



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 634

Bogotá, D. C., viernes, 11 de junio de 2021

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.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 QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

#### ACTA NÚMERO 036 DE 2021

(mayo 4)

Legislatura 2020-2021 Primer Periodo

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
Secretaría General  
LEGISLATURA 2020 - 2021 SEGUNDO PERIODO

#### ACTA 036

En la ciudad de Bogotá D.C., a los cuatro (4) días del mes de mayo de dos mil veintiuno (2021), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron de manera virtual, a través de la plataforma Zoom, los honorables Senadores miembros de la Comisión Quinta de Senado de la República, para llevar a cabo sesión formal de la misma.

-El honorable Senador Guillermo García Realpe, presidente de la Comisión, luego del saludo inicial, solicita a la señora secretaria de la comisión, realizar el correspondiente llamado a lista, a fin de verificar el quórum existente.

-La doctora Delcy Hoyos Abad, secretaria general de la Comisión, procede a llamar a lista, y responden los siguientes senadores, conectados a través de la plataforma zoom:

SENADORES	ASISTENCIA
BARRETO CASTILLO MIGUEL ÁNGEL	Presente
GARCÍA BURGOS NORA MARÍA	Presente
GARCÍA REALPE GUILLERMO	Presente
GAVIRIA VÉLEZ JOSÉ OBDULIO	Presente
LONDOÑO ULLOA JORGE EDUARDO	Presente
MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL MARITZA	Presente
MEJÍA MEJÍA CARLOS FELIPE	Presente
NAME CARDOZO JOSÉ DAVID	Presente
ORTIZ NOVA SANDRA LILIANA	Presente
ROBLEDO CASTILLO JORGE ENRIQUE	Presente

TORRES VICTORIA PABLO CATATUMBO	Presente
---------------------------------	----------

-La señora secretaria informa al señor presidente que han respondido al llamado a lista, once (11) honorables Senadores, habiéndose constituido quórum para decidir.

-En el transcurso de la sesión, se registró la presencia de los Senadores:

LOBO CHINCHILLA DIDIER
CORRALES ESCOBAR ALEJANDRO

-Con excusa que a continuación se anexa, deja de asistir la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez.



Bogotá D.C., 4 de Mayo de 2021

Doctor:  
Guillermo García Realpe  
Presidente Comisión V  
IV. Senado de la República  
Ciudad

Respetado Doctor:

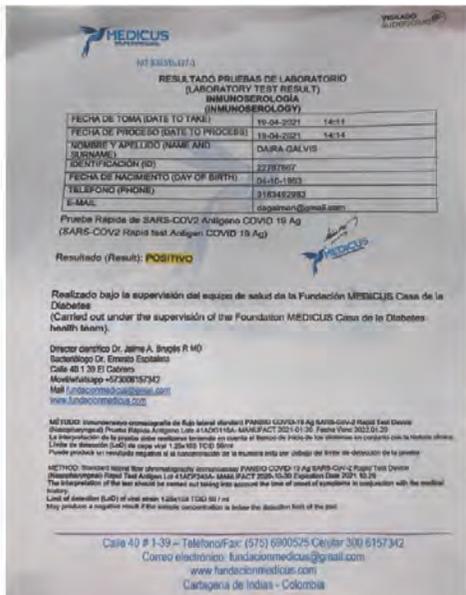
Por instrucciones de la H. Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, me permito solicitar al excuise de asistir a las sesiones de la comisión V del día 4 y 5 de Mayo de 2021, ya que se encuentra incapacitada.

Me permito anexar la respectiva incapacidad para los fines pertinentes.

Agradezco su amable colaboración a la presente.

Cordialmente,

NANCY CAMPOS CARDENAS  
Asesora UTL Senadora Daira Galvis Méndez.



-Siendo las 09:18 a.m., el señor presidente da apertura a la sesión y dispone que por Secretaría se de lectura al orden del día programado para la fecha.



**ORDEN DEL DIA**

Para la sesión no presencial del día martes 4 de mayo de 2021  
(Plataforma ZOOM)  
Hora de citación: 9:00 A.M.

- I  
**LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DE QUÓRUM**
- II  
**CONSIDERACIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**
- III  
**ANUNCIO DE PROYECTOS PARA DISCUSIÓN Y VOTACIÓN  
(artículo 8 Acto Legislativo No. 01 de 2003)**

IV  
**CITACION A DEBATE DE CONTROL POLITICO PARA DISCUTIR SOBRE EL INCREMENTO EN LAS TARIFAS DE LOS PEAJES EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO EN MOMENTOS DE CRISIS ECONOMICA CAUSADA POR LA PANDEMIA, AFECTANDO A SECTORES IMPORTANTES EN EL PAÍS, DE ACUERDO CON LAS PROPOSICIONES Nos. 76 Y 77 ADITIVA DE 2021.**

- CITADOS:** **Ministra de Transporte**, doctora Ángela María Orozco Gómez  
**Ministro de Comercio, Industria y Turismo:** doctor José Manuel Restrepo Abondano  
**Director Agencia Nacional de Infraestructura - ANI,** doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres.
- INVITADOS:** **Gerente Concesionaria Vial del Sur,** doctor German de la Torre Lozano.

**Contralor General de la República**, doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte.  
**Gobernador de Nariño**, doctor Jhon Alexander Rojas Cabrera  
**Voceros de los Transportadores y Comerciantes**

**CITANTES:** Honorables senadores: Guillermo García Realpe, Aída Yolanda Avella Esquivel, Berner León Zambrano Erazo, Myriam Alicia Paredes Aguirre. Honorables representantes: Teresa de Jesús Enriquez Rosero, Diela Liliana Benavides Solarte y Hernán Gustavo Estupiñán Calvache.

**PROPOSICIÓN No. 76 DE 2021**

Cítese a un debate de Control Político a la Ministra de Transporte, señora Ángela María Orozco; Director de la ANI, señor Manuel Felipe Gutiérrez, invítase al Gerente de la Concesionaria Vial del Sur, señor German De La Torre Lozano; Contraloría General de la Nación, Señor Carlos Felipe Córdoba; al Gobernador de Nariño, señor John Rojas, voceros de los Transportadores y Comerciantes, a un Debate de Control Político sobre el incremento en las tarifas de los peajes en el Departamento de Nariño en momentos de crisis económica causada por la pandemia afectando a sectores importantes en el país, para que respondan ante esta corporación en fecha y hora que establezca la Mesa Directiva de esta Comisión.

Sesión que deberá ser transmitida en directo por canal institucional y plataforma de YouTube.

Presentada por los senadores Guillermo García Realpe, Aída Avella Esquivel, Berner Zambrano Fraso, Myriam Paredes Aguirre y los representantes a la Cámara Teresa Enriquez Rosero, Diela Liliana Benavides Solarte y Hernán Gustavo Estupiñán Calvache, fue aprobada en sesión virtual de la Comisión llevada a cabo el día martes 13 de abril de 2021.

**QUESTIONARIO DIRIGIDO AL MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Corredor Vial Pasto Rumichaca

1. ¿Qué acciones ha tomado el Ministerio en el actual Gobierno, para frenar el incremento desmesurado de las tarifas del peaje "El Placer" anunciadas por la concesionaria en sus

redes sociales, que para algunas categorías supera el 40% y que surge en medio de una de las peores crisis económicas que afectan al país?

2. ¿Cuáles son las tarifas diferenciales establecidas por la resolución 0001920 del 23 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte, a quienes beneficia y cuáles son las condiciones para acceder a ellas?

3. ¿Porque se le otorgan tarifas diferenciales para la estación de peaje el placer, únicamente a la categoría I y II y se dejan por fuera del beneficio a las demás categorías, según la resolución 0001920 del 23 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte?

4. ¿Cuál es el costo promedio por kilómetro concesionado del corredor vial Pasto Rumichaca?

5. ¿Se socializó con la comunidad el incremento de tarifas del peaje el placer?, de ser así, indique el número de personas, lugar de residencia, lugar de la socialización y listas en donde conste la asistencia.

6. ¿Se socializó el nuevo peaje que se instalará presuntamente en el municipio de Contadero?, de ser así, indique el número de personas, lugar de residencia, lugar de la socialización y listas en donde conste la asistencia.

7. Indicar los estudios de caracterización socioeconómica y relación costo beneficio y demás en los que se basó el Ministerio de Transporte para determinar la presunta imposición de un peaje nuevo en el Municipio del Contadero.

8. ¿Cuál es la orientación de la política pública de construcción de carreteras, incrementos desmesurados de tarifas, con resoluciones que no benefician por igual al grueso de la comunidad e instalación de casetas de peajes en municipios con altos niveles de pobreza?

9. El Ministerio de Transporte ha tenido en cuenta la situación crítica económica y social actual que sufre el departamento de Nariño en desempleo, la destrucción del aparato productivo especialmente del sector agropecuario; los lecheros, paperos, paneleros, el cierre de la frontera que tiene quebrado a los comerciantes de Ipiales donde se ha cerrado más de cuatro mil establecimientos comerciales, además lo que viene en cuanto a los efectos de la reforma tributaria. ¿Ustedes han analizado este escenario?

10. ¿La reactivación económica se estimula con este ingreso desmesurado de peajes?

11. ¿Por qué no se implementó un esquema de progresividad y de racionalización en el aumento de los peajes?

12. Qué alternativas desde el Ministerio de Transporte pueden plantearle a los transportadores de carga, de pasajeros y en general a todos los usuarios para manejar esta grave situación que puede concluir en una grave explosión social generalizada por una justa reclamación social de las diferentes comunidades.

**CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**

Corredor Vial Pasto Rumichaca

1. ¿Cuál es el valor del recaudo de peajes acumulado en pesos corrientes desde el inicio de la concesión de la vía Pasto Rumichaca a la fecha?

2. ¿A cuánto asciende el valor contractual esperado de peajes de la vía en pesos constantes y en pesos corrientes de 2021?

3. ¿Cuál es el valor de las vigencias futuras comprometidas para este proyecto en pesos corrientes de 2021?

4. ¿Cuál es la longitud inicial o número de kilómetros concesionados pactados en el contrato de concesión No 15 de 2015 del corredor vial Pasto Rumichaca?

5. ¿Cuál es el grado de avance de la concesión por unidad funcional y número de kilómetros construidos y mejorados, incluyendo el detalle de las obras realizadas?

6. ¿Cuál es el número total de kilómetros que se construirán para el corredor vial Pasto Rumichaca?

7. Describa cuales fueron las modificaciones realizadas al contrato 15 de 2015 de la vía Pasto Rumichaca, en cada uno de los "Otrosies" firmados: (Otro si No. 1, 2, 3, 4 y 5), y el alcance de sus modificaciones, según corresponda, en pesos, años, kilómetros, número de peajes o cualquier otro impacto generado por ellas.

8. ¿Cuál es el número de empleos directos e indirectos generados por el proyecto vial, discriminar por número de personas por municipio, ciudad o corregimiento?

establecimientos comerciales, además lo que viene en cuanto a los efectos de la reforma tributaria. ¿El gobierno nacional ha contemplado esta situación?

2. ¿La reactivación económica se estimula con este incremento desmesurado de peajes?

3. El Gobierno Nacional en su última visita a la ciudad de Ipiales trató el tema de reactivación económica, especialmente con los comerciantes afectados por el cierre de frontera. ¿Que se ha adelantado respecto a este tema?

Presentada por el senador Guillermo García Realpe, fue aprobada en sesión virtual de la Comisión llevada a cabo el día martes 27 de abril de 2021.

**V**

**DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PRIMER DEBATE DE PROYECTOS DE LEY**

1. Proyecto de Ley 391 de 2021 Senado - 044 de 2019 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley 213 de 2019 Cámara "Por medio de la cual se promueve el acastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país".	
Autores:	H. S. María Fernanda Cabal Molina y H.R. Edwin Gilberto Ballesteros Archila
Ponentes:	H. S. José David Name Cardozo
Publicación Proyecto	Gaceta 815 de 2019 Cámara
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 273 de 2021 Senado

2. Proyecto de Ley 133 de 2020 Senado "Por medio del cual se prohíbe en la contratación pública los plásticos de un solo uso, el poliestireno expandido y se incentiva a la creación de políticas y programas que busquen la disminución progresiva del uso de estos materiales a nivel territorial y se dictan otras disposiciones".	
Autores:	H.S.S. Sandra Liliana Ortiz Nova, Juan Luis Castro Córdoba, Iván Leónidas Name Vásquez, Iván Marulanda Gómez
Ponentes:	H.S. R.s. León Fredy Muñoz Lopera, Cesar Ortiz Zorro, Wilmer Leal, Fabián Díaz Plata
Publicación Proyecto	Gaceta 613 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1384 de 2020 Senado

9. Indique cuantos peajes tendrá en total la vía Pasto Rumichaca, su ubicación y el valor de las tarifas.

10. ¿Se socializó con la comunidad el incremento de tarifas del peaje el placer?, de ser así, indique el número de personas, lugar de residencia, lugar de la socialización y listas en donde conste la asistencia.

11. ¿Se socializó el nuevo peaje que se presuntamente se instalará en el municipio de Contadero?, de ser así, indique el número de personas, lugar de residencia, lugar de la socialización y listas en donde conste la asistencia.

12. ¿Por qué no se implementó un esquema de progresividad y de racionalización en el aumento de los peajes?

13. Qué alternativas desde la ANI pueden plantearle a los transportadores de carga, de pasajeros y en general a todos los usuarios para manejar esta grave situación que puede concluir en una grave explosión social generalizada por una justa reclamación social de las diferentes comunidades.

**PROPOSICIÓN No. 77 ADITIVA A LA No. 76 DE 2021**

Adiciónese a la proposición presentada para debate de Control Político sobre el incremento en las tarifas de los peajes en el Departamento de Nariño en momentos de crisis económica causada por la pandemia afectando a sectores importantes en el país, citación al Ministro de Comercio, Industria y Turismo; señor José Manuel Restrepo, para que responda ante esta corporación en fecha y hora que establezca la Mesa Directiva de esta Comisión el siguiente cuestionario.

**CUESTIONARIO**

1. El Gobierno Nacional ha tenido en cuenta la situación crítica económica y social actual que sufre el departamento de Nariño en desempleo, la crisis económica y social que sufre el sur de Colombia, la destrucción del aparato productivo especialmente del sector agropecuario; los lecheros, paperos, paneleros, el cierre de la frontera que tiene quebrado a los comerciantes de Ipiales donde se ha cerrado más de cuatro mil

3. Proyecto de Ley No. 366 de 2020 Senado "Por medio del cual se promueve el consumo interno de carne bovina de origen colombiano y se establecen condiciones de sanidad, bienestar y cuidado animal en el manejo de bovinos con fines de consumo y exportación"	
Autores:	H. S. Carlos Manuel Meisel Vergara
Ponentes:	H.S. S.s. José Obdulio Gaviria Vélez (Coordinador) y Miguel Ángel Barreto
Publicación Proyecto	Gaceta 1424 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 244 de 2021 Senado

4. Proyecto de Ley 134 de 2020 Senado "Por medio del cual se adopta una política a cargo del DANE y la UPRA para crear el índice oficial de distribución de la propiedad rural y tenencia de la tierra y se toman medidas para el acceso a la información de tierras rurales"	
Autores:	H.S.S. Aida Yolanda Ayella Esquivel, Gustavo Bolívar Moreno, Feliciano Valencia Medina, Gustavo Francisco Petro Urrego
Ponentes:	H.S. S.s. Pablo Torres Victoria (Coordinador), Sandra Ortiz y Didier Lobo
Publicación Proyecto	Gaceta 613 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1063 de 2020 Senado

5. Proyecto de Ley 131 de 2020 Senado "Por medio del cual se crea el sello de producción limpia que establece mecanismos para mejorar la eficiencia energética y la implementación de Fuentes no Convencionales de Energía Renovable"	
Autores:	H.S.S.s. Sandra Liliana Ortiz Nova, Juan Luis Castro Córdoba, Iván Leónidas Name Vásquez, Iván Marulanda Gómez, H.S. R.s. León Fredy Muñoz Lopera, Cesar Ortiz Zorro, Wilmer Leal, Fabián Díaz Plata
Ponentes:	H.S.S.s. Sandra Liliana Ortiz Nova (Coordinadora), José David Name y Jorge Robledo
Publicación Proyecto	Gaceta 613 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1076 de 2020 Senado

6. Proyecto de Ley 124 de 2020 Senado "Por la cual se adoptan medidas para garantizar el acceso a información oportuna, clara, veraz y suficiente sobre los sistemas de producción de huevo y se dictan otras disposiciones"	
Autores:	H.S.S.s. Juan Luis Castro Córdoba, Antonio Eresmiel Sanguino Páez, Jorge Eduardo Londoño Ulloa, Andrés Cristo Bustos, Temístocles Ortega Narváez, H.R. Ciro Fernández Núñez, Alejandro Carlos Chacón, Jairo Cristo Correa, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán.
Ponentes:	H.S. S.s. Sandra Ortiz Nova (Coordinadora), Daira de Jesús Galvis Méndez, Miguel Ángel Barreto Castillo, José Obdulio Gaviria Vélez y Jorge Enrique Robledo Castillo.
Publicación Proyecto	Gaceta 609 de 2020 Senado

Publicación Ponencias:	Negativa: Gaceta No. 012 de 2021 Senado Positiva: Gaceta No. 160 de 2021 Senado
<b>7. Proyecto de Ley 055 de 2020 Senado "Por la cual se crea la licencia ambiental para la fase de exploración minera y se dictan otras disposiciones".</b>	
Autores:	H.s.S.s. Angélica Lozano Correa, Antonio Eresmid Sanguino Páez, Gustavo Bolívar Moreno, Aida Yolanda Avella Esquivel, Jesús Alberto Castilla, Iván Cepeda Castro, Iván Marulanda Gómez, Pablo Catatumbo Torres Victoria, Criselda Lobo Silva, Jorge Eduardo Londoño, Guillermo García Realpe, Wilson Neber Arias Castillo, Eduardo Emilio Pacheco Cuello, Temístocles Ortega Narváez H.s. R.s. María José Pizarro Rodríguez, Jairo Reinaldo Cala Suárez, David Racero Mayorca, Jairo Reinaldo Cala Suarez, Carlos Alberto Carreño
Ponentes:	H. S.s. Sandra Ortiz Nova (Coordinadora) y Pablo Catatumbo Torres Victoria
Publicación Proyecto	Gaceta 597 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1074 de 2020 Senado
<b>8. Proyecto de Ley No. 053 de 2020 Senado "Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones".</b>	
Autores:	H.s.S.s. Angélica Lozano Correa, Antonio Eresmid Sanguino Páez, Jorge Eduardo Londoño Ulloa, Guillermo García Realpe, Aida Yolanda Avella Esquivel, Iván Cepeda Castro, Pablo Catatumbo Torres Victoria, Criselda Lobo Silva, Temístocles Ortega Narváez, José David Name Cardozo H.s. R.s. María José Pizarro Rodríguez, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Carlos Alberto Carreño
Ponentes:	H.s.S.s. Jorge Eduardo Londoño (Coordinador), José David Name Cardozo
Publicación Proyecto	Gaceta 592 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1071 de 2020 Senado
<b>9. Proyecto de Ley No. 129 de 2020 Senado "Por medio de la cual se adoptan medidas en materia de regulación de precios de los combustibles líquidos y se dictan otras disposiciones".</b>	
Autores:	H.s.S.s. Sandra Liliana Ortiz Nova, Juan Luis Castro Córdoba, Iván Leónidas Name Vásquez, Antonio Eresmid Sanguino Páez, Iván Marulanda y Jorge Eduardo Londoño Ulloa. H.R. León Freddy Muñoz Lopera, Cesar Ortiz Zarro y Fabián Díaz Plata
Ponentes:	H.s.S.s. Sandra Liliana Ortiz Nova (Coordinadora) y Daira de Jesús Galvis Méndez

4. Proyecto de Ley No. 131 de 2020 Senado "Por medio del cual se crea el sello de producción limpia que establece mecanismos para mejorar la eficiencia energética y la implementación de fuentes no convencionales de energía renovable".

5. Proyecto de Ley No. 055 de 2020 Senado "Por la cual se crea la licencia ambiental para la fase de exploración minera y se dictan otras disposiciones".

6. Proyecto de Ley No. 391 de 2021 Senado – 044 de 2019 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley 213 de 2019 Cámara "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país".

7. Proyecto de Ley No. 053 de 2020 Senado "Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano, generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones".

8. Proyecto de Ley No. 129 de 2020 Senado "Por medio de la cual se adoptan medidas en materia de regulación de precios de los combustibles líquidos y se dictan otras disposiciones".

