la van a llevar al correo y sigue habiendo lo mismo, a lo mejor sin la necesidad del examen.

¿Cuáles serán las tarifas que deben pagar los usuarios, con los servicios que presten estos centros?, y ¿con qué criterio se establecieron? En fin, Presidente, nosotros redactamos once, once preguntas, y este cuestionario fue también acompañado por la Senadora Susana Correa, por el Senador Mauricio Aguilar, por la Senadora Villadiego y por el Senador Mario Fernández, así que nos parece y, repito, muy acuciosa la presencia suya Viceministro, pero nos parece, Presidente, de la más alta importancia el día de hoy que sea el Ministro mismo el que esté. Yo comprendo que el Ministro está cumpliendo una labor en el departamento de Chocó, pero yo preferiría, por la trascendencia, repito, por la importancia y la actualidad del tema que hoy estalló en todas las emisoras, que sea el propio Ministro, por supuesto, acompañado de usted, Viceministro, el que... yo sé que usted entiende por qué lo estamos haciendo, el que venga aquí a hacer la contestación del cuestionario. Yo en principio, en la mañana, hace un par de... 40 minutos, y no le veo ningún... no le veía ninguna dificultad hacerlo esta mañana, pero los demás compañeros citantes me han pedido que lo hagamos con la presencia del Ministro, de tal forma que creo que además es la manera de pedirle, Presidente, que los Ministros deben venir aquí a la Comisión, y que sobre todo en este, que es un tema supremamente, supremamente importante, urgente, a partir de hoy a los colombianos, más aún, hay unas fechas que son el 12 de mayo del año entrante, donde van a cambiar el mundo, y esto no se socializó de manera adecuada, en mi concepto, más aún, esta citación tendrá ese propósito, mirar qué de bueno tiene esa resolución, qué ajustes hay que hacerle o si realmente no tiene una contemporalización y habría que buscar que se derogue, o habría que buscar que se mitiguen los efectos, sobre todo de los costos de estas famosas... de estos famosos Centros de Apoyo Logístico de Evaluación.

Pero sobre todo, porque me preocupo, y eso se lo quiero dejar al Viceministro, para que lo indague y nos dé una respuesta muy en derecho, es ¿con base en qué facultades se crearon estos centros de apoyo, famosos CALE (Centros de Apoyo Logístico de Evaluación)? ¡Ah!, hoy la ciudadanía está por todos los lugares; mira, la cantidad de... hoy hay tendencia en las redes sobre este tema. Entonces, para nosotros es muy responsable, Presidente, pedirle que el debate se lleve a cabo con la presencia del Ministro, y lo hago llevando la vocería de los colegas que han firmado, en la siguiente sesión, y de prelación y con televisión frente a los colombianos. Gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

La otra citante, la doctora... una, una de las otras citantes, la doctora Sandra Villadiego tiene la palabra.

La honorable Senadora Sandra Elena Villadiego Villadiego:

Gracias señor Presidente. De igual manera como el Senador Hernando Pedraza, y saludando al Viceministro, sabemos que el señor Ministro se encuentra en el departamento del Chocó, y usted hace presencia, señor Vice, pero estoy de acuerdo con el Senador Pedraza, hoy ha sido tendencia en todos los medios de comunicación y yo creo que lo más lógico es que el Ministro de Transporte se haga presente en la Comisión y nos explique qué ha pasado con la licencia de conducción, señor Viceministro; no es nada en contra de usted, lo queremos, pero creo que en cabeza del señor Ministro de Transporte debería estar el tema en la Comisión. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

La señora Vicepresidenta de la Comisión, la doctora Rosmery Martínez, creo que en la misma línea, tiene la palabra, por favor.

La honorable Senadora Rosmery Martínez Rosales:

Gracias Presidente, un saludo a la Mesa Directiva, a nuestros compañeros y compañeras, a la prensa, a la Fuerza Pública y a todos los que nos acompañan. De verdad, Presidente, que vuelvo y reitero, hoy tiene una excusa clara, visible, nuestro Ministro de Transporte, pero como dijo la doctora Sandra Villadiego, hoy ha sido tendencia y es un debate de suma envergadura, es un debate de que debemos estar todos como estamos acá, y yo solicito, señor Presidente, con la venia suya, que la mesa disponga que venga el señor Ministro de Transporte. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Doctor Bustamante.