9. Proyecto de Ley No. 133 de 2020 Senado "Por medio del cual se prohíbe en la contratación pública los plásticos de un solo uso, el poliestireno expandido y se incentiva a la creación de políticas y programas que busquen la disminución progresiva del uso de estos materiales a nivel territorial y se dictan otras disposiciones".

10. Proyecto de Ley No. 314 de 2020 Senado "Por medio del cual se establece un marco jurídico especial para la minería tradicional y la pequeña minería en materia de legalización y formalización, así como para su financiamiento, bancarización, comercialización y se establece una normatividad especial en materia ambiental".

-Continuando con el orden del día, la señora secretaria informa que el siguiente punto es el debate de control político para discutir sobre el incremento en las tarifas de los peajes en el departamento de Nariño en momentos de crisis económica causada por la pandemia afectando a sectores importantes en el país, de acuerdo con las proposiciones No. 76 y 77 aditiva de 2021.

Publicación Proyecto	Gaceta 639 de 2020 Senado
Publicación Ponencia:	Gaceta No. 1063 de 2020 Senado

**VI**  
**LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES**

-Leído el orden del día, el señor presidente expresa: En consideración de los senadores y senadoras de la Comisión Quinta el orden del día leído, anuncio que se va a cerrar ¿lo aprueban señores senadores y senadoras?.

-La señora secretaria informa que ha sido aprobado.

-Continuando con el orden del día, la señora secretaria informa que el siguiente punto es: Anuncio de Proyectos para discusión y votación (artículo 8 Acto Legislativo 01 de 2003).

-La señora secretaria procede a dar lectura a los proyectos de ley que se van a discutir y votar en la próxima sesión de la Comisión y señala: Por instrucciones del señor presidente de la comisión, se anuncia a los honorables senadores que en la próxima sesión de esta comisión, se van a discutir y votar en primer debate los siguientes proyectos de ley:

1. Proyecto de Ley No. 366 de 2020 Senado "Por medio del cual promueve el consumo interno de carne bovina de origen colombiano y se establecen condiciones de sanidad, bienestar y cuidado animal en el manejo de bovinos con fines de consumo y exportación".
2. Proyecto de Ley No. 134 de 2020 Senado "Por medio del cual se adopta una política a cargo del DANE y la UPRA para crear el índice oficial de distribución de la propiedad rural y tenencia de la tierra y se toman medidas para el acceso a la información de tierras rurales".
3. Proyecto de Ley No. 124 de 2020 Senado "Por la cual se adoptan medidas para garantizar el acceso a la información oportuna, clara, veraz y suficiente sobre los sistemas de producción de huevo y se dictan otras disposiciones".

Están citados la ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco; el ministro de Comercio, Industria y Turismo, quien envió excusa y delega al viceministro de Desarrollo Empresarial, doctor Saúl Pineda Hoyos, mediante comunicación que a continuación se anexa:



También se encuentra citado al debate el director de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres.

<p>-Solicita el uso de la palabra el honorable Senador José David Name Cardozo y señala: señor presidente, es que en el punto del orden del día de los proyectos, quisiera que el proyecto 391 de 202 Senado, secretaria, lo pudiéramos aplazar porque el Ministerio de Hacienda me envió como ponente de este proyecto unos comentarios, y bueno, como todos saben hay cambio de ministro y quisiera dar la oportunidad al nuevo ministro que mire estos temas, porque es un tema de hacienda pública, sobre todo por el tema del gas; quisiera doctora Delcy que lo pusiera de último en el orden del día mañana, para darle tiempo al ministerio que, bueno al nuevo ministro que nos pueda responder las preguntas. Muchas gracias señor presidente.</p> <p>-El señor presidente expresa: Bueno, entonces quiero además de saludar nuevamente a la señora ministra, la doctora Ángela María Orozco, de Transporte, quiero manifestar que el nuevo Ministro de Hacienda, el ministro, ex Ministro de Comercio, siempre estuvo dispuesto a estar en esa sesión, hasta ayer lo teníamos confirmado pero los hechos pues de las últimas horas pues ha delegado al doctor Saúl Pineda, viceministro de Desarrollo Empresarial, pues que finalmente es el que ha manejado el tema que hoy vamos a hablar, sobre el tema de la crisis económica comercial, especialmente en la frontera con el sur del continente; también por supuesto lo saludamos al doctor Saúl Pineda.</p> <p>Yo esta mañana felicitaba al señor ministro, al doctor José Manuel Restrepo, que en cualquier momento de la sesión, doctor David, doctor Saúl, entre a saludarnos a la Comisión Quinta, él siempre tuvo muy buena voluntad con esta Comisión, estuvo en todas las sesiones que se le invitó o que se le citó, en una actitud muy positiva, hay que reconocerlo, nosotros tenemos una posición muy independiente del gobierno, pero tenemos que reconocer cómo el doctor José Manuel Restrepo, siempre, esta Comisión tuvo la mejor relación y el mejor trabajo, y esperamos que continúe como Ministro de Hacienda, por supuesto, que inaugure otro estilo de los ministros de hacienda con el Congreso, con las Comisiones, dialogante, participante, debatiente, que eso le hace bien al país y le hace bien al gobierno mismo.</p> <p>Bueno, entonces a manera de sugerencia doctora Nora, vamos a intervenir, citantes, que aquí veo a la doctora Aída Avella; el doctor Jorge Enrique Robledo; en fin, de los que están aquí en plataforma los distingo a ellos, 3 invitados por 5 minutos, para que dé respuesta, porque</p>	<p>son señora ministra, voceros del sector transportador, indígenas, y de la sociedad del sur de Colombia que hoy están en movilización, y uno de los puntos es el tema de peajes, allá en el sur de Colombia; entonces, para que en su intervención le dé respuesta a estos invitados especiales, son 3 por 5 minutos, y luego pues los colegas de la Comisión Quinta, se desenvuelve el debate por supuesto.</p> <p>Vamos a ser ágiles, yo voy a intervenir 10 minutos, los demás pues igual, o 5, para que antes de las 12., o de 1:00 de la tarde hayamos finalizado esta sesión, porque viene la plenaria y el momento que vive el país hoy demanda mucha atención de los ministros, de los viceministros, de los Senadores, de sus partidos, que en el día de hoy harán consultas y harán reuniones para fijar posiciones sobre el momento crítico que vive el país.</p> <p>Entonces, señora vicepresidenta, le pido la palabra a usted para arrancar nuestra invitación como citante de este debate de control político sobre el tema de peajes.</p> <p>-Asume la presidencia la señora vicepresidenta, Senadora Nora María García Burgos, quien pregunta al señor presidente: ¿primero van los citantes, luego los 3 invitados, y luego el gobierno?</p> <p>-Responde el presidente, Senador Guillermo García Realpe: Luego el gobierno, pero si los Senadores y Senadoras de la Comisión Quinta pues también tienen interrogantes para que la ministra los resuelva por supuesto hoy vamos a tener eso como dinámica, porque aquí hay muchos interrogantes, no solamente en los temas del peaje del sur del país, sino de todo el país; Aída Avella ha participado en muchos debates y estudios y ha investigado y nos ha ayudado mucho en el tema de este debate de hoy, con su cuestionario, sus planteamientos, y lo mismo el doctor Jorge Enrique Robledo, que estuvo el viernes en una buena audiencia con los colegas de la Comisión Quinta sobre este tema, es un tema nacional, y por supuesto hay muchos interrogantes en todo el país sobre este tema, entonces yo creo que en el día de hoy, pero que lo hagamos corto, para que el gobierno tampoco esté muy al final del debate; entonces, para que el gobierno también tenga la oportunidad de manera oportuna y rápida dar sus respuestas, doctora Nora.</p>
<p>Entonces, escuchamos invitados y los colegas que tienen interrogantes concretos sobre otros peajes del país, Cartagena, en fin, y posteriormente el gobierno.</p> <p>-La señora presidente da inicio al debate del día de hoy y aclara que es sobre el tema de los peajes no solamente en el departamento de Nariño, sino en todo el país.</p> <p>Continúa la señora presidente: Quiero antes de darle la palabra al senador Guillermo García como citante principal, darle un saludo muy especial a todos mis compañeros senadores de la Comisión, y por supuesto a la ministra, a la doctora Ángela María Orozco, ministra, bienvenida, qué bueno verla ya con salud y activa como siempre en sus quehaceres; al viceministro de Comercio, que creo que está; no sé si está el presidente de la ANI; a todas las personas que hacen parte del gobierno, bienvenidos a nuestra Comisión. Entonces, tiene la palabra el senador Guillermo García Realpe, quien ha sido el citante principal de este debate.</p> <p>-En uso de la palabra el senador Guillermo García Realpe, expone: Muchas gracias señora presidenta, y saludando nuevamente a la señora ministra Ángela María Orozco, qué bueno que nos haya recordado doctora Nora que estaba hace unos días en complicaciones de salud, qué bueno verla activa y participante de nuestro debate en la Comisión Quinta señora ministra, larga vida y vida llena mucha salud, de muchos éxitos.</p> <p>Saludo especial al señor viceministro de Comercio y Desarrollo Empresarial, doctor Saúl Pineda; al doctor Manuel Felipe Gutiérrez, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura; al doctor Gabriel Adolfo, contralor delegado para Asuntos de Infraestructura y Transporte de La Contraloría General de la República; por supuesto saludamos a los voceros regionales, Oscar Tapia; al gobernador; a la presidenta de la Cámara de Comercio de Ipiales; además de los colegas por supuesto de la Comisión; saludar la presencia de la doctora Aída Avella que ha tenido un protagonismo muy importante sobre esta temática de los peajes a nivel nacional; y a quienes se vayan conectando con esta plataforma; por supuesto el respectivo saludo y las gracias y bienvenida por este debate para compartirlo con ellos; igualmente a la gente que nos sigue en las redes a través de la televisión nacional; nuestro saludo a la gente del sur de Colombia y a la gente de todo el país; haciendo votos para que el</p>	<p>país regrese a la normalidad, luego de esta crisis de estos días, por supuesto construyendo un consenso nacional, el gobierno, sus partidos de coalición, los independientes, la oposición, pero también los sectores de trabajadores, estudiantiles, los empresarios, el sector empresarial y en general todos los colombianos que tenemos que aportar a una salida pacífica pero digna para el pueblo colombiano.</p> <p>Entonces, nosotros hemos convocado este debate, no solamente por el tema del sur de Nariño, porque ya hemos participado en reuniones y audiencias sobre las reclamaciones, especialmente de regiones como de Villavicencio, del Meta, de los Llanos Orientales, de Cartagena que esta sitiado por peajes, y otras regiones que tienen los detalles los colegas que también han sido citantes. En mi caso, tengo que prender la alarma a ustedes colegas, a la Comisión y al país, sobre lo que hoy viene ocurriendo en el sur de Colombia, hoy está movilizad señora ministra, señor viceministro, señores del gobierno, están movilizad los indígenas, los campesinos, los transportadores de todo tipo, de vehículos pequeños, de pasajeros, de carga, en fin, en el departamento de Nariño; se anunciaban bloqueos en esta madrugada, por temas por supuesto de la crisis social que vive el país, pero particularmente el sur de Colombia, porque tenemos cerrada la frontera con el Ecuador, que es la fuente más importante del comercio, del departamento de Nariño, en regiones del sur, en 20 municipios fronterizos, el comercio con el Ecuador representa el 70% de la economía de la dinámica económica de esta región.</p> <p>Entonces hoy, bueno, también por supuesto hay unas reclamaciones en el tema agropecuario, pero fundamentalmente hoy esperan respuestas, no sobre acuerdo, hoy, sobre tarifas, y si no una ruta de promover entre el gobierno nacional, las comunidades regionales y nosotros quienes representamos a nuestra región en el Congreso de la República, estamos para promover una ruta de ración-na-li-za-ción del cobro de las tarifas, de tarifas justas, por supuesto, de ninguna manera se tiene que entender que no estamos de acuerdo con la doble calzada entre Pasto y Rumichaca, si estamos, estamos viendo el beneficio, una buena obra, curiosamente la compañía que funge como concesionaria ha hecho en esta ocasión un buen papel en desarrollo de la infraestructura, de la doble calzada, de los puentes, en fin, de una reestructura moderna, y que si bien falta unos cuantos kilómetros, unos 15, lo que hoy tiene avanzada muestra un buen testimonio de que vale la pena, valió la pena, y que va a beneficiar</p>

<p>hacia adelante la economía regional, al transporte, a ahorrar costos de combustibles, de tiempo, de desgaste de maquinaria, en fin.</p> <p>Entonces, lo que nosotros hoy estamos proponiendo es que haya una racionalización, tarifas justas, desde el pequeño usuario del carro pequeño, hasta el gran transportador de las empresas grandes, también por supuesto a los pequeños camiones de la región, al transporte de pasajeros, de taxis, busetas, y buses, que transitan, y como usuarios por supuesto tenemos que plantear lo que hoy estamos planteando. Es cierto que hace unos días, el pasado 20 de abril, un diálogo del presidente de la ANI con sectores parlamentarios, algunos transportadores, gobierno regional, pero la verdad la inconformidad continúa; está bien ese avance, ese diálogo que se hizo es muestra, es testimonio de que sí es posible el diálogo y que sí es posible la racionalización y cobro de tarifas justas, pero para todos, no solamente para ciertas categorías, dejar por fuera por ejemplo la categoría I, pues es un mal mensaje, porque entre otras cosas señora ministra, señor viceministro, Nariño como todos los departamentos fronterizos forman parte de digamos de una sociedad binacional, sea en Venezuela, o en otras regiones del país, en este caso con el Ecuador, Nariño, Putumayo, formamos parte de una sociedad binacional, en el tema social hay comunidades binacionales, indígenas en particular, pero sobre todo, la vida económica, la vida económica depende de la existencia de esa frontera, y esa sociedad binacional tiene una vida económica comercial de sustento en esa sociedad regional y para eso han existido diálogos fronterizos, diálogos binacionales en la CAN, en fin, tratados para fomentar ese comercio, legal por supuesto, pero finalmente es el sustento de la vida.</p> <p>Y eso no solamente lo aprovechan los grandes transportadores que, y por supuesto en las importaciones y exportaciones, sino los pequeños comerciantes, los pequeños usuarios, los que van a mercar a un lado, o a otro de la frontera, y vamos a tener un alto tránsito, y siempre hemos tenido un alto tránsito, y vamos a tenerlo mucho más, va a haber un tránsito, cuando se supere esta crisis de la pandemia, de la crisis social que vive Colombia, va a haber un tránsito atraído importantísimo para que la concesionaria y los bancos y el gobierno, tengan tranquilidad de que va a haber una recuperación de la inversión bastante jugosa, y que digamos todos, que valió la pena social, económicamente, financieramente e institucionalmente, este esfuerzo.</p>	<p>Muy rápidamente para los colegas y para quienes nos siguen en las redes y televisión, se trata de la doble calzada entre Pasto y Rumichaca, Rumichaca es el punto fronterizo, o entre Rumichaca y Pasto, es un trayecto original de esta concesión de 82 kilómetros en un ejercicio de asociación público – privada, entre el Estado Colombiano y la concesionaria Unión del Sur de contratista, de empresa ejecutora del proyecto y ahora en adelante pues quien ejecutará el mantenimiento.</p> <p>El contrato de concesión se llevó a cabo en el año 2015 con el No. 15, hace 6 años, y va avanzada muy bien la ejecución de esa obra, solamente falta un trayecto que por dificultades ajenas al gobierno, ajenas a la concesionaria, por un tema de, por supuesto legítimo de las comunidades indígenas, de que el último trayecto se someta a consultas previas, a consultas con las comunidades en los temas ambientales, sociales, de vida, culturales, en fin, y que debe hacerlo el gobierno nacional, no podemos demorar más en terquedad de ninguno de los actores de este tema, que el Ministerio del Interior proceda a instalar esas mesas de concertación previa para que cuanto antes terminemos este trayecto muy importante para Nariño, pero para el país, esa es la aclaración que tal vez me faltaba hacerle a quienes nos siguen en este debate, es que este es el corredor internacional, el binacional, el corredor que conecta a Colombia con la Comunidad Andina de Naciones, con Suramérica, y por supuesto a la inversa desde Suramérica hasta nuestros departamentos y hasta nuestras sociedades, en general en Colombia. El valor de la obra se estimó en ese entonces 2.3 billones de pesos, inicialmente a 25 años se acordó.</p> <p>Bueno, estos 82 kilómetros están distribuidos en 4 unidades, 5 unidades funcionales, arrancando de la frontera en Rumichaca en la parte de abajo, una primera unidad funcional de 25 kilómetros, es la más larga, y donde están ejecutados aproximadamente 10, y falta los 15 que ya hemos comentado; ahí está proyectado en el municipio de El Contadero un peaje, un peaje en el municipio de El Contadero y posteriormente viene la unidad funcional 2, 3 y la 4, ahí está el 2° peaje en el sitio denominado El Placer, y posteriormente está la 5ª que va hacia una población cercana a Pasto, Catambuco, y que luego empata con la vía de este sitio Pasto y Catambuco que conduce a Popayán, bordeando en una avenida perimetral, avenida, o una vía perimetral de Pasto, para empatar con los proyectos que se demandan entre Pasto y Popayán y demás; entonces son 5 unidades funcionales, los peajes están en la unidad 1,</p>
<p>cercano a Rumichaca e Ipiales, y el otro en la unidad 4, en el sector de El Placer, que hoy ya tiene operación; el de Contadero no, porque no se ha construido esa parte.</p> <p>Bueno, el marco tarifario de este trayecto y de esta obra, de esta concesión, es la Resolución 1920 del 2015, hace 6 años, que emite el concepto favorable vinculante, el Ministerio de Transporte la expide y fija originariamente con precios del 2013, fecha de la estructuración financiera, técnica, ambiental, de la concesión que se contrató posteriormente en el 2015; entonces, un peaje en Ipiales en ese entonces, luego, más adelante explicaremos que se corrió a Contadero un poco más al norte de Ipiales, el peaje que se denomina Contadero; El Placer, en la unidad funcional 4, que ya lo explicamos, y fija las tarifas de los peajes de El Placer y entonces de Ipiales que hoy ya debe llamarse El Placer, en el 2013, se fijan a precios del 2013 esa referencia de peajes.</p> <p>En el artículo 4° de esa resolución manifiesta que esas tarifas se reajustan de conformidad al proceso licitatorio, más los IPCs de cabaña.</p> <p>El peaje de El Placer en la unidad funcional 4, tramo Pedregal – Tangua, es el único peaje que hoy está funcionando en razón a que el peaje de Contadero no está funcionando aún, porque falta un trayecto, y según las mismas resoluciones establecen que entra a funcionar un peaje cuando termine la obra concesionada; esa resolución en su artículo 4° establece como lo dijimos anteriormente, el modo de ajuste de sus valores, posteriormente al 13, al 20, 21 y hacia adelante.</p> <p>Pero yo quiero hacer un llamado señora ministra a usted, pero fundamental a la ANI, que están funcionando las nuevas tarifas, ajustadas por lo del acuerdo del 20 de abril pasado, pero hasta ahora no hay acto administrativo que establezca las nuevas tarifas, no hay acto administrativo, lo único que tenemos, la 1920, la originaria, y posteriormente otra que cambia el sitio del peaje entre Ipiales al Contador; entonces, esperamos que haya un nuevo acto administrativo para fundar el cobro fundamentalmente de esas tarifas que nosotros pretendemos que sean justas, proporcionales a la situación que hoy vivimos, y que también atienda la sostenibilidad financiera y de compromisos de recuperación de la inversión.</p>	<p>No hay acto administrativo. Bueno, este es un cuadro sobre original de tarifas de peajes para categoría I, II, III, IV y V, y unas especiales para la gente de la región, estas a pesos de 2013, y no necesitamos hablarle de eso, no necesitamos, pero habla de esas tarifas a 2020, al año pasado, que funcionaron categoría I a 10.000, lo estableció la Resolución 1920, categoría I, 10.200 pesos; categoría II, 12.000 pesos; categoría III, 24.300; categoría IV, 28.700; la V, 44.000 pesos; para camiones, en fin; hay una categoría especial para habitantes de la zona que es de 4.000 para el 2020, pesos, y categoría II especial de 5.300.</p> <p>Bueno, aquí vamos empezando a establecer la base de análisis por qué hoy consideramos que se dispararon de manera exagerada el cobro de las tarifas, en el 2021, en enero del 2021, la categoría I, pagaba en el 2021, hablamos de 10.200 en el 20, en el 2020; I, 10.500; II, 11.000; III, 23.300; IV, 30.400; y V, 35.100; sigamos. Esta, en el mes de abril, los primeros días de abril, se reajustaron del 21, de 10.500 a 13.700, es decir, un incremento que más adelante vamos a ver al porcentaje.</p> <p>En el 2021 tenemos en ese peaje de El Placer, en enero del 21, 10.500; abril del 21, 2.000; abril del 2021 de este mismo año, 13.700; la II se elevó de 11.000 a 16.100, de enero a abril; la III, de 23.300 a 32.400; la IV, de 30.400 a 38.000; V, 35.000 a 58.000; y los porcentajes fueron: en la I, 30% de incremento, de ajuste; en la II, 46%; en la III, 39%; la IV, 29%; y la V, 66%; los especiales, 37%; entonces, eso es un incremento desmesurado, en un solo peaje, ojo, y eso es lo que estamos tratando de plantear, un ajuste de racionalización y de progresividad en este peaje; pero si nosotros hoy estuviéramos funcionando los dos peajes, si se hubiera terminado la obra, esto pasa de 10.500, pasaría de 10.500, veamos el siguiente cuadro, en el siguiente cuadro, que lástima que todavía no lo hemos podido subir, pasaría en la categoría I, si estuviese funcionando el peaje de Contadero, Placer más Contadero, se incrementaría el 149%, en la categoría I; la categoría II, 231%; categoría III, 224%; la categoría IV, 195%; y la V, 251%; de enero a abril; por supuesto que la obra ya está funcionando, se cumplieron, ya hubo recepción de la terminación de la obra en el mes de marzo, a partir de abril venía un nuevo costo, a aplicarse a tarifas, pero estamos diciendo que ese nuevo costo tiene que ser progresivo, racional, tarifas justas, no se puede decir que de la noche a la mañana se pueda incrementar en esta situación económica, de pandemia, de crisis, de destrucción del aparato productivo, estos incrementos; categoría I, 149%; categoría II,</p>

<p>231%; III, 224%; IV, 195%; y la V, 251%; en el evento de estar operando los dos peajes, entonces, que no están operando, pero sí es exagerada el incremento para un solo peaje.</p> <p>Bueno, esta resolución es la que cambió el sitio del peaje de Ipiales a Contadero, el 2° peaje que no ha funcionado, va a funcionar, y una caseta de control en la vía anterior, en la vía antigua, la vía antigua queda, y la de doble calzada va por otro eje, esta se cobrará cuando termine la obra.</p> <p>Es que en el acuerdo del 20 de abril salieron nuestros paisanos muy alegres porque este peaje no se cobra hasta terminar la obra, y salieron muy contentos como una gran victoria, pues habría que decirles señor presidente de la ANI, que eso lo estableció la ley, perdón, la Resolución 12695 y los contratos de la concesión, en su origen, entre el 2013 y 2015, no es un acto de generosidad de la ANI actual, de no cobrar el peaje de Contadero, no, es que no lo pueden cobrar, y entonces mis paisanos salieron muy entusiasmados por eso, y yo lo tengo que decir, no hay ninguna concesión amable en este momento de no cobrar el peaje, es que no pueden cobrarlo, está prohibido contractualmente, y por esta resolución.</p> <p>Bueno, en el peaje de El Contadero, tiene estos detalles, yo creo que ya hemos informado al respecto, es, ojo, vamos hacia atrás, el peaje de Contadero cuando entre a funcionar tiene un 60% más de recaudo, es más alto, las tarifas, inicialmente establecidas, entonces eso también tenemos que desde ahora irlo avizorando en la región y los diferentes actores sociales y económicos.</p> <p>Bueno, hay una resolución sobre impacto a las comunidades aledañas y fruto de eso fueron las categorías especiales, me imagino. Señora ministra, de manera muy cordial le digo, las preguntas novena y diez eran muy importante, que le hacíamos al gobierno en su cabeza, de que si ustedes para estos ajustes del mes de abril, habían contemplado la grave situación económica y social que vive el país, pero sobre todo, un corredor fronterizo entre Pasto e Ipiales, que es el corredor internacional por supuesto también; una situación grave, calamitosa, del quiebre económico y social, de destrucción del aparato productivo, de nuestros paperos, de nuestros lecheros, de nuestros productores en general, de nuestros usuarios, de los comerciantes de la frontera, de los actores de esa sociedad binacional, que</p>	<p>hoy tiene la frontera cerrada, cerrada para el tránsito de personas, sigue abierta para mercancías, qué bueno, por supuesto, pero digamos que la sociedad regional está totalmente afectada; Ipiales ha visto cerrar y lo dirá en su momento la presidenta de la Cámara de Comercio, 4000, 4000 locales comerciales, establecimientos comerciales que forman parte de esa economía binacional y que hoy está cerrada, y que en este momento, menos mal que ya salió la reforma tributaria del juego, pero hace unos días estábamos contándola, pero se le lleve estos peajes, no, la verdad no, y ese acuerdo del 20 de abril -señor presidente de la Agencia Nacional- no colma las expectativas, ni de transportadores, ni de usuarios, sobre todo los carros pequeños, ni de comerciantes, ni comerciantes del departamento y de la frontera en particular.</p> <p>Señora ministra, hicimos esa pregunta y sus asesores que contestaron el cuestionario no contestaron ese par de preguntas, hablaron de todo menos de esto, porque entre otras cosas este es el meollo de que hoy estamos presentando, claro que hay una estructuración financiera, catastral, ambiental, técnica, de la concesión, por supuesto, el desarrollo de la infraestructura de la obra, muy buena, las volvemos a ratificar, pero hoy las circunstancias han cambiado, las bases digamos de esa estructuración, y eso tiene que haber sido, haberse tenido en cuenta por la ANI, por el Ministerio de Transporte y por supuesto en diálogos con la concesionaria.</p> <p>Aquí vamos a analizar un tema muy rápido, señora ministra, señor presidente, señor contralor delegado, que el costo inicial de 2.3 billones inicial, a precios de la estructuración y de la licitación del 2015, era de 2.3 billones de pesos, pero vigencias futuras del Estado Colombiano, del gobierno nacional como compromiso para esta APP, está en este cuadro, ¿está todo el cuadro aquí? creo que, hasta el 2040, desde el 18 hasta el 2040, de 2.9 billones de pesos, para atender esos compromisos, pues los valores son 2013, por supuesto, hay que entenderlo, pero el IPC y el tema de la desvalorización en Colombia, o el tema digamos de costos en IPC representados, pues no han sido mayores al 5% en muchos años.</p> <p>La referencia es 2.3 billones de pesos de costo de la concesión de la obra a 2013, ahora, en temas de peajes, de recaudos de peajes de 2018 hasta este momento, hoy entiendo, y así lo han informado las entidades, se han recaudado 118.000 millones de pesos, 118.935 millones</p>
<p>de pesos. En un, contando más de un año de cuarentena, de parálisis del transporte, de cierre de la frontera, de quiebra del aparato productivo regional, y de comerciantes, de la situación crítica de las comunidades, campesinas, indígenas, en fin, han recolectado unos muy buenos recursos, considerando más de un año en las peores circunstancias económicas y sociales de la región y del país, también del comercio internacional, por supuesto, en un solo peaje, ojo, en un solo peaje, el peaje El Placer, que representa el 40% de los costos de las tarifas en ese trayecto de Pasto – Rumichaca, sin contar El Contadero, en el 40% de ingresos.</p> <p>Y se estima, se estima, que por peajes haya un recaudo en estos 25 o 29 años, porque eso está en una discusión, en su momento, para conservar equilibrios contractuales, en fin, y de garantías financieras, etc., 1.17 billones de pesos, en peajes, pero si hoy estuviéramos contabilizando el peaje de Contadero, que representa el 60% más, perdón, el 60% y Placer 40%, pues tendríamos que hablar que tendríamos recaudos de más de 200.000 millones de pesos, y si la circunstancia hubiera sido normal de comercio, por supuesto que estaría llegando a 300.000 millones de pesos en este recaudo que ahora ya se ha causado por parte de la concesionaria, por parte de la administradora.</p> <p>Entonces, vamos a cubrir rápidamente ese techo del 1.17 billones a precios del 2013, vuelvo a decir; entonces, hoy podemos decir señora ministra, señor presidente, que no hay riesgo evidente de desequilibrio contractual, también para atender los compromisos de la estructuración financiera y técnica y demás, atender los costos de mantenimiento y de funcionamiento del corredor vial, entonces lo que estamos planteando no afecta, no pone en riesgo, ni los compromisos contractuales, ni los compromisos financieros, estamos en un espacio digamos generoso o favorable para discutir el tema de tarifas, en términos de tarifas justas, racionales, proporcionales y progresivas, para salir más adelante de esta circunstancia crítica que vivimos los colombianos y la gente de la frontera del sur en nuestro país.</p> <p>Bueno, además tenemos que evaluar en el tema de tarifas, beneficios sociales, mejoramiento del empleo, reactivación económica, aquí el peaje tiene que ayudar a la reactivación económica, no tiene que ponerse como una talanquera a la reactivación económica, no matememos al enfermo ¡hombre!, el país está enfermo, eso de sacarle sangre a un anémico, pues lo mata, pues ¡hombre!, recuperemos al paciente y después discutimos con el paciente y</p>	<p> vemos cómo nos puede pagar mejor, pero no lo matememos al anémico sacándole más sangre; la situación de la economía del país y la región no da para imponer este tipo de peajes a esos costos. También tenemos que utilizar, vuelvo a decir, el término de progresividad racionalizada, para ya ir a tarifas futuras, no negamos que este proyecto se estructuró en base a peajes también, además de la inversión pública, además de la inversión del Estado, peajes, lo tenemos claro, así eran las reglas de juego, pero no en esas altísimas tarifas, no en esta situación, tampoco en esos volúmenes de cobro.</p> <p>El Decreto 4165 señora ministra, señor presidente de la ANI, que regula temas de la Agencia Nacional de Infraestructura, a ustedes, a la ministra, como la máxima autoridad del transporte de infraestructura en Colombia, y al presidente de la ANI, les dan la facultad para evaluar la viabilidad y proponer tarifas, para la construcción por supuesto en su momento; mantenimiento ahora, funcionamiento ahora, de la estructura relacionada con los proyectos de concesión a APPs, les da, les da la facultad para la estructuración, para la contratación, para finalmente poner a funcionar un corredor muy importante, y ahora para el mantenimiento, que estamos ahora en etapa de mantenimiento y funcionamiento, les da facultades este decreto, utilicémoslo, señor presidente de la ANI, señora ministra, para con las comunidades que hoy escuchamos, pues establecer en otras condiciones, y eso va a servir para muchas partes de Colombia, para muchas partes, doctora Aida, doctor Jorge Enrique Robledo, este decreto para renegociación de tarifas.</p> <p>Finalmente, pues en el artículo 11 dice: estructura, propone, perdón, el presidente, y el visto bueno lo da el Ministerio de Transporte en el artículo 11 de este Decreto 4165.</p> <p>Bueno, dejo ahí, no me alargo más, pero yo quiero decir, la circunstancia no está para estas tarifas elevadas, hoy la gente en el sur de Colombia, los indígenas, los campesinos, los transportadores, están siguiendo este debate, y esperan, hoy no vamos a fijar tarifas señora ministra, pero tenemos que trazar una ruta formal, entre las comunidades del sur, los voceros regionales, la institucionalidad del gobierno, y nosotros como miembros del Congreso de la República que promovemos un entendimiento, pero por supuesto, vuelvo a decir, hay otros temas de reclamación en la protesta del día de hoy.</p>

<p>-En su condición de citante al debate, interviene la honorable Senadora Aida Yolanda Avella Esquivel, miembro de la Comisión Cuarta del Senado: Nos interesaba sí siempre esta Comisión, pero desgraciadamente la suma y las restas, las multiplicaciones y las divisiones no nos permitieron estar, en fin, cada vez que puedo vengo porque está muy relacionada con la Comisión a la cual pertenezco, que es la Comisión Cuarta del Senado, una de las económicas.</p> <p>Yo quisiera empezar diciendo señora presidenta, que también me duele la situación del país, y una de las protestas más grandes que hay es precisamente contra los peajes, en todo el país, porque no es solamente el problema que estamos viendo en el departamento de Nariño.</p> <p>Por supuesto que vamos también a mirar, pues los grandes pulpos, los grandes pulpos de la construcción, aquí se han dividido por departamentos, por zonas, etc. Dentro de esos grandes pulpos pues tenemos el Grupo Aval, que tiene prácticamente todas las carreteras del Llano; tenemos además, pues el puente está quebrado y sigue quebrado, no lo han podido reconstruir, el puente de Chirajara, que han encontrado problemas gravísimos frente a la construcción de la carretera de Yopal – Villavicencio, una verdadera situación dramática que vive la gente, de Yopal a Villavicencio hay poco más o menos 256 kilómetros, y gastan 10 horas los pasajeros, los camiones, y todo el transporte; desbarataron toda la carretera, la he recorrido recientemente, toda la carretera desbaratada, trancones de hora y media, y unos señores con chalecos de la ANI, que no son de la ANI, me dijeron que les habían regalado los chalecos, pues la gente piensa que tenemos realmente pues algunas cosas que decir.</p> <p>Tenemos también algunas cosas señora presidenta, que pues tienen que aterrar a la población; primero, que este país se lo dividieron, pues también tenemos los señores Gerleín, que son propietarios de muchas de las construcciones de las carreteras en la costa Caribe, los que están en este momento en el escándalo inmenso y grande de los problemas de los 4 peajes en Cartagena, y prácticamente de los 5 con el de Turbaco, un abuso a los ciudadanos, en pocos kilómetros, 3 y hasta 4 peajes, esto hace que la población que está allí, que además duerme en Turbaco, tengan que pagar peajes diarios a unos concesionarios que lo único que han hecho es llevarse la plata de los ciudadanos y aumentar sus grandes fortunas; precisamente esos señores son los que pagan campañas electorales en esa parte del país.</p>	<p>El otro grupo que hemos encontrado, muy grande, son los Sacyr, los españoles, esos que están construyendo, que ahora nos vamos a referir a la vía Pasto – Rumichaca. Esos señores tienen varios proyectos, Sacyr por supuesto no tiene pequeñas vías, tiene grandes vías, les vamos a decir cuáles: la primera, es la autopista al mar, que está situada pues en Antioquia, pero que también va a varios departamentos de la costa; tiene Puerta de Hierro, Cruz de Viso, en el Atlántico, que va por Sucre y por Bolívar; tiene Rumichaca – Pasto, en Nariño y en la frontera con Ecuador; y tiene una cuarta, que es Cúcuta – Pamplona, que es la otra frontera, una, con el Ecuador, y esta, con Venezuela.</p> <p>Entonces, los tenemos situados en las fronteras, porque es que en las fronteras se mueve muchísimo tráfico, y eso evidentemente tiene que ver también con la riqueza que están generando ellos para sus bolsillos, para sacarlos precisamente del país, porque todos los dividendos de esta empresa van para España, es una transnacional.</p> <p>Entonces, también tenemos otros pulpos, que son precisamente pues unos señores que están también por los lados de la costa Caribe y en algunos otros que son los Menzel, Amín Avendaño, los encontré en la construcción de la carretera, precisamente la que va para Casanare, prácticamente me la recorrí toda, está en dos vías y la consideran una alterna al Llano, una alterna al Llano, donde no tiene si no 2 tramos, uno de ida y otro de regreso, una tractomula no cabe ahí, no es la alterna al Llano, no puede ser, es una carretera en buen estado, la acaban de construir y por supuesto están ya todos los peajes funcionando.</p> <p>Tenemos, esos son los Menzel Amín Avendaño, estos Menzel Amín pues ya se saben de donde vienen, y Avendaño también, son otros de los grandes pulpos en este momento; y nos faltan los Olarte, los Olarte, que empezaron ahí doctor García, empezaron construyendo pequeñas carreteras, y de la noche a la mañana resultaron con un platal, precisamente para construir otras carreteras que están por todo el país.</p> <p>Nos vamos entonces a referir señora presidenta, me preocupa muchísimo varias cosas con relación a los peajes de este país, he pedido que me dejen dar un debate en todo lo nacional en la plenaria y casi que es imposible, no sé por qué, no sé por qué en esta presidencia no me dejan dar el debate, pero tampoco en la presidencia pasada, yo creo que esto tiene un gran</p>
<p>interés además electoral, porque muchos de los parlamentarios que están, los grandes constructores les dan plata para sus campañas, especialmente Luis Carlos Sarmiento Ángulo, ese gran constructor de carreteras, ese gran tenedor de tierras en Colombia, ese gran oligopolio que hay, y que en últimas, las carreteras más jugosas, ya hablará Maritza, la carretera que comunica con Bogotá con el Llano, una verdadera vaca de leche precisamente para el señor Sarmiento Ángulo, que han pagado los billones de billones, de billones.</p> <p>Pero nos vamos a interesar un poquito en todo este problema que tenemos con el punteo de la vía de Pasto a Rumichaca, están los Sacyr, pero también hay una compañía y con algunos otros, que yo creo que es necesario discutir. Esta es una polémica desatada por el incremento desmesurado de los peajes, en especial de El Placer, ubicado en el municipio de Tangua, y también de El Pedregal; esta situación que se vive en el país está ligada con el abuso permanente a todos los colombianos, los que tienen un carro, los que viajan en bus, los que tienen que pasar un día por esa carretera, y realmente pagar tanto como lo están haciendo los camioneros y toda la gente del transporte, es realmente algo que a uno lo sorprende. Pero nos hemos ubicado un poco en todas estas cosas, de El Placer y del municipio de Tangua, y de El Pedregal en Pasto Nariño, cuyas tarifas aumentaron, ya las dio a conocer el doctor García, pero lo que sí se aterrera uno es de que un camión, una tractomula, tenga que pasar de 35.100 pesos, a 58.500 pesos; ¿pero esto a quién se le ocurre? y que desde luego, la ley colombiana pues es muy, muy frágil, por eso hemos presentado ya un proyecto de ley que va por Cámara, con algunos otros parlamentarios, especialmente gente de la Cámara, que ya lo posesionamos, seguramente no se hará en este tramo, pero hay necesidad que la ley colombiana reglamente el límite del aumento de las tarifas del peaje.</p> <p>Ello está en manos de los concesionarios y del gobierno de turno, hecho que afecta gravemente al país, se reúnen los concesionarios con el Ministerio del Transporte y con sus señores allá muy técnicos, muy técnicos en el costo de las carreteras en ser generosos con los concesionarios, pero que no conocen la situación social de este país, y eso nos trae inmensos problemas. Todos estos aumentos se dieron en medio de la pandemia desatada por la crisis económica derivada de la pandemia, los habitantes de la región y los transportadores manifiestan su inconformidad, pues ya se ven perjudicados con el alza abrupta de los pasajes, de los peajes, y de los pasajes también que son considerados como unos impuestos, unas</p>	<p>tarifas absolutamente regresivos, pero además, completamente abusivos, los consideran los impuestos indirectos, pero para mí son impuestos directos, porque los pagamos todos, y no nos dejan pasar, porque hay barreras en todo este país, que si no se pagan tienen que detenerse; esto está también para las ambulancias, para los bomberos, esto es un abuso con los ciudadanos, que además de ir enfermos tiene que ir el pobre señor que maneja la ambulancia, o los bomberos, tienen que tener la plata dispuesta para pagarles a estos pulpos que se están enriqueciendo con el problema de las carreteras.</p> <p>Esto perjudica a los habitantes de la región, a los transportadores, incrementan los costos del transporte y por ende este es un efecto que se ve trasladado en el costo de los pasajes de buses y de los alimentos, señora presidenta, todos los alimentos que se transportan por esta carretera, pues necesariamente deben tener un aumento, porque qué pasa, pues los peajes están siendo uno de los factores grandísimos de aumento de los alimentos y de la canasta familiar.</p> <p>El 20 de abril entiendo -eso nos lo explicará la señora ministra ahora- del 2021, se llegó a un acuerdo, que seguramente la ministra nos explicará, en donde los aumentos en las tarifas del peaje se distribuirán a lo largo del tiempo, según la categoría del vehículo, una normalización de la tarifa que claramente sigue el curso del ciclo económico y que mitiga en parte el efecto nefasto que tiene el incremento desmesurado de los peajes en la economía.</p> <p>Sin embargo, no solamente llama la atención de este contrato lo anteriormente mencionado, es una lástima que el punteo que hemos hecho pues esté un poco, no lo vea la gente, porque está muy pequeño, si nos lo pueden aumentar los que están manejando esto. Sin embargo, no solamente llama la atención de este contrato, lo anteriormente mencionado, por favor si lo vamos subiendo un poquitito, notamos que el contrato de concesión firmado entre la Agencia Nacional de la Infraestructura y la concesionaria vial Unión del Sur, en el año 2015, para financiar la construcción, operación y mantenimiento de los 82.07 kilómetros de vía, contemplaba una redistribución por valor del contrato de concesión entre la ANI y la concesionaria vial Unión del Sur Sacyr, una multinacional española con varias carreteras en el país que ya las mencionó; que pagará de dos maneras, óigase bien: los peajes con 1 billón 172.000 pesos aproximadamente, en pesos del mes de referencia de diciembre del 2013.</p>

Señores de la ANI, ya que no me quisieron responder, me pueden decir cuál es el valor estimado del recaudo de los peajes en pesos corrientes, en pesos de hoy, tenemos un estimativo, pero es un estimativo nuestro, ustedes lo pueden hacer, tenemos un estimativo de 5.8 billones de pesos. En vigencias futuras, era el segundo rubro por el cual se pagaba, por valor de 3 billones 919.000 pesos aproximadamente, a cargo de la Nación. Pesos indexados a 2020, según cálculos de la página web de la Agencia Nacional de Infraestructura, una jugosa ganancia, para los constructores de la vía, estimamos en 9 billones de pesos corrientes por 82 kilómetros, se le pagarán al concesionario en peajes y vigencias futuras, ¿así de caras son las carreteras en Colombia? casi un billón por cada 10 kilómetros de carretera, un jugoso negocio para el privado, inicialmente los peajes serían establecidos como parte del mecanismo de redistribución al concesionario; serían dos: uno, ubicado en Ipiales y el otro en el municipio de Tangua, el peaje El Placer, que ya existe.