El honorable Senador Éverth Bustamante García:

Gracias Presidente, en el mismo sentido, la Senadora Susana Correa también, quien ha sido citante, me ha pedido, mientras que ella llega, acompañar la solicitud que han hecho los otros suscriptores de la citación, en el sentido de que podamos adelantar este debate con la presencia del señor Ministro. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Bueno, ¿listo? Entonces se suspende el debate para la próxima semana, próximo martes, doctor Pedraza, doctora Sandra, y se le informa a la Senadora Susana Correa. Siguiendo punto del Orden del Día y de una vez se cita próximo martes, de una vez. Señor Viceministro, hágame el favor de informarle al Ministro, a ver si nos podemos poner

de acuerdo. Me le informa... aquí que llega la señora... la Senadora Susana Correa, por favor; ya habló el socio por ella. Siguiendo punto del Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente. Anuncios:

1. **Proyecto de ley número 035 de 2015 Cámara, 194 de 2016 Senado, por la cual se modifica el Régimen de los servicios públicos domiciliarios que se establece en la Ley 142 de 1994, y se dictan otras disposiciones.** Ponente: el honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer.
2. **Proyecto de ley número 203 de 2016 Cámara, 167 de 2016 Senado, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.** Autores: El Representante Germán Navas Talero, Ángela María Robledo, Víctor Javier Correa y Alfredo Ape Cuello. Ponente: El honorable Senador Mario Fernández Alcocer.
3. **Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara, 156 de 2016 Senado, por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones.** Ponente: La honorable Senadora Sandra Elena Villadiego Villadiego.
4. **Proyecto de ley número 227 de 2017 Senado, por medio de la cual se regula la actividad del agroturismo en Colombia.** Ponente: El honorable Senador Guillermo Santos Marín.
5. **Proyecto de ley número 213 de 2017, 226 de 2017 Senado (acumulados), por medio de la cual se establece la equivalencia entre los administradores.** Ponente: El honorable Senador Mauricio Aguilar.
6. **Proyecto de ley número 159 de 2016 Senado, por medio de la cual se prohíbe el uso de la fotodetección y se dictan otras disposiciones.** Ponente: El honorable Senador Mario Alberto Fernández Alcocer.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído los anuncios, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Siguiendo punto del Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proposiciones y varios, señor Presidente. -No tengo proposiciones-

Siendo las diez y cincuenta y dos minutos de la mañana (10:52), el señor Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez, levanta la sesión y la convoca el día martes de la siguiente semana, a las 10 de la mañana.

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ
Presidente

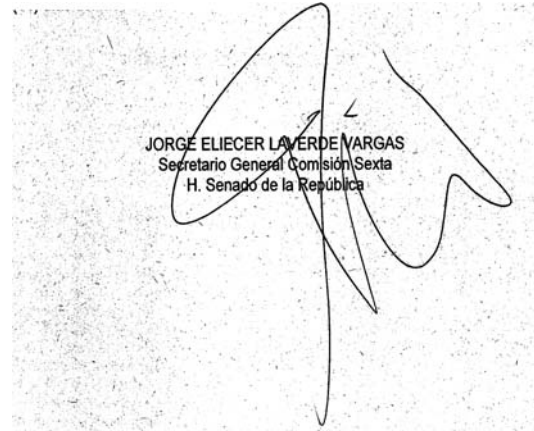
ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 33, de la sesión del día 24 de mayo de 2017, que consta de 8 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (14) días del mes de junio de 2017.



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

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 35 DE 2017

(mayo 31)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día treinta y uno (31) de mayo de dos mil diecisiete (2017), siendo las nueve y treinta y siete minutos de la mañana (9:37 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 Ángel Custodio Cabrera Báez, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Cabrera Báez Ángel Custodio
Correa Borrero Susana
García Zuccardi Andrés Felipe
Prieto Riveros Jorge Eliéser.
Bogotá, D. C., mayo de 2017.

Doctor:

JORGE ELIECER LAVERDE

Secretario de la Comisión Sexta.

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 31 de mayo, del presente año. Cordialmente.

Sandra Vergara Pérez.
Asistente.

Anexa incapacidad.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Hay cuatro honorables Senadores presentes. Señor Presidente, hay quórum deliberatorio.

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

Sírvase leer el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

ORDEN DEL DÍA

para la sesión del día miércoles 31 de mayo de 2017, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, en cumplimiento de la Proposición número 45 de 2017

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Edgardo José Maya Villazón, y al señor Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez.

Proposición número 45 de 2017

Cítese al Ministro de Transporte Jorge Eduardo Rojas, para que en sesión de la Comisión Sexta y en la fecha que indique la Mesa Directiva, informe sobre las resoluciones mediante las cuales se crean los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y nuevas condiciones para la expedición de las licencias de conducción, así como de las resoluciones expedidas por el Ministerio en las que se modifican los organismos de apoyo y las condiciones y requisitos para los usuarios.