Sin embargo, en febrero del 2018, la concesionaria y la Agencia Nacional de Infraestructura firmaron una modificación del contrato denominado otrosí número 3, en donde se cambió el alcance del contrato para la construcción de la doble calzada, y ahí están las referencias del famoso contrato, lo pueden leer, no es interesante para los ciudadanos, este es el tramo de Ipiales a San Juan, que incluía la construcción de 14.8 kilómetros de doble calzada, y cuyas actividades quedaron reducidas a la operación y mantenimiento de la vía existente, es decir, no van a construir las dobles calzadas, esto es una estafa también a los ciudadanos, eso que implica, que dejaron de construir 14.8 kilómetros de doble calzada, de los pactados en el contrato de concesión, que Ipiales, municipio estratégico que conecta el país con el Ecuador, se quedó sin corredor vial de doble calzada, una vergüenza porque cuando uno llega al Ecuador encuentra unas carreteras inmensas, unas carreteras que valen mucho menos que el peaje de estas que nos cobran en Colombia; según lo indicado por la ANI en el documento de respuesta a los cuestionarios enviados, se determinó que las partes de acuerdo mutuo deben determinar los ajustes al contrato de concesión, teniendo en cuenta que ya no se construirán estos kilómetros de vía, ese es del otrosí número 3, al revisar las demás modificaciones al contrato a la fecha, no había cambios en cuanto al valor, plazos del contrato, o número de peajes. No es posible señores, no es posible que nos cobren una carretera completa y no la construyan, se considera una estafa a los habitantes de Nariño,

hay de Briceño a Sogamoso, para demostrar cómo les pagaron toda la carretera y las 4 vías solamente llegaron hasta el municipio de Duitama.

Señora Ministra del Transporte, en la página web de la Agencia Nacional de Infraestructura, se anuncia, oiga bien, se anuncia la estructuración de los proyectos 5G, serán de su cosecha señora ministra, los que se hagan de ahora en adelante serán pagados, eso dice en la página web de la ANI, serán pagados en su totalidad por peajes, ya no están financiados con vigencias futuras, es decir, que a los colombianos en este momento que están indignados por lo que pasa, nos tocará pagar el ciento por ciento de las carreteras en Colombia.

Pero además señor ministra, usted, eso me comentaron los gremios del transporte en una de las audiencias, usted ha dicho que hay 37 peajes más. Tengo que hacer una comparación que hay que realizarla, en el Ecuador poco más o menos con 10.000 kilómetros de vía, tienen 28 peajes, oigan bien ciudadanos, y en Colombia aproximadamente con 20.000 kilómetros de vía, tenemos 168 peajes, y usted nos anuncia 37 más, ¿205 peajes? señora ministra, en qué país vive, ¿usted recorre las carreteras, o llega en helicóptero como llegan los funcionarios del gobierno? No sabe que allá en Montería cuando uno baja del aeropuerto, a 200, o a 150 metros está un peaje, la última vez que estuve en Montería me bajé y le pregunté a las niñas, por supuesto que no sabían porque ellas son las que cobran, qué peaje nos cobran, si el peaje del avión, porque acababa yo de bajarme de un avión y me cobran un peaje en Montería, esto cómo se llama, abusos a los ciudadanos, y me dijeron: no, es que si de pronto usted va a Corozal, pues sí, voy pero después, en algún momento tendré que ir a Corozal, pero no me pueden cobrar a la entrada de Montería, pero tampoco por el otro lado precisamente ese peaje que llaman El Purgatorio, que ustedes lo corrieron algunos kilómetros para poder que los campesinos que bajaban de los pueblos tuvieran que pagar el peaje que dejó de ser de purgatorio a infierno, y usted sabe a qué me refiero, lo bajaron; allá estuvo un funcionario de la ANI, que no era el director, como tampoco está ahora, pues precisamente diciéndole a los campesinos que había que hacerlo, si no, no tuvieran carretera, no nos vengian con esos cuentos, están enriqueciendo a los grandes concesionarios de las carreteras.

Lo vivido en el paro muestra el descontento de la población nacional con los peajes, en estos momentos de crisis económica están yendo en contra del desarrollo del país, o qué sucede

según instalados los mismos dos peajes contemplados en el contrato de concesión, con la única diferencia de que el peaje de Ipiales será corrido unos kilómetros, cambiaría el nombre por el peaje, ese sí de Contadero, como acaba de explicar el doctor García, y será ubicado entre el tramo de Ipiales y el contadero, que según la ANI es el mismo peaje de Ipiales.

A nosotros sí nos parece que nos es posible inicialmente, sería ubicado en el territorio indígena del Resguardo Colonial de Ipiales, creo que por aquí hay unos de los gobernadores que nos puede explicar eso; y que a esta, la caseta de peaje del contrato le aplican la misma tarifa, citado fuera del texto de respuestas del cuestionario de la ANI. Todo lo anterior implica, que le están cobrando a tarifa plena y con dos peajes a los nariñenses y al país, una vía que no será construida en su totalidad, esto lo acostumbran a hacer todos los constructores en el país, que inicialmente era un hito que conectaría a Colombia con el vecino país y que mejoraría sí la competitividad y el desarrollo que no llegó a ser posible, pues el tramo de San Juan a Ipiales de doble calzada no fue construida.

Me pregunto: ¿por qué si no van a construir los 15 kilómetros aproximadamente de vías, los nariñenses directamente afectados, y los colombianos tenemos que pagar la vía completa a punta de dos peajes y del pleno de las vigencias futuras? Es cierto que se firmó con la concesionaria un contrato, pero al este no poder cumplir a cabalidad la construcción pactada, se genera un desequilibrio financiero del contrato de concesión que perjudica las finanzas del Estado y también perjudica a todos los habitantes que utilizan esa vía y que realmente no la encuentran.

Solicito formalmente aquí a los señores de La Contraloría General de la Nación, que realicen un estudio de modelo financiero del contrato de concesión del corredor vial Pasto – Rumichaca, con el fin de evaluar los efectos de haber dejado de construir 15 kilómetros de vía en el corredor vial y los efectos que ello debe producir en la redistribución del concesionario, pues a la fecha no ha habido una modificación alguna, ni de las tarifas, ni del plazo, ni de la redistribución del concesionario quien al parecer se ganará este dinero sin haber cumplido a su totalidad esta parte del contrato, pues como ha pasado ya con otros contratistas en este país, que impunemente se llevan los dineros de los colombianos con la complicidad del gobierno; en la Comisión Cuarta vamos a discutir también el problema que

en la carretera precisamente allá en Barbosa, en Antioquia, donde prácticamente les han dado una sentencia a ese municipio tan bello, Girardota y otros, que la gente iba con placer, iba los fines de semana, les han puesto unos peajes que no permiten el desarrollo, y que al contrario, han disminuido el número de turistas, de gente que los visitaba normalmente, esto va contra el desarrollo, y eso señores de la Cámara de la Infraestructura, que hicieron un evento para justificar el robo de los colombianos y enriquecer a las transnacionales, y también a los grandes pulpos nacionales de la construcción; esto no es posible señora ministra, nos tiene que decir en este debate si los 37 peajes van porque van, los 37 peajes nuevos señora ministra, esto no puede ser, que los municipios más pobres y alejados, como en el caso de las fronteras, este es un problema de la frontera, les están terminando de echar al olvido y que están impidiendo el desarrollo de esas regiones.

Señora ministra, me disculpará, me disculpará, y señor de la Contraloría, ustedes nos tienen que decir, por qué la inmensa corrupción en la construcción de las carreteras de este país, he pedido por todos los medios y solamente la Contraloría, porque la Procuraduría no tiene tiempo para eso, porque los órganos de control cayeron también en manos de gente que no tiene nada de sensibilidad social, y yo sí creo que aquí hay un problema supremamente delicado hoy en el país, los colombianos no tienen por qué enriquecer a los grandes pulpos de la construcción, que son los que financian en buena parte las campañas electorales, por lo menos del 65 a 70% de los Representantes y Senadores de este país; por eso yo sí creo que hay necesidad señora ministra que nos aclare, ¿es que aquí el mantenimiento vale igual que la construcción de una carretera? Ustedes nunca disminuyen cuando dan para el mantenimiento, los peajes en las carreteras siguen exactamente igual y cualquiera sabe que construir una casa no vale lo mismo que pintarle o refaccionarle algunas de sus partes, y eso está ocurriendo en este país, los peajes para el mantenimiento siguen siendo igual que los peajes que se usaron para la construcción, y ahí hay un gran robo también a los colombianos,

Este es un debate que se inicia, y se inicia con una frontera, y vamos para otra frontera, porque vamos a discutir también todo el problema que hay de la carretera con Sacyr, es uno de los pulpos de la construcción que se apropió precisamente de todas las fronteras; vamos a mirar en otro debate qué pasa con Cúcuta, qué pasa con esa carretera que viene de Venezuela, y también vamos a mirar lo que ocurre en otros departamentos de este país, y el

<p>tiempo no da para más señora presidenta, pero estaremos muy pendientes y estaremos pendientes de lo que se haga, porque una de las cosas que indignan a los colombianos, es que la plata de más que se gasta, que se ganan las grandes empresas transnacionales, también de la construcción, los dividendos que envían a España no dejan un solo peso a este país, además de sacarnos de la canasta familiar buena parte de los ingresos de los colombianos, y de perjudicar enormemente a los campesinos, a los transportadores, a esos gremios que tienen que batirse para darle millones, billones yo diría, diariamente a esos grandes constructores recorriendo todas las carreteras de Colombia.</p> <p>-La señora presidente somete a consideración de los miembros de la Comisión la declaratoria de sesión informal y, cerrada la discusión, la somete a votación ordinaria.</p> <p>-La señora subsecretaria informa que fue aprobada la sesión informal.</p> <p>-Seguidamente la presidente otorga el uso de la palabra al gobernador de Nariño, doctor Jhon Alexander Rojas, quien luego de un saludo, expresa: Yo quiero comentarles que con estas disertaciones que han realizado, pues queda muy claro cómo se ha financiado este importante proyecto para el departamento de Nariño, con unas inquietudes que el Ministerio de Transporte, la señora ministra ha venido siempre escuchando nuestro clamor y ha estado muy de cerca de resolver la problemática.</p> <p>Primer punto: efectivamente la doble calzada debe incluir el punto entre San Juan – Ipiales, es un tema que hemos venido también con el señor presidente de la ANI abordando, no ha sido fácil, y espero... (fallas de conexión) ..con las comunidades indígenas para tratar este punto también.</p> <p>Y lo otro es la inclusión del tramo entre Catambuco – Pasto, porque la doble calzada... (fallas de conexión) .... ido realizando, porque las diferentes agremiaciones, la ANI, el Ministerio de Transporte, la conclusión que se llegó es que primero que todo ya hay un acuerdo con los transportadores de carga, queda pendiente hoy sobre la categoría I, de los automóviles sobre cómo sería diferir el valor, la reducción de un porcentaje en el peaje de carga, porque estaba en más del 60%.</p>	<p>Entonces, en este orden de ideas, también quedó unos acuerdos precisos, es que hasta tanto no se terminen los trabajos entre San Juan – Ipiales y Catambuco – Pasto, no se pueda ubicar el peaje de El Contadero, esa es una claridad que existe, y sobre esos puntos hemos venido avanzando; yo quiero reconocer el trabajo que ha venido adelantando la señora ministra, ha sido de diálogo directo con ella en todas las circunstancias y lo propio con el presidente de la ANI y todo el equipo de la ANI; la verdad hemos venido construyendo toda la clase parlamentaria, también tuvimos una reunión para hablar de estos temas, de manera presencial estuvo el señor presidente de la ANI y la clase parlamentaria del departamento.</p> <p>Con este debate pues queda muy claro el panorama y nosotros pues estamos dispuestos siempre al diálogo, a la concertación, aquí estoy, en Ipiales también para escuchar pues todas las solicitudes de los pueblos indígenas, porque en este momento el departamento de Nariño está bloqueado por todas sus vías, la vía al mar, la vía Pasto – Cali, esto nos tiene en un tema de desabastecimiento, tenemos problema en oxígeno, en combustibles, y en una pandemia que nuestro pico está creciendo; entonces, con estas dificultades lo que hemos hecho es estar directo con las comunidades en el diálogo y el gobierno nacional, en la disposición de sentarnos en las mesas de concertación.</p> <p>-A continuación, la señora presidente le concede el uso de la palabra al señor Jesús Guasapud, gobernador indígena de Nariño, quien manifiesta: Bueno, nosotros como pueblos indígenas en el departamento de Nariño, en principio cuando se anunciaba el tema de la doble calzada, celebrábamos y decíamos, por fin el gobierno nacional nos va a invertir unos recursos a la doble calzada, al departamento, para que nuestro departamento salga de esa crisis, ya que es un departamento fronterizo y queríamos ver esa doble calzada que se llegue a conectar con nuestro hermano país del Ecuador, así como tienen las vías del Ecuador, veíamos con buenos ojos y contentos, y celebrábamos mirando esa inversión del gobierno nacional; pero cuando ya ahora nos ponen dos peajes, créanme que es triste ver que nuestro departamento le hacen una mínima inversión, y frente a esto nuestro departamento tiene que pagar el doble, el triple, lo que exponía el honorable Senador Guillermo García, el triple pagarle a los inversionistas privados y que ni siquiera esos recursos se quedan acá en nuestro departamento, sino se van para otros países, créanme que honorables Senadores, señora ministra, y todos los que hoy estamos en esta reunión; para nosotros como comunidades indígenas, como líderes indígenas</p>
<p>acá en nuestro departamento de Nariño, es triste ver que nuestros recursos se van para otro país, alimentando una transnacional, alimentando unos inversionistas que ni siquiera son de nuestro país.</p> <p>Entonces, nosotros como comunidades indígenas, como campesinos, como agricultores, como comerciantes, como trabajadores de a pie, acá nuestro departamento de Nariño decimos: bueno, entonces cuál es la inversión que está haciendo el Estado hacia el departamento. Nosotros dentro de nuestras comunidades, en la Mesa Regional de Concertación, pueblos Pastos y Quillacingas, somos más de 180.000 indígenas dentro del departamento de Nariño, y nos vemos muy afectados con este cobro desmesurado de los peajes que ya nos están haciendo. Vemos, nos vemos muy afectados porque nuestros productos, nuestra canasta familiar a veces está por el piso, y aun así tenemos que nosotros tener los recursos para pagar los peajes, para el combustible, ver cómo ese combustible acá, cada 20, cada 25 de cada mes, nuestro departamento, nuestro sector fronterizo de acá de la ciudad de Ipiales, nos quedamos sin combustible, es triste ver esta situación acá en nuestro departamento.</p> <p>Yo creo que señores Senadores, Senadores de la República y Senadores y Representantes a la Cámara de acá de nuestro departamento, es hora que volteen los ojos hacia el departamento, hacia nuestras comunidades, a las comunidades indígenas, a las comunidades campesinas, a todos los sectores sociales, hasta el ciudadano de a pie, que nos miren hacia acá, a nuestro departamento; por eso hoy nuestras comunidades conjuntamente con los camioneros, conjuntamente con los comerciantes, con los estudiantes, con los trabajadores, hemos decidido irnos a las vías de hecho, para que quizás así, quizás de esta manera, el gobierno nacional pueda mirar los ojos hacia el departamento de Nariño y se acuerde que acá en el sur de Nariño también es Colombia y podamos tener ojalá su presencia señora ministra Orozco, ojalá esté acá el Ministro de Agricultura, ojalá esté acá el Ministro del Interior, conjuntamente con usted señor gobernador del departamento, podamos sentar esa mesa de diálogo en el marco del Decreto 2194 de la Mesa Regional de Concertación y poder abordar estos temas.</p>	<p>Nosotros como comunidades indígenas queremos que la doble calzada llegue hasta Rumichaca, queremos que el progreso llegue, pero a costo, a costo de qué, ¿a costo de nuestros mismos bolsillos? Señores Senadores, no creo que es justo que estas grandes transnacionales nos saquen la plata de nuestros bolsillos, peor aún, en este estado que estamos en el tema de la pandemia, apenas una que otra empresa se quiere reactivar económicamente y de esta manera poder salir adelante con nuestras familias.</p> <p>Entonces de nuestra parte, estamos dispuestos al diálogo, nuestras comunidades están dispuestas al diálogo, acá la esperamos señora ministra, acá los esperamos a todos los altos funcionarios del gobierno, para sentarnos y dialogar y poder entre todos sacar adelante nuestro departamento, y así ofrecerle un mejor futuro a nuestras generaciones, a nuestros niños, y a todos y cada uno de los habitantes de nuestro país.</p> <p>Entonces, de nuestra parte muchísimas gracias por habernos permitido estos 5 minutos estar en la Comisión Quinta del Senado, muchísimas gracias a todos los honorables Senadores, muchísimas gracias Senador Guillermo García Realpe, y acá los esperamos, para que entre todos, con los Senadores, con el gobernador del departamento, con los alcaldes, con los diputados, con las comunidades indígenas, nos sentemos en el marco de la Mesa Regional de Concertación y podamos sacar estos puntos adelante, ya que el cobro desmesurado de peajes, el tema de otro peaje más y lo que nos explicaba el doctor Guillermo García, todavía va a ser más costoso, no aguantamos más, no podemos más y por eso estamos en las vías de hecho y con mucho gusto los esperamos acá, bienvenidos a nuestro departamento a sacar adelante y dejarle un mejor país, ofrecerle un mejor país a nuestras generaciones y al mundo entero.</p> <p>-Para cerrar la sesión informal, la señora presidente le ofrece el uso de la palabra al doctor Oscar Tapias, dirigente del transporte de Nariño, quien después del saludo expresa: Lo que sí pues nosotros como de sector transporte y como camioneros, siempre el tema de los peajes influye en nuestros costos operativos del transporte. ¿Qué pasa? Esto hace que el transporte en Colombia sea muy costoso; entonces, ahí hay siempre un adagio popular económicamente que dice, que es más barato transportar un contenedor de Buenaventura a China, que un contenedor de Bogotá a Buenaventura, pero no es porque el transportador o el camionero se enriquezca, o porque el camionero en sí sea costoso, sino los costos operativos</p>

<p>implementados por el gobierno nacional, aclaro, no por este, sino por todos los que han venido haciendo camino, hacen que ese costo sea elevado; un ejemplo, el costo del combustible, representa casi el 45% de los costos operativos del transporte.</p> <p>Los peajes en su mayoría hoy en día representan, estamos hablando de alrededor del 20 al 25% de los costos, estamos hablando que aproximadamente un camionero de Pasto a La Guajira, en un solo trayecto paga 1 millón 200.000 pesos en peajes.</p> <p>Entonces, esto hace que el transportador, o sea, se vea acogido a subsidiar prácticamente el mercado o los fletes, ya que estos costos son fijos, y a veces los generadores no los admiten, y tenemos siempre esa lucha nosotros en los fletes y ha sido histórico, ustedes lo saben, por 23 años que representamos a la CCO, vive la CCO aquí y la conocen, hemos salido paulatinamente paro tras paro, peleando nuestros costos operativos que es lo que llamamos flete, que igualmente están regulados en el SICE-TAC, pero poco se hace por cumplir por parte de las empresas, la superintendencia ha tratado con el doctor Camilo Pabón en esta administración, de estar al pie, pero sí nos hacen falta herramientas jurídicas como el régimen sancionatorio para poner en cintura esto.</p> <p>Ahora bien, con el tema del peaje del sur, es, o sea, indignante que de un momento a otro nos incrementen a los transportadores de... (fallas de conexión) ...y agradezco la aclaración de la Senadora Aida Avella, y estoy totalmente de acuerdo en que se tiene que abrir las correspondientes investigaciones a los funcionarios de turno que hicieron ese otro sí, respecto a la concesión Pasto – Rumichaca en el 2018. Tengan en cuenta que si bien hoy la ministra y el director de la ANI, el presidente de la ANI, tienen que administrar lo que le dejó, también es cierto que todos esos peajes que se impusieron y se dieron sus conceptos favorables, vienen del gobierno de Juan Manuel Santos, desde el 2013 cuando la doctora Cecilia Álvarez era la Ministra de Transporte y firmó más de 80 conceptos de peajes a nivel nacional, ya van aproximadamente 50 y faltan 30; entonces, ¿qué les queda a los administradores de turno? Funcionarios que ya han... pues hacer valer lo que se plasmó en ese momento contractualmente. Pues entonces, ¿qué es lo que pedimos nosotros como camioneros? Que se investigue al funcionario que en ese momento firmó su contrato, sea políticamente, sea por hacer campaña, por favorecer a alguien, pero entonces los funcionarios que vienen ahora</p>	<p>tienen que hacer cumplir y entonces como decimos nosotros, no, si nos firmaron la sentencia de muerte, así sea ilegal, pues tienen que cumplirla, no, pues tenemos que mirar algo para tratar que esa sentencia de muerte pues no se cumpla en una sentencia de muerte, sino en una pena sustitutiva, y entonces ahí es donde tenemos que entrar a unos acuerdos más favorables para el transportador colombiano, unos acuerdos más favorables para la economía colombiana y teniendo en cuenta este momento de crisis y de afectación de pandemia, y hoy lo que vivimos. Tengan en cuenta que un detonante y un caballito de batalla de estas manifestaciones, son los peajes, o sea, los peajes se convirtieron en un negocio, en cuadrar para nosotros, eso es lo que ve el camionero raso, para cuadrar caja de algunos políticos, para cuadrar algo, pero no ve en sí que el gobierno, o sea, haga la obra para beneficiar al ciudadano y al camionero normal, sino para favorecer a alguna concesión, algún amigo, algún industrial, etc., no lo ven como una ayuda en este momento.</p> <p>Entonces, yo sí les pediría a ustedes honorables Senadores, que por favor exista, o por lo menos tengan la iniciativa, de un proyecto de ley para regular los peajes, porque se salieron de las manos, y créame señores, que lo de los peajes es un caballo de batalla en este momento de las aglomeraciones, y no solo de los transportadores, de muchos transportadores independientes que están en unas ciudades, sino de la gente y el usuario de la vía, se cansó de los peajes, y hay muchas obras que cobran peaje y solo está la vía arreglada en el momento que está la caseta de peaje, pasa usted 300 metros y son trochas, son huecos de huecos, huecos tras huecos, abandono estatal por más de 8 años. También quiero recordar que la carretera al norte de Nariño llevaba un abandono aproximadamente de 10 años, en el 2020 ahora en diciembre, gracias al acuerdo que se llegó con el Ministerio de Transporte y con el director de Inviás, pues se logró apropiar una gran cantidad de recursos para la rehabilitación de esa vía, entonces es aplaudir porque era una trocha, era una carrera panamericana internacional, y hoy en día se convirtió, o sea, está convertida en una trocha, en problemas de inseguridad, atraco todos los días que nosotros tenemos, además de pagar el peaje, tener que pagar a los delincuentes; entonces, gracias a eso ya se comenzó a desembolsar los recursos, y las obras se están viendo, se está arreglando una vía que tiene abandono más de 20 años, y es la carretera panamericana internacional que conecta a Nariño con Colombia, y a Colombia con Suramérica, es para mostrar todo el que viene haciendo</p>
<p>turismo desde Suramérica, o va de Norteamérica por carretera a Suramérica, tiene que pasar por esa trocha. Entonces, hoy en día pues ya se apropiaron 50.000 millones, y para el próximo año están proyectados otros 50.000 millones para adecuar esa vía, también agradecemos la voluntad de la ministra en esa situación; y también quiero aclarar que, pues lástima que la ministra estuvo con covid esos días, porque la solución o los acuerdos hubieran sido más tempranos porque conocemos también de primera mano la capacidad que tiene ella para solucionar y dialogar.</p> <p>Pero sí lo que les pido muy respetuosamente a ustedes que son los que legislan y tienen el poder para hacer las leyes, es que regulemos los peajes porque se están convirtiendo en un abuso, y se están convirtiendo en el caballo, y desafortunadamente en el caballo de batalla de muchas comunidades para salir a protestar, y de igual manera están convirtiendo a Colombia en un país supremamente costoso para viajar por vía; entonces, lo que decía el gobernador indígena, lo que decía la senadora Aida Avella es cierto, o sea, muy lindos los peajes, muy lindas las obras, pero no va a haber quien transite porque es impagable realizar un viaje por vía en Colombia, entonces nos tocará buscar la manera ilegal de hacerlo, bien sea por trochas, bien sea evadiendo los peajes, porque efectivamente la economía no nos da para esto.</p> <p>Y no les intervengo más, dado que teníamos 5 minutos y pues soy respetuoso con el uso de la palabra.</p> <p>-La señora presidente pregunta: ¿ya se conectó la señora de la Cámara de Comercio de Ipiales, la doctora Jeimy Termal? Y agrega: Vamos a darle una intervención corta, ayúdanos con el tiempo, de unos 3 a 5 minutos, luego de que ella hable volvemos a la sesión formal, y le damos la palabra a la senadora Myriam Paredes, que es citante también de este debate. Yo sé que hay otros Senadores de la Comisión pidiendo el uso de la palabra, enseguida se las doy a ellos.</p> <p>-Con la venia de la señora presidente interviene la doctora Jeimy Termal, directora de la Cámara de Comercio de Ipiales, quien luego del saludo a todos, expone: Solo dejar en claro la situación que está viviendo Nariño, Ipiales, que es la directa ciudad frontera con Ecuador, y la crisis que estamos viviendo.</p>	<p>El departamento de Nariño, Ipiales, Pasto, y sus municipios están quebrados, debido al tema de pandemia, por eso el título de esta reunión pues el control político era el alza de los peajes en plena crisis que se está viviendo. Nariño está quebrado, ¿por qué lo digo así? Porque mire que nuestro comercio como directora de la cámara, son los principales generadores de empleo en nuestro municipio y en el departamento, a diario estamos viendo cómo nuestros comerciantes están insolventando, están cerrando sus locales, están declarándose en quiebra, y todas esas familias están quedando sin empleo, sin cómo alimentar a sus hijos, esa es la realidad que estamos viviendo hoy en nuestro departamento.</p> <p>Hablo también como lo menciono del sector privado, hoy como lo dijo nuestro gobernador de Nariño, las vías están paralizadas, el departamento de Nariño está paralizado, en el municipio de Ipiales todo el comercio está cerrado, debido pues a las manifestaciones y no se puede decir que, es verdad cuando dicen en Colombia, existen los 168 peajes y lastimosamente Nariño y nuestros peajes entraron a los 5, a ese nivel donde están los peajes más costosos del país, en plena pandemia, hoy el llamado que hacemos es que por favor miren los ojos, coloquen los aquí en uno de los principales puertos secos de Colombia, que es Ipiales, que es Nariño, que nos den una solución.</p> <p>Y también aprovechar este espacio, que sé que, yo sé que es control político para el tema de peajes, pero nuestros comerciantes, nuestros empresarios, que la mayoría son micro empresarios, porque Ipiales, Pasto, somos ciudades pequeñas, mientras la frontera esté cerrada vamos a seguir en quiebra, vamos a seguir en crisis, vamos a seguir insolventando día a día a todos nuestros comerciantes. Hoy es el llamado al gobierno nacional para que nos escuchen, para que esta vez no sea mentira que, sabemos la crisis que estamos viviendo sanitaria, pero queremos que Colombia, nuestros Senadores se enteren, que la frontera no está cerrada, tenemos 43, 46 pasos ilegales donde a diario entran personas sin control, pero lastimosamente cuando, donde se podría tener control, tamizajes, donde podrían devolvernos nuestra economía, está cerrado. Entonces, no pensemos que las fronteras están cerradas, eso es mentira, tenemos 43 pasos ilegales y los únicos afectados con esto son nuestros comerciantes formales son los que pagan impuestos, son los que pagan tasas contributivas, este es un llamado y sabemos que hoy esto no va a parar, necesitamos la ayuda</p>

<p>del gobierno, necesitamos que pongan los ojos acá, nuestros comerciantes necesitan de su ayuda, nuestros comerciantes están quebrados y no han podido ser escuchados.</p> <p>Y como última, ver también qué se puede hacer con el tema de impuestos, todas las solicitudes que han hecho nuestros comerciantes a través de diferentes agremiaciones. Ahora, en las peticiones de los cabildos de aquí de los Pastos, están inmersas también las peticiones de los comerciantes, los comerciantes apoyan estas movilizaciones para que nos ayuden y pongan el ojo aquí en el departamento.</p> <p>-La señora presidente somete a consideración de los miembros de la Comisión volver a la sesión formal y, cerrada la discusión, la somete a votación ordinaria.</p> <p>-La señora subsecretaria certifica que fue aprobado el regreso a sesión formal.</p> <p>-Acto seguido, la señora presidente le concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Myriam Alicia Paredes Aguirre, quien también es citante de este debate, y expone: Muy buenos días Norita, quien hoy preside la Comisión Quinta del Senado, un saludo para el doctor Guillermo García; igualmente para la señora ministra de transporte; señor presidente de la ANI; los directivos de ACC; el doctor Oscar Tapia; igualmente para el líder indígena que participó en esta reunión; la presidenta de la Cámara de Comercio de Ipiales; yo igualmente trataré de ser muy breve, doctora Nora, siguiendo las recomendaciones de la mesa directiva y por supuesto en el ánimo de buscar que no sean los funcionarios los que intervengan en esta sesión; a la doctora Aída Avella, un saludo muy especial.</p> <p>Queridos colegas, queridos compañeros, señor gobernador del departamento a quien también escuché, yo creo que hay una coincidencia generalizada de quienes estamos al frente de la dirigencia política en el departamento de Nariño, y obviamente de la dirigencia de orden administrativo y político, Nariño hoy es un departamento que tiene una cantidad de problemas que han venido afrontando las autoridades, pero especialmente la gente que habita las diferentes regiones, para nadie es desconocido todo el problema de orden público, de confrontación que se presenta en varias zonas, los cultivos ilícitos que ya cada día han crecido más, pero aparte de ello igualmente las reclamaciones permanentes que hacemos los nariñenses de tiempo atrás dada la situación social que vive nuestro departamento.</p>	<p>Sin embargo, yo, sin ser abogada del diablo doctora Nora, pero sí creo que consciente del reconocimiento que se debe hacer a las autoridades, debo destacar en primera instancia, la tarea y la labor que ha venido haciendo este gobierno del presidente Duque, y por supuesto la señora Ministra de Transporte y el señor presidente de la ANI. Tal vez para Nariño de las obras más importantes ha sido la doble calzada desde Pasto a Rumichaca, por supuesto el reconocimiento al gobierno anterior de haber dejado licitando la concesión y firmando el convenio correspondiente, pero también la preocupación que en un momento determinado se dio para este gobierno cuando se encuentra un proyecto sin cierre financiero, prácticamente paralizadas muchas de las obras que se habían iniciado en el departamento de Nariño, y gracias a esa intervención que hace el gobierno actual, es que se descentra ese cierre financiero, hoy los nariñenses -doctora Aída- tenemos que reconocer, que tenemos una vía, la primera doble calzada que tiene el departamento de Nariño, con unas especificaciones excelentes y por supuesto con una generación de empleo que fue muy importante para la región en el tiempo de su construcción; hemos tenido dificultades, pero esas dificultades todos las conocemos en qué han consistido, con respeto a las comunidades indígenas, con respeto a sus aspiraciones, pues por supuesto se intentó desde el gobierno pasado buscar un acuerdo, lastimosamente esos kilómetros que aun hoy quedan por fuera del proyecto, no se ha definido la situación de estos, pero sin embargo reconocer que gracias al esfuerzo del presidente de la ANI, y sobre todo del gobernador del departamento Jhon Rojas, se ha logrado volver a sentarse en la mesa, Comunidades Indígenas, gobierno departamental y por supuesto gobierno nacional, para buscar un punto de acuerdo que permita la conclusión y la terminación de la obra. Todos aspiramos a que así se dé.</p> <p>Allí en esa concesión estaba por ejemplo proyectado un nuevo peaje en el municipio de El Contadero, hay compromiso con la ANI de que ese peaje se suspenderá hasta tanto se entregue la obra. Igualmente, uno tiene que reconocer que, aparte del cierre financiero que se logró de la obra, la voluntad permanente que han demostrado los funcionarios. Los directivos de la ACC conocen, que antes del anuncio de este paro, el ACC había anunciado un paro respecto a, especialmente en Nariño, reclamando especialmente el aumento de los peajes que todos considerábamos no estar acorde con una realidad económica del departamento de Nariño, y fue así como desde las diferentes responsabilidades que tenemos</p>
<p>quienes estamos en el departamento de Nariño, gobernador, parlamentarios, presidente de la ANI, pudimos sentarnos y dialogar, se pudo llegar a un acuerdo que será comentado por el señor director de la ANI; hoy por eso vemos que la Asociación de Camioneros de Nariño, también hace un reconocimiento a ese esfuerzo de diálogo, aspiramos que siempre en estas diferencias prime el diálogo, la situación de Colombia, del país, la situación del departamento de Nariño, hoy no se escapa a toda la problemática que se ha generado a raíz de la pandemia, el desempleo, el cierre de negocios, la pobreza que caracteriza a algunas regiones, todo ello está primando en el país y también Nariño hoy sufre esas consecuencias. La tarea es unidad, es unir los esfuerzos de todos los sectores, es lograr consensos, y no hacer unos discursos populistas que vayan exacerbando ánimos y tengamos entonces muertes, Dios no lo quiera, o enfrentamientos entre una sociedad, que en el caso de Nariño todos nos identificamos por ser clase media, yo diría que en un 97%, de tal manera que el llamado es a la sensatez, a la comunicación, al diálogo.</p> <p>Reconocer por último señora presidenta, que en el departamento de Nariño este gobierno también ha hecho inversiones importantes, en el caso por ejemplo de vías terciarias, que son más de 276 proyectos los que hoy se van a financiar; en el caso de comunidades indígenas, 28.000 millones igualmente para placas huellas en sus comunidades; igualmente se ha anunciado el mantenimiento de la vía desde Chachagüí a Popayán, que es urgente, y eso lo reclamaba el señor directivo de la Asociación Colombiana de Camioneros; y señora ministra, tiene que ponerle atención a esta vía en el mantenimiento, hasta tanto se consolide la licitación y se construya ese tramo que ha sido tan complejo de tiempo atrás, y que hoy el gobierno tiene un compromiso con los nariñenses, de antes de terminar el gobierno, firmar la concesión de todo este sector incluida la variante que ha sido el problema eterno de todos los días. A este gobierno le agradecemos ya que se inicia ya la variante San Francisco - Mocoa, una lucha de la dirigencia de Nariño y del Putumayo durante muchísimos años, por lo menos recuperar 17 kilómetros de la vía desde Pasto a Chachagüí, que cuya concesión inicial fracasó, y que hoy creo que para los nariñenses va ser importante.</p> <p>Y no quiero pues seguir hablando de estos temas, pero yo creo que aquí lo que nos quiere es unidad, unidad. El señor director de la ANI nos hará conocer los términos en que se hizo el acuerdo con la ACC, respecto a los peajes en el caso del departamento de</p>	<p>Nariño, la eliminación del peaje de Chachagüí, que también pocos lo conocemos, pero que también se constituye en un aporte en estas condiciones económicas en que vive el departamento de Nariño.</p> <p>Muchas gracias presidenta, yo aspiro a que igualmente esta discusión y este diálogo sea permanente; gracias al doctor Guillermo García por permitirnos igualmente en su Comisión generar una... simplemente expresar una opinión personal respecto a lo que sucede en el departamento de Nariño, y vuelvo y repito, la convocatoria tiene que ser de todos, alejados de intereses políticos, pensando en Nariño, pensando en el desarrollo y pensando especialmente en el bienestar de la comunidad.</p> <p>-Con la venia de la presidencia, interviene la senadora Maritza Martínez Aristizábal: Muchas gracias presidenta. Le pido el favor si me colaboran con dos diapositivas, gracias.</p> <p>Veamos la primera diapositiva, es para mostrar cuál es la... bueno, un saludo primero que todo a todos los funcionarios que nos acompañan, a la ministra, al presidente de la ANI, y a los colegas.</p> <p>La primera diapositiva nos muestra cómo en el departamento del Meta se encuentra 3 de los 5 peajes, o sea, de casetas de peajes más caros del país, el peaje de Pipiral, que conecta a Villavicencio con Bogotá y tiene un valor de 18.500 pesos; el peaje Boquerón I y II, que está en la misma vía, cuesta 13.200; y el peaje La Libertad, que está en las afueras de Villavicencio hacia Puerto López, cuesta también 13.200 pesos.</p> <p>Pasemos a la segunda diapositiva por favor. Bueno, ahí vemos en esta diapositiva cuáles son las 10 rutas más costosas, lo anterior eran casetas de peajes, ahora las rutas más costosas que tiene el país. Realmente es muy triste para los llaneros encontrar que las vías que conectan al departamento del Meta, y al Meta con el resto del país, se ubican dentro de los primeros puestos, siempre, siendo la vía Bogotá – Villavicencio en la que en la actualidad tiene un costo que ya se aproxima a los 500 pesos por kilómetro. Adicionalmente dentro de las vías que hemos estudiado se encuentra la ruta Bogotá – Villavicencio – Granada, la cual por kilómetro recorrido, le representa a los usuarios un costo aproximado de 366 pesos; mientras que la ruta Bogotá – Puerto Gaitán se ubica en el cuarto lugar con 229 pesos por kilómetro</p>