Invítese al Procurador General de la Nación, Fernando Carrillo; al Contralor General de la Nación, Edgardo Maya, y a los gremios interesados en el tema.

CUESTIONARIO

1. ¿Cuáles son las resoluciones por medio de las cuales se han creado los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) y se han modificado los requisitos para la expedición de las licencias de conducción? (Enviar copia).
2. ¿Cuáles son las motivaciones para modificar las condiciones para la expedición de las licencias de conducción e imponer un examen teórico práctico a cargo de los llamados Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?

3. ¿Cuáles fueron las motivaciones para crear los llamados Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), cuál es su estructura, cuáles las condiciones para su creación y funcionamiento?
4. ¿Cuáles serán las tarifas que deberán pagar los usuarios por los servicios que presten los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?
5. ¿Cuál es la razón por la cual se han implementado el uso de simuladores para la evaluación, reemplazando el examen práctico?
6. ¿Cuál es el cronograma que tiene el Ministerio para la implementación de las resoluciones antes indicadas?
7. ¿Con qué facultades el Ministerio ha modificado el artículo 19 del Código Nacional de Tránsito implementando las resoluciones expedidas por su despacho?
8. ¿Cuáles son las modificaciones que se han introducido por medio de resoluciones a la estructura y funcionamiento de escuelas o academias de automovilismo, y cuál su fundamentación?
9. ¿Cuáles son las razones de las diferencias entre techo y piso de las tarifas autorizadas por el Ministerio de Transporte para la expedición del certificado de aptitud en conducción?
10. ¿Cuáles son las resoluciones por medio de las cuales se establecen derechos a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial por la expedición de certificados de certificado de aptitud en conducción, y por el examen teórico práctico a cargo de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE)?
11. Envíenos un listado de las resoluciones expedidas en el año 2016 y en lo corrido del 2017 relacionadas con los organismos de apoyo y las condiciones y requisitos para los usuarios.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores: *Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, Susana Correa Borrero, Mauricio Aguilar Hurtado, Mario Fernández Alcocer y Sandra Elena Villadiego*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 16 de mayo de 2017.

III

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez:

No hay quórum. Sírvase hacer los anuncios de los proyectos de ley que se requieren para la próxima semana.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente:

Primero. **Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara, 156 de 2016 Senado**, por medio la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones.

Ponente: honorable Senadora *Sandra Elena Villadiego Villadiego*.

Tercero: **Proyecto de ley número 203 de 2016 Cámara, 167 de 2016 Senado**, por la cual se modifican algunas disposiciones del Código de Tránsito.

Autor: honorable Representante *Carlos Germán Navas*.

Ponente el honorable Senador *Mario Alberto Fernández Alcocer*.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Anunciados los proyectos de ley, señor Presidente.

Siendo las nueve y cuarenta minutos de la mañana (9:40 a. m.), el señor Presidente, honorable Senador Ángel Custodio Cabrera Báez, levanta la sesión y la convoca para el martes de la siguiente semana, a las 10 de la mañana.

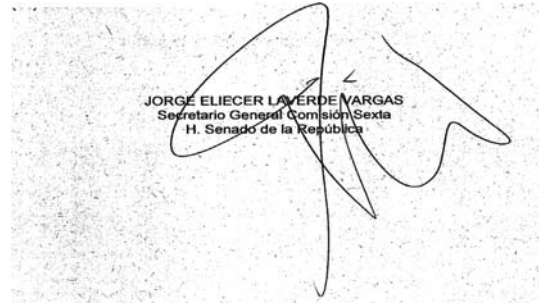
ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ
 Presidente
ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES
 Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
 Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 35, de la sesión del día 31 de mayo de 2017, que consta de 4 folios.

De acuerdo a la ley del reglamento, se firma el anterior auto, a los catorce (1) días del mes de junio de 2017.



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

CONTENIDO

Gaceta número 518 - martes 27 de junio de 2017

SENADO DE LA REPÚBLICA **Págs.**
 ACTAS DE COMISIÓN

Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República

Acta número 26 de abril 18 de 2017.....	1
Acta número 28 de abril 25 de 2017.....	16
Acta número 29 de mayo 2 de 2017.....	39
Acta número 32 de mayo 23 de 2017.....	41
Acta número 33 de mayo 24 de 2017.....	42
Acta número 35 de mayo 31 de 2017.....	46