<p>en esta carretera. Esto sin dejar de lado también los exorbitantes costos que se requieren para recorrer el departamento, por ejemplo, si vamos de Granada a Puerto Gaitán, hay que pagar 42.600 pesos por trayecto, o sea, es una cifra que no tiene justificación alguna, porque apenas estamos recorriendo una pequeña parte del área del departamento.</p> <p>Ahí en la diapositiva 3, nos muestra que, como si no fuera ya bastante vergonzoso el puesto que ostenta la vía Bogotá – Villavicencio, de ser la ruta más cara del país en materia de peajes, es reprochable que entre el 2005 y enero de 2021, el valor de la tarifa plena de las tres casetas de peaje que integran este corredor vial, se pretendiera incrementar en un 119%, pasando de 21.600 a 46.800 en la categoría vehicular I. Afortunadamente, tengo que decirlo, el presidente de la ANI accedió a un diálogo con las fuerzas vivas del departamento, y logró que se congelara esa alza y que se mantuviera hasta mediados de este mes mantener la tarifa del 2020, que como dijimos asciende a 42.900, al término de la cual se va a elevar a 44.900, es decir, casi 45.000 pesos; por eso el comportamiento de estas tarifas va a pasar de 2005 a 2021 con un incremento de 110%.</p> <p>Yo quiero recordar también, que la imposición de estos peajes en la vía Bogotá – Villavicencio en el año 94, incluía el compromiso de disminuir el tiempo de desplazamiento por esta ruta a 90 minutos, pero además esas tarifas plenas solo eran viables si se cumplía el avance de las obras y hoy el país entero conoce lo que ocurrió con el puente Chirajara y los túneles, que al no entrar en funcionamiento el puente, tampoco entran en funcionamiento ellos. No se ha cumplido los compromisos de la concesionaria, pero a los usuarios nos cobran tarifa plena de tiempo atrás.</p> <p>No me alcanza el tiempo para hablar del proyecto malla vial del Meta, que es la otra concesión que está en Ciernes, tiene varios años de retraso, se llevó a un tribunal de arbitramento que nada resolvió, pero aun sin comenzar la concesionaria ya re ha recibido el 23% del recaudo de los peajes, es decir 96.000 millones, no por construcción, sino por operación de las vías del Meta; y se pretende incluir un sexto peaje llamado Estación El Cairo, en la vía Villavicencio – Restrepo.</p>	<p>Y termino con esto presidente, las tarifas de los peajes al ser tan elevadas, hacen más costosa la vida en la región, afecta obviamente a los más vulnerables, todo se encarece y en ellos se refleja también esta dificultad; pero además debilita el turismo y la productividad regional, por ejemplo, les mencionaba ahora, para ir de Bogotá, ya no a Puerto Gaitán, sino a Granada, que está solo a una hora y media de Villavicencio, y donde más del 19% de la población en los centros poblados rurales, vive con necesidades básicas insatisfechas, en esa ruta tienen que pagar los usuarios 75.300 pesos en 6 peajes, pese a que aún no pueden disfrutar de una doble calzada terminada. El costo social de tener los peajes más costosos del país, también la pagan los productores, que tienen que pagar más por sacar los productos afectando la capacidad de competir y llegar a nuevos mercados; no es culpa de la ministra, no es culpa del doctor Gutiérrez, porque así estaban ya estas concesiones, pero es a ellos a los que les va a tocar enfrentar y solucionar el problema, porque el hecho de que en medio de las protestas que estamos viendo en estos días, el tema de los peajes haya sido el gran protagonista, eso no es gratuito, estamos en medio de la crisis social más profunda de los últimos tiempos, lo decía ahora el presidente de nuestra Comisión, y ese factor debe llevar al gobierno nacional sin duda alguna a revisar con carácter urgente la disminución del precio de las tarifas y el congelamiento por los próximos años, mientras recuperamos algo de la economía, del ritmo que traía nuestra economía, yo sé que no es fácil, pero es el único camino.</p> <p>-La señora presidente le ofrece el uso de la palabra al Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa, quien manifiesta: Muchas gracias, 2 o 3 consideraciones puntuales.</p> <p>La primera: esto no es un tema nuevo, desde el 2019 en la Comisión de Ordenamiento Territorial hacíamos un debate sobre los peajes, y allí recordábamos cómo en el 2015 se había dado un debate con el mismo objeto, es decir, 6 años después prácticamente seguimos viendo pues que las cosas siguen igual, la audiencia que convocó el senador Robledo, la audiencia que promovió la senadora Aída, y en buena hora pues la audiencia que hoy convoca nuestro presidente.</p> <p>Y es que no es un tema de poco interés, porque es que en Colombia más del 80% del transporte de carga se da por carretera, los costos de ese transporte y de esos peajes son del 45.19%, es decir, eso corresponde a costos fijos y peajes, pero el 29.39% corresponde a peajes</p>
<p>y uso de terminales, imagínense ustedes si es o no importante este tema; y la red pavimentada de Inviás, que el 48% está en estado regular, malo, y muy malo, y la red que no está pavimentada es del 85%, es decir, nosotros pagamos en su mayoría peajes por transitar por vías que están deterioradas, o totalmente deterioradas.</p> <p>Colombia tiene junto a México y Chile los peores, o los peajes más caros de Latinoamérica, y con una diferencia, que obviamente las carreteras en México y Chile son mucho mejores que las nuestras, es decir, es un grave problema, y por qué, pues porque no hay una política pública nacional, sería, equitativa, en materia de peajes. Los incrementos exagerados por encima del IPC en las tarifas de ciertos países y en Colombia, son de verdad preocupantes, y bueno, muchas otras cosas más.</p> <p>Pero Senador García Realpe, si en Nariño llueve, en Boyacá no escampa, acá tenemos una concesión, y es una explicación que le quisiéramos pedir a la ministra, la concesión Briceño – Tunja – Sogamoso, esa concesión lo decíamos el viernes en la audiencia, tenía una duración inicial de 20 años, se suponía que obviamente el concesionario en esos 20 años iba a recuperar pues la inversión de la infraestructura construida y seguramente que iba a ganar mucho más dinero como en el pleito está sucediendo; sin embargo, el año pasado pues el gobierno nacional sin ninguna consulta a los ciudadanos o a las fuerzas vivas del departamento de Boyacá, pues decidió ampliarla por otros 10 años. Y miren les cuento, el tráfico promedio diario en el 2020 -son datos estatales- fue de 47.000 vehículos, inclusive en plena pandemia. Si se hace una comparación con el año de inicio, encontraremos que el tráfico promedio tuvo un aumento del 26.5%, y las proyecciones de la Agencia Nacional de Infraestructura indican que este año aumentará, miren ustedes, el 34.2%, es decir, el que está tramitando esa concesión pues se está llenando de plata, y no es porque no se llene de plata, es que es en detrimento de muchos de los colombianos, es decir, el Estado Colombiano va a dejar de percibir durante 10 años esa plata que debió haber sido para el Estado Colombiano; y en plena pandemia, cuando estamos buscando la reactivación económica, estoy de acuerdo presidente García, este es un tema que hay que auscultar muy bien, porque ahí hay unas fuentes de recursos que son incommensurables. Yo preguntaba, y disculpen mi ignorancia, si eso paga IVA, o si eso paga algún tributo, sería bueno que nos lo comentara la ministra, porque ahí hay una fuente de recursos que es impresionante, ¡hombre! estamos de acuerdo</p>	<p>con que el capital privado ante pues la ineficiencia o ante la falencia, a veces del Estado, pues que construya vías, eso no tiene discusión, con lo que no estamos de acuerdo es que lo haga a un costo tan elevado, y a costa obviamente de los ciudadanos y de las ciudadanas colombianas.</p> <p>Entonces son dos preguntas puntuales que esperamos la ministra nos responda: ¿por qué se amplió en 10 años esa concesión, cuando el tráfico promedio diario está estipulado que le daba el retorno a la inversión que ha hecho el concesionario?</p> <p>Y segundo, que nos respondan, ¿si eso paga IVA o qué paga? porque me parece -insisto- que ahí hay una fuente de recursos que es muy importante para amainar la situación económica que hoy está viviendo el país.</p> <p>-A continuación, con la venia de la presidencia, interviene el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo, quien manifiesta: Bueno, en primer término, un saludo muy cariñoso a todas las gentes de Nariño, y particularmente del sur de Nariño, es que ese territorio tan bello que conozco más o menos bien, y donde tengo amigos muy queridos, pero además todas las comunidades indígenas de esa zona, un saludo muy, muy especial a todos ellos. Saludar pues el debate que acaba de realizar Guillermo García en buena hora lo citó, senador García, me parecieron muy bien planteadas las cosas, cuenten con toda mi solidaridad y mi respaldo en este reclamo democrático que ustedes están haciendo.</p> <p>Yo hice el viernes de la semana pasada una audiencia pública sobre este tema de los peajes, y hablé larguito, detallando bastante, este es un tema que hemos venido estudiando mucho en mi oficina y cada vez me apasiona más, no voy a repetirles lo que dije, voy a hacer una intervención bastante más breve, pero sí les cuento eso porque ustedes la encuentran en las redes y la estamos transcribiendo, y en esa audiencia pública yo le pedí formalmente a la Contraloría General de la República, que se hiciera -y en eso nos deberíamos poner de acuerdo todos los congresistas- un estudio a fondo del sistema de peajes de Colombia, un estudio a fondo, cuáles son las verdaderas realidades de esto, porque son demasiados los reclamos y las quejas y yo estoy seguro, entre más estudio esto, estoy seguro que hay demasiadas cosas que se podrían modificar, que se podrían modificar, que los vivos entonces</p>

nos quieren callar con el cuento de que es que hacen puentes y carreteras y cosas, eso no es lo que se está discutiendo, para que no vengan con astucias, aquí no estamos discutiendo si se hacen carreteras, o no se hacen carreteras, o si se hace un puente, o no se hace un puente, o una doble calzada, o no, es bienvenido todo eso, carreteras sí, pero también uno puede decir, no así, como las están haciendo, entonces ahí es donde está el debate; porque nos meten el cuento de que esta es la única manera de hacer vías, y no, hay otras maneras de hacer vías en el mundo, claro, en todas se necesitan buldócer y retros y todos esos aparatos, y cemento, y hierro, y concreto, etc., pero el tipo de contratación como se está haciendo y se están haciendo las vías, hay otras maneras de hacerlo, y ahí es donde estamos planteando el debate.

Entonces, menciono 2 o 3 cosas sobre este asunto. Esa es la discusión, o sea, si la vía es de verdad un instrumento de desarrollo, o si se convierte en, además de construirse la vía, en un instrumento de abuso, de maltrato a las comunidades, de condiciones económicas y sociales indeseables, son dos discusiones distintas, lo que necesitamos son buenas vías, claro, las mejores, pero al mismo tiempo condiciones económicas y sociales y contractuales adecuadas, esa es la discusión, y particularmente en este momento estamos discutiendo lo segundo, mejor dicho, lo primero nunca lo hemos discutido, yo creo que nadie se opone -repito- a que se haga una vía, luego no nos vengan con avivatadas a mostrarnos fotos y fotos, y fotos de vías, como si esto fuera un reinado de belleza sobre fotos de carretera.

Veamos algunas cosas sobre este punto; primero: no es cierto que la única manera de hacer vías sea por peajes, eso no corresponde con la realidad, o sea, se pueden hacer vías sin peajes, o con muchos menos peajes, o con peajes bastante más baratos, sobre esto hay experiencia internacional de sobra, aquí nos han querido montar el cuento de que esa es la única manera, ¡nooo! O sea, con impuestos nacionales de signo democrático y con distintos orígenes se puede financiar la construcción de vías, porque es que al final un peaje es un sistema para recaudar fondos, pero hay otros sistemas para recaudar fondos, inclusive menos costosos, de entrada el peaje es un sistema bien ineficiente para recaudar fondos, vale una fortuna, esas casetas valen una fortuna, que es plata digamos que no va a la construcción de la vía, sino al recaudo del dinero, se podrían recaudar de otras maneras distintos para financiar eso.

ver como las carreteras de todos, es que somos un país, somos una Nación, y tenemos que pensar todos en todos, si no entonces coger al más débil y clavárselo porque es el más débil, les repito, sobre esto hay otras muchas teorías distintas a las que se aplican en Colombia que nos las presentan como si fueran una genialidad.

Por último, decirles esto, problemas que expliqué yo en ese debate que hice el viernes pasado:

Primero: casi todos los contratos, me voy a referir a los contratos, a las firmas de ingeniería, casi todos esos contratos se consiguen sin competencia, esto es un asunto gravísimo, lo único que de verdad salva al capitalismo digamos como sistema progresivo es que haya competencia, el monopolio es el horror, el monopolio es el abuso, es sinónimo de abuso, y entonces se las ingenian para que no haya competencia de distintas maneras incluídas las corruptas, o las vivezas, y donde no hay competencia es el imperio del abuso, eso recuerdo senadora Myriam Paredes, dizque eso lo tratamos con un colega conservador suyo, con Juan Mario Laserna en un debate en la plenaria del Senado, sobre el caso de la telefonía celular, y nos pusimos de acuerdo en eso, o sea, capitalismo sin competencia es el reino del abuso, de la arbitrariedad, del compadrazgo, y eso no es bueno, y este es un sistema muy montado sin la competencia, es más, están alargando los contratos que eran a 20 años y 30, las concesiones, a otros 20 o 30 más, o sea, aquí ya empieza a haber contratos a 60 años, lo saben bien los llaneros, y están sufriendo lo que no está escrito senadora Maritza con esta historia.

Segundo problema que tiene esta forma de contratación que tenemos: yo estuve en una lucha muy grande contra unos peajes entre Armenia y Manizales cuando era profesor en la universidad, y esto lo estudié muy bien con los profesores de ingeniería de vías, y lei un estudio -no se me olvida- de la Universidad del Cauca, un estudio de costos de las vías por concesión, y es escandaloso el precio al que cobraron, por lo menos en ese estudio, y la Contraloría lo debería revisar ahora, señores de la Contraloría, lo que llamamos -los que sabemos de estas cosas- el costo por la unidad de obra, o sea, el costo de metro cúbico de concreto, el costo de metro lineal de sardinel, o de desagüe, o de lo que sea, unos costos escandalosos; y les voy a contar un secreto, yo soy arquitecto, o sea, algo entiendo de estas cosas, la norma en Colombia es que la Sociedad Colombiana de Arquitectos y la Sociedad Colombiana de Ingenieros tienen unas tarifas para cobrar, pero nadie en los negocios

Pero además el peaje es un impuesto indirecto, yo quiero enfatizar en esto, sobre todo en estos días de reforma tributaria, qué quiere decir impuesto indirecto, ¿quién lo paga? mejor dicho, ¿quién lo paga? entonces, lo ilustro de esta manera, cuando un ciudadano común y corriente pasa en su carro o en su pichirilo por un peaje, le cobran la suma que sea, suma que para él puede ser muy costoso, pero si al mismo tiempo pasa el colombiano más adinerado de este país por ese mismo peaje, con su carro, paga el mismo peaje, y eso parece democrático, no es que pagan el mismo peaje, no, eso no es democrático, lo democrático sería que pagara más el que tiene más recursos, y menos el que tiene menos recursos, esto está en la Constitución Nacional, esto que les estoy diciendo es lo que se llaman los impuestos progresivos, donde los aportes son diferenciados.

Entonces, el sistema de peajes es por definición un sistema antidemocrático. Fernando Londoño Londoño, el padre, sí, el padre de Fernando Londoño Hoyos, hace muchos años en Manizales hizo esta frase refiriéndose a impuestos indirectos al café, que es el mismo tema del que estoy hablando, él decía: esos son impuestos inicuos y detestables, porque caen con la misma fuerza sobre quien tiene mucho, que sobre quien no tiene nada, o sea, aquí hay un debate inmenso para hacer, que tiene que ver con la justicia tributaria. Pero además revientan a los transportadores, peajes tan costosos, los pueden quebrar porque les aumentan sus costos de economía, no voy a dar los datos, pero uno suma lo que vale un peaje Bogotá – Barranquilla, Bogotá – Buenaventura, y eso es una locura lo que terminan pagando; y ojo con este detalle, mis queridos nariñenses, al final, final, el peaje lo pagan los más pobres y las clases medias, o sea, un peaje al final es un impuesto a la panela, o un impuesto a la papa, o el impuesto al transporte de alguien de origen humilde que tiene que ir de Ipiales a Pasto, esa es la naturaleza reaccionaria de ese tipo de gravámenes, este es un debate de fondo que tiene que ver con la democracia nacional y con la democracia tributaria, que tiene que ser democrática para que sea sustentable.

Y esto puesto en esa zona, que es una zona con problemas sociales gravísimos, todos sabemos que Nariño es un departamento con problemas económicos y sociales inmensos, entonces un peaje ahí golpea mucho más duro que lo que puede golpear en otra región del país donde la economía funciona mejor. Entonces, ahora dicen, no es que eso no importa porque eso sí es la carretera de ellos, ¡nooo! tampoco es verdad, las carreteras las deberíamos

privados paga esa tarifa, esa tarifa solo se le clava al Estado, solo al Estado, Senador Jorge Eduardo Londoño; entonces, cuando es contrato de asuntos públicos, entonces le aplican la tarifa plena, pero cuando es un contrato entre privados, lo primero que dice el privado es, no, a mí sí me va a cobrar las tarifas de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, yo no lo contrato a usted doctor, no me crea tan bobo.

Bueno, yo quisiera que esto específicamente lo chequeara la Contraloría, porque eso es una manera de encarecer las obras y los costos financieros, realmente es espantoso.

Digamos además otro asunto, los abusos y los incumplimientos. Hay firmas de ingeniería, no todas, pero hay firmas de ingeniería que tienen más abogados que ingenieros, hay contratos de estos que tienen 10 y 15 y 20 y 30 otros sis; aquí hubo un escándalo con una transnacional española, que presentó en un concurso que se ganó, presentó unos contratos de seguro falsos, que se ganó la licitación un lunes y a la semana siguiente ya estaba pidiendo que se renegociara el contrato, bueno, el señor Florentino, ese famoso del fútbol, que vino a corromper a Colombia, eso es historia patria.

Y lo último que les digo, no funcionan con ganancias de menos del 15% anual, real, esto es un escándalo en negocios de este tipo, un escándalo, que esa sea la ganancia con la que operen estas empresas. Yo le pregunto a los empresarios comunes y corrientes, cuál se gana eso, sin riesgo de nada, si los carros no pagan por el... pasan por el peaje y los paga el Estado esos peajes; entonces, aquí hay un debate democrático que hacer, yo no me opongo a la economía privada, ni a las empresas privadas, ni que hagan negocios con el Estado, todo ese tipo de cosas, pero aquí sí hay que ver quién defiende el interés público, ese cuento de que es que el Estado no es de nadie y entonces desbarátenlo y acábenlo, ¡nooo! esa es una falacia que hay que corregir, el Estado es de todos y lo tenemos que cuidar entre todos, no puede seguir siendo el reino del abuso.

Y a esto sumémosle una última cosa, todas estas plagas le caen encima a un país empobrecido, empobrecido no solo por la pandemia, al Sur de Nariño le quitaron el trigo, con la apertura, le quitaron la cebada, cebadal es apenas un recuerdo de una cosa que fue y ya no es; entonces, estos peajes están cayendo sobre un país empobrecido, y con la pandemia ni se diga;

entonces, peajes tan onerosos como el que, del que estamos hablando, o de los que estamos hablando, pues por supuesto generan reacciones lógicas de la ciudadanía que está mamada como se dice, de que le impongan lo que se les dé la gana de quienes mandan en Colombia y sean ellos los que tienen que responder por los quienes, y por todas las cosas que no funcionan.

Y ojo con esto, logramos con la lucha democrática echar para atrás esa reforma del doctor Duque, pero ojo, no sea que nos la resuciten, y sobre todo que nos resuciten dos articulos; en esa reforma tributaria que hundimos, iba un aumento del IVA a la gasolina y al ACPM, del 5% al 19, un tiro en la sien a los transportadores y a los costos de Colombia, e iba un impuesto especial para todo tipo de vehículos, incluidos motocicletas, es que son desalmados, incluidas motocicletas, pero camiones y de todo. Que no sea que nos resuciten ahora en las maniobras en las que andan sobre ese tema de la reforma tributaria.

Por último, decirles que cuenten conmigo, a las gentes del Sur de Nariño y de todo Nariño, yo soy amigo de todas estas causas, así no sea nariñense, pero además por esa región tengo - repito- un especial afecto por muchas historias que un día les cuento. Entonces, cuenten conmigo y un llamado al gobierno nacional y a todos aquí, así tengamos diferencias políticas en otras cosas, unámonos a bregar que este país funcione mejor, pero es que no puede seguir con el cuento de que esto funciona muy bien mientras lo destruyen, 12 millones de colombianos desempleados, queriendo trabajar; 5 millones en el exterior porque no consiguieron trabajo en Colombia; la mitad de los que sí tiene empleo están en la informalidad; y lo único que se les ocurre es ver cómo le suben los impuestos a los pobres y a las clases medias.

-La presidente agradece la intervención del Senador Jorge Enrique Robledo y le concede la palabra a la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova, quien expresa: Primero, agradecerle a usted y a todos mis compañeros que citaron a este importante debate, a los ciantes y a los compañeros y compañeras de otras Comisiones que hoy nos están acompañando, y bueno, en el mismo sentido trataré de no demorarme mucho, pues muy preocupados por lo que está pasando en nuestro país y las largas luchas y peleas que han dado el sector transportador en Colombia y que no los tienen en cuenta para absolutamente

nosotros tenemos un proyecto de ley dentro de la Comisión, donde la Sentencia de la Corte Constitucional, la Sentencia C-30 hace dos años, ya vamos a cumplir los dos años, le dice al Congreso que tiene que fijar la base gravable, que esa base gravable es arbitraria, o sea, la Corte dice, no sabemos de dónde salen esos dineros, por qué fijan una base gravable de 5050 pesos, 5030, 5050 pesos, y de ahí se fija el precio de la sobretasa de la gasolina; menos mal se cayó esta reforma tributaria, porque esa sobretasa iba a tener un aumento desproporcionado todos los años de acuerdo al IPC, y además decirles que los combustibles hoy tienen 5 impuestos, 5, o sea, es de los productos que más impuestos tiene en Colombia, tiene el impuesto nacional que casi son 500 pesos; un IVA del 5, como lo dijo el Senador Robledo, lo iban a subir al 19%; un impuesto al carbono; IVA al margen del distribuidor; la sobretasa, y esos son muchos impuestos, nosotros somos un país productor, nosotros parece que compráramos la gasolina en el golfo de México, en Texas en Estados Unidos, nos sale más barato con el tiempo importarla, incluso hay países como Argentina que ellos no son productores y es más barata los combustibles en ese país.

Entonces, eso es un tema que en la Comisión, yo les pido a mis compañeros que lo revisemos, lo analicemos, porque nosotros no podemos creer que hoy tengamos tantos impuestos en los combustibles, y así baje el barril de petróleo pues nunca van a bajar la gasolina porque pues hay muchos impuestos que fijan siempre un valor alto, entonces ese trabajo lo estamos haciendo y lo estamos mejorando para que sea justo el precio de los combustibles en Colombia, y más cuando somos un país tan productor.

Quiero decirles que los transportadores del país exigen concertación y diálogo, dos elementos que son determinantes en un país que habla de democracia. A diario los transportadores exponen sus vidas, no solamente por el virus, porque ellos han estado acompañándonos durante todo este tiempo en la pandemia, trabajando, cumpliendo, sino también el mal estado de la malla vial, y quiero darles un dato más o menos, según INVIAS el 47.8% de la red primaria está en muy malas condiciones irregulares, entonces la malla vial en nuestro país casi el 50 está en muy mal estado.

Quiero comentar algo que lo dijo el Senador Jorge Londoño, frente al tema de mi departamento, nosotros llevamos más de tres décadas, más de tres décadas que tiene, hay

nada, y decirles que nosotros -digamos- cuando hacemos ese análisis de lo que pasa en los peajes en Colombia, esos precios y esos costos tan altos que hoy tienen los peajes tan arbitrarios, tan irrisorios, increíble que eso pase en Colombia que aumenten en un 45, 48%, como el peaje El Placer en Tagua Nariño, en la vía que comunica con Rumichaca con Pasto; entonces, eso está pasando en Colombia, por eso hoy estamos en un momento difícil, por eso hoy cada día crecen las manifestaciones, porque el gobierno no ha sido coherente, el gobierno no ha escuchado al pueblo, el gobierno no ha escuchado a los sectores, y decirle a la Ministra de Transporte, que es una mujer que ha trabajado y ha liderado esta cartera, que sabemos de lo difícil que es estar en una cartera en donde los recursos no son tan altos, donde alrededor de 11.4 billones no es suficiente para arreglar todas las vías de Colombia, especialmente las vías terciarias que son las que más necesitamos especialmente en los territorios, nuestros campesinos necesitan que arreglen esas vías.

Entonces, yo quiero traer acá la Sentencia T-258 de 1995, que define el marco regulatorio del uso de los peajes como la tasa o retribución que el usuario paga por el uso de una vía pública, con el fin de garantizar la existencia del adecuado mantenimiento. ¿Por qué quiero traer hoy la Sentencia? Porque no se está cumpliendo, porque dicho mandato no se está teniendo en cuenta, porque es abusivo que se cobre cuando no se ha entregado la vía, eso pasa en Colombia, sin entregar la vía hoy estamos ya pagando los peajes, además nos cogen a los colombianos, yo sé que a muchos nos gusta pagar por adelantado pero no tenemos que abusar de la gente, entonces hoy nos toca pagar por adelantado los peajes, y menos cuando se garantiza su adecuado mantenimiento y esa es una de las luchas que han dado el sector transportador, el mal mantenimiento que están en las vías y esos peajes tan costosos.

Yo quiero decirles que en las conversaciones que hemos tenido con el sector transportador, ellos están muy cansados, hoy ellos sienten un cansancio, porque ellos sienten que ellos son el descuadre del gobierno, que son la caja menor, ya no están dispuestos a seguir pagando peajes que suban de la noche a la mañana, sin consenso alguno y sin que se evidencie dicho cobro en la calidad de las vías. Los transportadores hoy están agobiados, quiero decirles, las alzas desmesuradas de los combustibles, dichos incrementos desconocen la realidad de los trabajadores, que es una lucha que hemos venido dando desde la Comisión, le quiero decir a todo el sector transportador, no es fácil, hoy los precios tan altos de los combustibles,

una concesión que es la concesión de Briceño – Tunja – Sogamoso, ese corredor que hoy tiene más o menos alrededor de 206 kilómetros de longitud, empecemos por decir que es una de las obras más costosas que hemos pagado los colombianos y especialmente los boyacenses, los tenemos en nuestro departamento; es increíble y vergonzoso, y además que esta vía va cargada de corrupción, y ahí sí le pido a la Contraloría que revise qué está pasando, qué pasó o qué ha pasado durante estas tres décadas con esta concesión Briceño – Tunja – Sogamoso. Pero debe ser tan buen negocio, y hablo especialmente de esta concesión, que en octubre del año pasado fue vendida por Solarte y Solarte a unos australianos, y que es una concesión que prácticamente es la herencia de generaciones, creo que llevan 2 o 3 generaciones la concesión, por más de 30 años, y no se le hace prórroga y todavía faltan como 20 años, con expectativa para alargarla otros 15 años más, entre 10 y 15 años, es como lo dijo el Senador Jorge Londoño; nunca Solarte y Solarte -quiero contarles- le ha informado cuál ha sido la supuesta inversión que han hecho, si, entre el corredor Briceño – Tunja – Sogamoso, mientras que el gobierno nacional ha invertido más de 1 billón de pesos, una cantidad de dinero, en una vía que tiene muchos problemas para la seguridad de quienes transitamos por esta vía, este corredor vial tiene más de 17 millones de usuarios por año, es una cantidad de gente que, y ahorita más, Boyacá se ha vuelto un corredor turístico y la gente prefiere en este momento en la pandemia ir a Boyacá, que no tomar un avión e ir a otras ciudades del país, y eso pues me imagino que ha aumentado todavía el tránsito de muchos más vehículos. Este es un negocio jugoso, que pagamos los boyacenses, cada paso de 4 peajes que no cumplen la distancia, hay 4 peajes entre Duitama - Bogotá, y bueno, 4 no, perdón, 5, hablando de ida y regreso, 3 de ida y 2 de regreso.

Quiero decirles que le exigimos a los concesionarios, quiero que mis compañeros nos apoyen frente a este tema, porque es que son tres décadas, tres décadas, que nos den cuenta claras sobre cuánto han recibido por los peajes, cuánto es el presupuesto nacional de recursos de todos los boyacenses para adecuar una vía que debía haber estado desde hace más de 5 años, porque esa era la expectativa, que esta vía la entregaran hace más de 5 años, cómo van las cosas y qué va a pasar en los próximos... creo que van a pasar otra década y no va a pasar absolutamente nada y esperaremos esa gran vía.

<p>Como lo dije, la Contraloría debe revisar con lupa, con detalle, los recursos, y dejar claro las concesiones y los recursos que se han recaudado durante este tiempo, nos unimos al clamor también, quiero contarles esta situación que está pasando en el Valle de Tenza, el clamor de muchos paisanos y paisanas de mi departamento, que hay un peaje, en especial que está conectado con el departamento de Cundinamarca, que es el precio del peaje de Machetá, que nos conecta a los dos departamentos, y hay una realidad, hay muchas trabas, es el peaje más costoso, al mes aquí no tener una reducción y recordamos que es el quinto peaje más alto, como lo dije ahorita, eso empobrece a la región productiva, encarece la calidad de vida de la región, disminuye el turismo entre muchos más daños que pasan en las regiones.</p> <p>Por eso, ya para finalizar, quiero invitar al gobierno a establecer un sistema de cifras claras y abiertas, una política pública de peajes que regule las tarifas y tenga criterios definidos por expertos académicos, y no de manera como se ha hecho hasta ahora, como lo que ha pasado con la concesión en Nariño, que se fijan tarifas arbitrarias y los acomodan de acuerdo al bolsillo de algunos pocos.</p> <p>-A su turno interviene el honorable Senador Didier Lobo Chinchilla: Bueno, felicitar al Senador García por esta iniciativa, un saludo especial también para nuestra querida ministra, para todos los nariñenses que nos acompañan y el gremio de transportadores. Nosotros en esta Comisión Quinta de hecho hemos venido tocando este tema de los peajes, el viernes pasado tuvimos una audiencia pública, yo creo que el tema de los peajes es importante por muchas razones que deben tenerse en cuenta, y por supuesto para modificar el Estado actual en el que se encuentran con el fin de corregir esos grandes desequilibrios que existen en esta materia en muchas regiones del país, no solo es en Nariño, y por el impacto económico que tiene en múltiples encadenamientos productivos, que ellos contribuyen por supuesto al encarecimiento de los productos de primera necesidad, eso es lo que más afecta a todos los colombianos, y es claro que se debe revisar el tema en el marco amplio y participativo, con el concurso previo de los actores afectados, en que se puedan introducir normas -ministra- que regulen puntos como la distancia, los costos por kilómetro, las categorías, las prórrogas, las multas, forma de adjudicación, incremento, mantenimiento, riesgo, etc, entre otros.</p>	<p>Por otra parte, mi querida presidenta y mi querido Guillermo, los peajes no deben ser perpetuos, nosotros somos de los que pensamos que no deben de ser perpetuos y en especial después de haberse cumplido los fines del contrato y el retorno de la inversión. Tampoco es posible resignarse o casarse con un solo modelo, hay que buscar otras alternativas para contribuir y hacer mantenimiento a la infraestructura vial del país, como lo explicó el Senador Corrales en la audiencia, los peajes... en la audiencia que se hizo en esta Comisión la semana pasada, abriendo una transición o desplazamiento hacia lo público, que creo que tiene la capacidad de administrar con eficiencia y responsabilidad con menores costos.</p> <p>Yo quiero hacer una recomendación, para no entrar en lo dicho ya por algunos de los compañeros, y por eso quiero solicitar que se aproveche este espacio para construir una política pública, que articule en una sola visión toda la estructura vial del país, teniendo en cuenta estos criterios de distancias, de costo por kilómetro como lo dije anteriormente, de riesgo, y que se realicen pues las debidas compensaciones también a que haya lugar.</p> <p>Entonces, mi querida presidenta, yo quiero dejar mi intervención hasta aquí, y decirle a la Comisión, decirle a los citantes, a los nariñenses, pero sobre todo a todos los colombianos que estamos prestos desde esta Comisión a participar en cada uno de los debates que haya lugar, para que por lo menos se busque a futuro una estructura que minimice los altos costos de los peajes.</p> <p>-La señora presidente le ofrece el uso de la palabra al honorable Senador José Obdulio Gaviria Vélez, quien expresa: Gracias señora presidente, muy amable. Yo quisiera recordar esta escena, año 2007, la viví personalmente, Andrés Uriel Gallego planeó una serie muy ambiciosa de obras en la frontera colombo-venezolana en el departamento de Norte de Santander, y más concretamente en toda el área metropolitana de Cúcuta, pensando además en la creación de un área metropolitana binacional, eso no es ninguna cosa extraordinaria, hay áreas metropolitanas incluso de tres países, por ejemplo, en Holanda y Francia, y Bélgica, creo.</p> <p>Entonces, ¿cómo planeó Andrés Uriel la financiación? Con un impuesto, inclusive impuesto a la entrada de los puentes Simón Bolívar, aquí Francisco de Paula Santander; qué zapero</p>
<p>el que se armó. Y entonces Chávez me acuerdo que dijo, no, yo lo financio y saco el cheque, nunca puso el cheque, y no hubo peajes y no hay obras, esas obras no se hicieron.</p> <p>Todos sabemos que la existencia de corredores viales como los que necesita Colombia y se están construyendo en este momento, qué maravilla de acción la de este gobierno, en particular de la ministra, y en particular de la ANI, y en particular de los empresarios, me sorprende viendo las obras que hay hoy por ejemplo, desembotellando lo que nunca soñamos en Antioquia, pero es para el país, no para Antioquia, que es la vía que va por el norte del Valle de Aburrá hacia el Magdalena, pasando por el puente de la Quebra y por... perdón, por el antiguo túnel de la Quebra, un tunelito chiquitico, un tunelito de 2 metros de ancho, que era una gran obra, una gran realización de los antioqueños de la época del 20, del Siglo XX; y las obras que se están haciendo en el sur oeste antioqueño, en esa zona que nosotros conocemos como, la zona cafetera no es antioqueña, y que van hacia Pereira y comunicarán a Medellín y Pereira en tres horas por ejemplo. Esas son obras de un impacto enorme en toda la actividad económica, social, cultural del pueblo colombiano, y se están financiando con dineros privados.</p> <p>Ahora, ¿Por qué? Colombia ha decidido tener una -dijéramos- dirección de su gasto público hacia unos sectores con los cuales yo personalmente creo que estamos casi todos de acuerdo, gastos de presupuesto, en eso todos ustedes saben más que yo, yo vengo de la Comisión Primera, esos temas no los domino, no los manejo, ustedes sí que saben de eso, y saben lo que es trascendental e importante obtener un pequeño presupuestico para una vía terciaria en el departamento de Nariño por ejemplo; entonces, Colombia tiene hoy orientado esos recursos del presupuesto que se obtienen con mucho sacrificio, por ejemplo, a 44 billones de pesos anuales, la gente no sabe eso. ¡Ahhh! Las pensiones.</p> <p>Yo una vez me puse a ver por qué el Ministerio de Trabajo era el ministerio de más presupuesto, porque estaba incluso por encima del de Defensa, pues claro, 24.5 billones de pesos los invertimos o los gastamos en pensiones. Ahora, nosotros tenemos también una estructura de subsidios de 70 billones de pesos al año, 70 billones de pesos al año, para todos los efectos que todos conocemos. Nosotros tenemos una estructura de inversión en salud de 31 billones en el presupuesto; ustedes saben colegas mucho más que yo de eso, ustedes la</p>	<p>saben de memoria, yo la tengo que apuntar; nosotros tenemos hoy el presupuesto en educación más grande de la historia del país, 47.5 billones de pesos en este año que corre.</p> <p>Ahora, entonces cómo invertimos pues en carreteras, en lo que les digo que se está haciendo allá en el sur, en Antioquia, en el Valle, en Cundinamarca, en toda parte, ¿cómo? En el Llano; ¿cómo? ¿Con qué plata? A ver, dígame pues de dónde va a salir ese dinero. Pues hay empresarios que han decidido apostarle a eso, inversionistas que se atreven en semejante país con semejante retórica anticapitalista como la que hoy prima en Colombia, a invertir su dinero en el negocio, por ejemplo, toda esta vía que les pinto, tiene ya como 2 billones de pesos invertida entre el norte del Vallé de Aburrá, o sea, el centro del departamento. Y hoy llegando a Cisneros, que es por donde pasaba el viejo tren del ferrocarril de Antioquia, y que va hacia el Magdalena, más concretamente hacia Puerto Berrío, pues todo dinero privado, todo, absolutamente todo, es un sistema de alianza público privada, pero con capital privado. Ahora, hordas azuzadas, inclusive con discursos desde algunos congresistas, no de esta Comisión, fueron y quemaron esos peajes, fuente de recaudo de esas inversiones, con qué confianza vamos a lograr contratar las nuevas obras, y vemos, los asuntos de la lógica económica hacen que la gente reaccione de la siguiente manera.</p> <p>Nosotros teníamos desde hace más o menos, cuando digo nosotros, son los antioqueños, suelo estar siempre dando vueltas sobre los asuntos nuestros, un túnel, que es el más grande de Colombia hoy, que es el segundo en América Latina, que comunicaba la ciudad de Medellín con su segundo piso, el aeropuerto de Río Negro, y qué zapero también en particular por el gobernador que se posesionó, Sergio Fajardo, con ese hueco, así lo llamé, de esa manera vulgar, despectiva, con ese hueco que piensan aquí los ricachones hacer, y que eso con qué lo vamos a pagar, y a quién le interesa ese hueco, y además va a secar las fuentes de agua del oriente.</p> <p>Muy bien, llegó un gobernador nuevo, el doctor Luis Pérez, el gobierno del presidente Santos se involucró, en fin, que se destrabó el túnel y se logró construir, obviamente con una fuente de financiación, un peaje muy alto, creo que es el peaje más alto de Colombia. Pues les digo, se tenía proyectado que para el primer año habría más o menos 10.000 usuarios al día, en el primer mes, más aun, la primera semana, había 14.000 usuarios pasando diariamente pagando</p>

el peaje, pagándolo con gusto, porque le bajaba los costos, es que los peajes también tienen que tener esa reciprocidad frente a la disminución de costos; en primer lugar, de las carreteras que no existen, porque las carreteras hoy doctor García, si están como yo las dejé en mi último viaje a Nariño, Dios mío, Dios nos libre, nos guarde y nos favorezca, unas verdaderas trochas, ir de Pasto a Ipiales por una trocha; entonces, la disminución de costos es enorme; primero, entre tenerlo y no tenerlo, ni que digamos, y teniéndola inclusive sería mucho más barato transitar si es por una vía nueva, alterna a la vía sin peaje, mucho más barato transitar por la vía con peaje, y si se hace en el presupuesto de costos un análisis costo beneficio con la obra o sin la obra, el costo por kilo transportado por esas carreteras disminuye enormemente, más todas las posibilidades de actividad turística, etc, lo que pasa es que para algunas actividades como por ejemplo el tránsito diario, transitar diariamente por un peaje para una persona individualmente en su carro privado, si le toca hacerlo, indudablemente se le vuelve muy oneroso, y para eso hay entonces tarifas especiales, como nos las mostró el mismo Senador convocante a esta audiencia.

A mí me parece que lo que ha estado haciendo este gobierno en ese asunto y los proyectos de vía de concesiones 5G, y lograr animar a los sectores de la inversión privada con esas sumas multibillonarias, para que se comprometan a la construcción de infraestructura en Colombia es verdaderamente ejemplar, y es la única fuente en el actual estructura de nuestro gasto público, para lograr que esas carreteras existan, como les digo, con pura demagogia, con pura retórica, nos pasa lo que nos pasó en el 2007 con esas obras binacionales, que al final el presidente Chávez dijo que él ponía el cheque y nunca lo puso, y como no hubo realmente fuente de recursos para un Estado pobre como el nuestro, el colombiano, entonces la obra no se hizo, y las obras se tienen que hacer, obviamente con un plan realista, por ejemplo, aquí alguien habló despectivamente de la extensión de las concesiones en los años, me parece maravilloso antes, y además eso le garantiza a inversionistas por ejemplo institucionales, fondos de pensiones, grandes grupos económicos mundiales, que pueden invertir a 50, 60, prestan plata a 70 años, porque son inversionistas no personales, sino institucionales, entonces eso nos garantiza que pueda ocurrir que con la extensión del contrato, se baje, se aplanen un poco las tarifas de peaje, esto lo digo ya, si, como, dijéramos, un comentarista absolutamente lego en la materia y por lo tanto la ministra nos explicará

podían cambiar va a traernos problemas, ese es un dilema que estamos tratando de resolver de la mejor manera.

Pero yo quiero hacerle un reconocimiento muy especial a la ministra Ángela Orozco, al Ministro de Comercio que ya lo tendremos nuevamente en el Ministerio de Hacienda, y al presidente de la ANI, a nuestro querido doctor Manuel Gutiérrez, porque ellos han dado la lucha, han dado todo de sí, para que Colombia siga adelante en este tema vial y de peajes. Pero también los quiero invitar a ellos y a todo el gobierno y a todos los colombianos, a que nos podamos unir y que esto no sea un obstáculo para la reactivación económica y el empleo, que los peajes no se nos vuelvan el dolor de cabeza del día a día, que entre todos podamos buscar una solución, y es el momento en que el gobierno aborde soluciones de fondo en este tema de los peajes, que tratemos de buscar y encontrar unos mecanismos jurídicos que conduzcan a una conciliación entre los operadores privados y el Estado, en donde los privados no tengan perjuicios, y mucho menos las comunidades, nadie quiere afectar a una comunidad, pero también tenemos que ser realistas de los problemas que puede tener el Estado para que eso se de, que entre todos nos podamos sentar a dialogar, porque es fundamental que el gobierno establezca una agenda de negociación con estos concesionarios viales, que permita superar el obstáculo que hoy son los peajes para la reactivación económica que necesita el país.

Y, por último, como congresistas todos sabemos que hay varias iniciativas legislativas que han sido radicadas para frenar el abuso de los peajes. Yo quiero extender una invitación al gobierno y a todos los partidos, para que saquemos adelante un marco legal justo que controle los precios de los peajes, si, estamos de acuerdo, pero que también se establezcan unos requisitos y condiciones claras cuando se vaya a instalar un peaje, que tengamos la claridad que cuando un peaje se va a crear o se va a instalar, cuáles sean esos marcos, tanto jurídicos, como de tiempo, de espacio, de kilómetros, se tengan que tener en cuenta para que de esta manera no tengamos problemas más adelante con estos peajes. Por eso yo quiero invitarlos a que pasemos a escuchar a la Ministra de Transporte para que ella pueda aclarar muchas de las dudas nuestras; luego pasemos a escuchar al presidente de la ANI, al doctor Manuel Felipe Gutiérrez; y por supuesto también escuchar al viceministro de Industria y Comercio, que hoy nos acompaña en reemplazo del ministro José Manuel Restrepo.

cómo va a atender estos temas; pero yo lo que llamo es a que los colombianos que nos estén viendo, sepan el gran esfuerzo que hace el Estado colombiano de atraer inversionistas, inversionistas que traen su dinero porque confían en este país, y porque confían que sus ciudadanos van a honrar sus compromisos, y uno de los compromisos es pagar esas inversiones, y uno de los mecanismos principal para el pago de esas inversiones son los peajes.

-La señora presidente expresa: yo quiero hacer una pequeña reflexión de todo lo que se ha escuchado en esta mañana sobre el tema de los peajes. Como decía ahorita el Senador José Obdulio, Colombia ha venido haciendo en los últimos años un esfuerzo muy grande para venir construyendo una infraestructura vial, que sea competitiva y que permita una mayor agilidad en el transporte desde las zonas donde está la producción colombiana, hasta las zonas de puerto. Es lógico que nos hace falta mucho, si, todavía nos hace falta mucho, y por eso seguimos en este trabajo arduo, de que cada día vayamos mejorando y nuestra red vial sea mucho mejor. El mecanismo que se ha usado para desarrollar esta infraestructura vial, todos la conocemos, fue el mecanismo de las concesiones, y una concesión no es más que un privado que se encarga de construir y mantener esa carretera, y eso lo hace acreedor de los recaudos de los peajes que se colocan en ese tramo vial, gracias a esto hemos podido avanzar, y gracias a esto también ha venido mucha inversión de afuera, pero lógico, que esto también nos trae unas inconformidades y hoy tenemos dos puntos que para mi concepto y después de escucharlos a todos ustedes, es lo que está poniéndonos como en alerta, y es, las altas tarifas en los diferentes peajes, y como segundo punto, la distancia entre un peaje y otro, que a veces se nos hace muy corto y eso se nos vuelve más costoso el movernos de un sitio a otro. Y yo aquí les pongo también el caso de, no es exento el caso de mi departamento, la ministra y el presidente de la ANI lo conocen, hemos trabajado con ellos de la mano muy bien, Córdoba tiene 8 peajes en todo su territorio, y de la concesión ruta del mar que atraviesa 4 departamentos, seis de estos peajes se encuentran en nuestro departamento, nos ha traído dificultades, pero también hemos podido ir resolviendo poco a poco. Y Sucre, el departamento vecino, tiene 4 peajes también, y hoy está en un dilema en que hay un peaje entre dos ciudades muy turísticas, Coveñas y Tolú, lo quieren cambiar por el tema también de la obstrucción de la recesión económica, pero dónde se pone, en cualquier sitio que lo

-Con la venia de la presidente, hace uso de la palabra la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez, quien manifiesta: Muchísimas gracias Senadora. Quiero empezar dando un saludo especial a todos los Senadores miembros de la Comisión Quinta del Senado, a todos los asistentes a este debate y a mis compañeros de gobierno que nos acompañan. Aprovecho para dar un saludo muy respetuoso al presidente de la Comisión y citante de este debate, el Senador Guillermo García Realpe, con el que hemos tenido muchas reuniones para mirar precisamente estos temas de Nariño; a la vicepresidente de la Comisión, la Senadora Nora García, con quien -como lo menciono- también hemos trabajado mucho estos temas de los peajes en su región; a la secretaria Delcy Hoyos; y a los demás congresistas citantes, a las Senadoras Aida Avella y Myriam Paredes, al Senador Berner Zambrano y a las Representantes Teresa Enríquez Rosero y la doctora Liliana Benavides, y al Representante Hernán Gustavo Estupiñán; así como los demás miembros de esta Comisión, que hoy están participando y que han participado con sus reflexiones.

Como siempre, asumimos y asistimos responsablemente a las citaciones de la Comisión para atender sus inquietudes sobre nuestras acciones, pues sabemos el impacto y la relevancia que estas tienen en las diferentes regiones del país.

Creo que muchos de ustedes seguramente ya han escuchado el mensaje de que nuestra misión como ministerio y en conjunto con todas nuestras entidades adscritas desde el primer momento que llegamos, fue precisamente conectar las vías de los colombianos, y esa sigue siendo nuestra principal motivación, porque resumen todas las labores del sector, implica definir políticas y programas, y generar las condiciones para el desarrollo de infraestructura para los diferentes modos de transporte y velar por la seguridad vial en los recorridos que se hacen en modo terrestre y en los demás modos, y proteger a los colombianos como usuarios de los servicios de transporte aéreo, terrestre y de sus diferentes modalidades y fluvial, entre otras. Son funciones que se realizan a lo largo y ancho del país y en eso Nariño no ha sido la excepción, a lo largo de estos dos años hemos demostrado nuestro compromiso con el departamento, con la movilidad, con el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, gracias al transporte a través de diferentes hechos, y claramente una muestra es la autopista de cuarta generación Rumichaca – Pasto, que hoy nos convoca en esta Comisión.

<p>Antes de darle paso al director de la Agencia Nacional de Infraestructura para que entre en los detalles específicos frente a esta concesión en particular y sus peajes, quiero hacer una reflexión general sobre, no solamente los peajes como mecanismo de financiación, sino la situación que encontramos y lo que hemos venido trabajando durante este gobierno.</p> <p>Lo primero sea decir, que nosotros encontramos unas concesiones de cuarta generación suscritas, firmadas y adjudicadas, y todos los peajes, incrementos, o nuevos peajes que se han desarrollado en estos 2 años y medio, son contratos que este gobierno encontró, y que encontró además con una cosa muy desafortunada, porque de alguna manera encontró proyectos contratados, adjudicados, pero de los 29 proyectos de cuarta generación solo había 6 proyectos andando, es decir, los peajes en algunos casos de alguna manera existían, una cosa muy desafortunada y es, el presupuesto del ministerio totalmente comprometido para estos proyectos, totalmente comprometido además con el techo fiscal copado a largo plazo, y las obras paralizadas por múltiples razones, no hay una sola razón, digamos, claramente había todo -digamos- una consecuencia de un gran escándalo de corrupción que afectó desde la manera de los proyectos, hasta -digamos- la forma de actuar, y de alguna manera inclusive el temor en tomar decisiones; pero no solamente era eso, encontramos problemas en las regiones, encontramos que hubo deficiencias en la socialización y la gente no era consciente de los peajes que se iban a establecer; encontramos de alguna manera temas ambientales, sociales, es decir, fueron múltiples los temas y por eso nuestro trabajo involucró, lo primero, sentarnos a trabajar con todos los actores para poder identificar la problemática; ¿por qué digo esto? Porque parte del ejercicio pasó por hacer una transformación sustancial de la Agencia Nacional de Infraestructura, y traer a la agencia una visión cercana a la comunidad y cercana a la ciudadanía, traer a la agencia a funcionarios que entendieran que ya no era un tema teóricamente de adjudicar un contrato, mirar solo su estructura financiera, sino el reto de un contrato en territorio. Esto, el reto de un contrato en territorio pasa por la ejecución, pero obviamente pasa por enfrentar que las sociedades y las comunidades tienen que apropiarse y tienen que apoyar sus proyectos, y de lo contrario se hace muy difícil su ejecución.</p> <p>¿Esto lo digo por qué? porque uno de los grandes trabajos que nos ha tocado desarrollar, pero que obviamente teníamos que hacer y tenemos que hacer de una manera cuidadosa, de</p>	<p>la mano de cada proyecto y con cada concesionario, era entender esas dinámicas, trabajar en buscar alternativas de solución, como aquí varios de ustedes lo han mencionado, de llegar a acuerdos que nos permitieran tener en cuenta comunidades menos favorecidas, comunidades que viven en esa región y que no podían pagar el peaje general, sino tener tarifas preferenciales; temas como la -digamos- ampliación en el tiempo del pago de los mismos, pero nos tocaba sentarnos a trabajar caso por caso, y nos tocaba sentarnos porque nos toca llegar a acuerdos con los concesionarios, porque creo que, simplemente para aclarar, nosotros no impusimos nada, nosotros no diseñamos esos proyectos, nosotros no firmamos esos contratos, todos son contratos que encontramos firmados y obviamente adjudicados, con una claridad, como muy bien lo mencionó algunos de ustedes, que hay distintas formas de financiación de las vías, de hecho 11.000 kilómetros de carretera en el país están a cargo del INVIAS, y están a cargo del INVIAS son carreteras hechas por obra pública y también tienen peajes, y también tienen peajes porque se necesita garantizar el correcto y los recursos para el correcto mantenimiento de las vías, porque hacer una vía y no hacerle mantenimiento, hace que en 5 años sea mucho más costoso hacer una vía nueva, y el principal fuente de recursos para el mantenimiento de los peajes del INVIAS son precisamente los peajes del INVIAS, hay una parte del presupuesto nacional, pero poder hacerle mantenimiento de las vías depende del recaudo de los peajes del INVIAS. Ahora, son peajes diferentes y tienen un costo distinto a los peajes de las concesiones, y hay que entender por qué, y aquí viene como muy bien se mencionó, como mecanismo de financiación de los proyectos del Estado y de las vías, siendo Colombia un país con una deuda histórica en materia de conectividad y carreteras, no solo para la grande conectividad alrededor de todo el país, sino también la conectividad con el campo y las vías terciarias, como muy bien se mencionó, se tomaron y se han tomado decisiones en el pasado, donde en aquellos casos donde haya suficiente tráfico, que permita la posibilidad de que exista un mecanismo de financiación de proyectos, donde el sector financiero preste la plata para construir al proyecto, y que eso sea viable y permita, eso permite complementar las limitaciones del presupuesto público para construir por obra pública aquellas vías que no tienen esa posibilidad, precisamente porque no gozan del tráfico, ni tienen los niveles adquisitivos las regiones para poderle cobrar a sus usuarios, y es por eso que hay una modalidad doble de financiación de las obras del Estado de la infraestructura de transporte del Estado; una modalidad obviamente es la obra pública, nosotros encontramos</p>
<p>-como digo- una entidad enfocada y con el presupuesto copado, exclusivamente con vigencias futuras para 29 contratos de cuarta generación de concesiones, y encontramos un INVIAS totalmente desfinanciado, donde precisamente el primer año aumentaban las vigencias futuras de la ANI y correlativamente disminuía el espacio fiscal del INVIAS, dejando al INVIAS inclusive sin la posibilidad de hacer un mantenimiento total de la red vial a su cargo.</p> <p>Para dar simplemente un mensaje, son alrededor de 7000 kilómetros de vías a cargo de la ANI en este momento, y son 11.000 kilómetros a cargo del INVIAS, los que están hoy en operación en este tema. Entonces, aquí primero que todo hay una doble modalidad de financiación, una por obra pública, y otra por alianzas público privadas, no hay una exclusivamente, y por hecho, precisamente por eso con el apoyo de todos ustedes y del Congreso se hizo un enorme esfuerzo para levantar el techo fiscal y poder sacar adelante compromiso por Colombia, donde obviamente Nariño también forma parte del compromiso con Colombia, y como muy bien lo mencionaron, la variante San Francisco – Mocoa, el par vial Pasto – Chachaguí, obras históricas que estaban desfinanciadas, que se querían y se solicitaban, forman parte de compromiso por Colombia y están hoy contratadas y agendadas, y eso se financian por obra pública.</p> <p>Pero, por otro lado, los proyectos de concesiones que encontramos adjudicados totalmente contratados, bajo el esquema de alianzas público privadas, también tengo que hacer una referencia, esos proyectos se financian en su mayoría, las que son alianzas público privadas de iniciativa pública, por presupuesto nacional, si acaso un 30% se financia con los peajes, o sea, que también hay presupuesto nacional aquí; pero ¿cuál es la diferencia? Y quiero aclarar porque eso es muy importante, la gran diferencia es que en esos grandes proyectos de concesiones los recursos los presta el sector financiero nacional e internacional, los recursos no los ponen los concesionarios que se ganan los contratos, sino que es el proyecto el que recibe los recursos y es precisamente, y quien garantiza de alguna manera que se va a prestar la plata para que se pueda construir en 3 y 4 años, y se paga en el transcurso de los 15 o 20 años, dependiendo, con un porcentaje de vigencias futuras, y obviamente el recaudo de los peajes. Solamente las iniciativas privadas, que son iniciativas privadas de iniciativa, son las que su fuente de recursos son peajes, es decir, las APSP también tienen como fuente de</p>	<p>recurso el presupuesto nacional; pero ¿por qué? ¿Y por qué tienen una connotación de precios y costos diferentes en el caso de las concesiones de obra pública y por qué los peajes tienen costo diferencial? Tienen costo diferencial porque en el caso de las concesiones y de las alianzas público privadas, los peajes tienen que reconocer no solo la construcción de la obra, sino la financiación de la misma, de lo contrario no habría habido sector financiero que preste los recursos para que en 3 años, o en 4, se construya el proyecto y se pague con el producto del recaudo de peajes y de las vigencias futuras en el plazo de 20 años.</p> <p>Entonces, lo primero sea decir, que hay dos modalidades distintas de financiación; ¿qué encontramos nosotros? Unos contratos adjudicados en algunos casos y lo he dicho y lo he reiterado, probablemente si hubiera dependido de nosotros no hubiéramos adjudicado algunos de ellos, probablemente nosotros hubiéramos preferido, y lo quiero decir y lo he reiterado, profundizar el puerto de Buenaventura, que hacer algunas de estas vías como iniciativas privadas como las, que las menciona la Senadora, que le ponen 6 y 7 peajes al departamento de Córdoba, eso de alguna manera, si de nosotros hubiera dependido, probablemente no lo hubiéramos hecho, pero nosotros somos Estado, y ustedes todos reclaman la importancia de respetar un Estado de derecho, y al respetar el Estado de derecho si nosotros no honramos los contratos y no trabajamos buscando alternativas pero de la mano contractual y con el apoyo de la Contraloría afortunadamente, porque es un trabajo que hemos hecho de la mano y pidiéndole siempre la participación a la Contraloría, no solo formamos parte del compromiso Colombia de la Contraloría, sino también tenemos un comité permanente, donde ellos participan y trabajan con nosotros en todas las estrategias que hemos diseñado para reactivar los proyectos, para sacar adelante proyectos que tenían comprometidos los recursos pero que estaban paralizados, y también para que nos acompañen en los ajustes contractuales que se puedan hacer precisamente para revisar con los concesionarios esas condiciones, que nos permitan tener tarifas preferenciales, optar por recursos para asumir algunos temas que nos permitan o no incrementar un peaje, o diluir en el tiempo el tema, que de alguna manera nos permita una negociación, pero además validada y acompañada por los entes de control, afortunadamente lo hemos hecho desde el día uno, porque lo que este ministerio y este gobierno del presidente Iván Duque ha hecho, no es solamente honrar los compromisos que el Estado había adquirido, sino darle la transparencia</p>

<p>y el acompañamiento que se requiere, no solo de los entes de control, sino abrir el espacio y abrir toda la información y hacerla pública, de cada contrato, de cada acta de interventoría, promover veedurías ciudadanas y promover conversaciones permanentes para tener acceso al tema.</p> <p>Dentro de esa problemática que encontramos en esos proyectos, que como digo, tenemos que honrar y teníamos que honrar, porque si no lo honramos y si no nos sentamos con cada uno a mirar cómo podemos trabajar con cada uno contractualmente la posibilidad de diferir en el tiempo, de dar tarifas preferenciales, de entender la afectación de las comunidades, pues simplemente lo que estamos poniendo en riesgo no solo es la financiación de la construcción de esa infraestructura que en Colombia se tomó la decisión de hacer precisamente a través de alianzas públicas privadas, sino que en general ponemos en riesgo todo el crédito en Colombia, no solo del Estado, sino el crédito a la banca privada, porque incumplir, honrar, no honrar los contratos y simplemente de manera dictatorial definir que uno define una cosa totalmente que va ajena al equilibrio financiero de un contrato, o a lo estipulado en el contrato, lo que nos hace es ser un fallido Estado de derecho, nos hace no honrar los compromisos y nos hace poner en riesgo la posibilidad de financiación a futuro.</p> <p>Entonces, lo primero es decirles, que eso que encontramos, que no necesariamente es de nuestra preferencia, lo que sí teníamos como Estado era la obligación de sacarlo adelante, ¿cómo hacerlo? Siempre con el acompañamiento obviamente de los entes de control, con el acompañamiento y la conversación permanente con los actores locales, y en el caso de Pasto – Rumichaca, creo que -como ustedes lo oyeron- tanto el gobernador como el sector transportador, reconoce que no hemos hecho si no trabajar de la mano para buscar soluciones y alternativas.</p> <p>Entonces, lo primero sea decir, que los detalles de Pasto – Rumichaca, del nuevo acuerdo que se hizo para tener unas tarifas preferenciales y que esperemos que esta semana ya salga la resolución, que fue el acuerdo del 20 de abril y los detalles del tema, le voy a pedir al director de la ANI que lo complete, pero fue producto de un trabajo de muchos meses, no de un día, precisamente por nuestra gran preocupación de la sensibilidad y de la problemática de los proyectos que encontramos.</p>	<p>Lo segundo, es aclarar, creo que, es aclarar precisamente para efectos de que no exista desinformación o percepciones erróneas, que lo que el gobierno anterior hizo con el proyecto Pasto – Rumichaca, fue aclarar que si a un determinado plazo no se podía intervenir la parte que no se ha podido intervenir, como muy bien han mencionado ustedes por razones de consultas, el concesionario, es decir, podía retirar, digamos llevarse esos recursos, porque de lo contrario los bancos no le iban a permitir el cierre financiero, no le iban a prestar los recursos por la falta de certidumbre sobre si se podía o no intervenir ese proyecto, eso es un otro si que nosotros encontramos suscrito y que teníamos que honrar, pero eso no significa que; primero, se haya retirado como obligación del concesionario, sigue siendo una obligación del concesionario, a nosotros lo que teníamos que aceptar en ese momento era obviamente el retiro de los recursos porque teníamos que honrar el contrato en la medida en que no se había podido ni siquiera ingresar hacer la evaluación de cuáles eran las compensaciones, ni siquiera poder acceder a ingresar para medir las compensaciones que estaban solicitando las comunidades había sido viable. Gracias al gobernador y gracias a un trabajo muy articulado con los actores vivos, el gobernador, el alcalde de Ipiales, la ANI también les va a contar en detalle, ha podido trabajar de la mano, ingresar para poder hacer ese recorrido, mirar las compensaciones, y todo ese proyecto se está haciendo, pero en este momento la obligación del contrato aún es hacer esa parte del trayecto; y si llegara a aceptarse que no, que como digo fue un otro si que encontramos suscrito, cuáles va a tener claramente un impacto, o se disminuye en tiempo, pero claramente uno de lo que no va ser, es que se disminuya y que no tenga un impacto en el equilibrio financiero de ese contrato, uno no puede permitir que aumente la rentabilidad de una concesión porque simplemente se llevaron los recursos y no los invirtieron, tendrá que tener un impacto si al final del día no se logra construir, pero la meta es construir y hoy ese concesionario tiene esa obligación de construcción, es lo segundo que quiero decir.</p> <p>Lo tercero, es que nosotros como ministerio, esta que hemos hecho en Pasto, este trabajo lo hemos hecho en muchas regiones del país, con la enorme preocupación de eso, la enorme preocupación de la sensibilidad social y de que en algunos casos no había ni siquiera una conciencia, ni de los incrementos, ni cómo se habían firmado estos contratos y no se había tenido en cuenta esa sensibilidad. Es por eso que simultáneamente, mientras hubo un trabajo</p>
<p>colectivo con los actores, con las fuerzas vivas, con las bancadas del Congreso, que tengo que agradecerles su trabajo, su crítica permanente, su observancia, pero las fuerzas, digamos, las bancadas se unían, de todos los partidos, no importa si eran de oposición o no, para sentarse, cuestionar y acompañar un proceso que permitiera sacar adelante los problemas puntuales de algunos proyectos, y ese es un trabajo que le agradezco y muchos de ustedes nos han acompañado en ese trabajo. En ese proceso, que como digo lo hemos hecho, la siguiente instrucción que quedó claro y que dio el presidente Iván Duque y que nosotros acatamos, es que la visión para la nueva generación de las concesiones viales, en los nuevos proyectos a adjudicar, tenía que ser la sostenibilidad, y la sostenibilidad no solo ambiental, sino social, es decir, la instrucción clara, y por eso nosotros nos tardamos un tiempo importante revisando cada una de esas prioridades, cada uno de esos proyectos, esas estructuraciones, todo eso teniendo en cuenta el criterio de sostenibilidad; y cuál fue la instrucción y qué es lo que hoy tenemos cuando hemos anunciado que sacamos, apenas la primera licitación está en curso, que es accesos Cali – Palmira, la sostenibilidad social y ambiental, trabajar con las comunidades y los proyectos, y en ninguno de esos proyectos hay, en ninguno, salvo en ALO Sur, hay nuevos peajes, eso es muy importante mencionarlo porque eso sí puede decirse que es la labor de este gobierno, en ninguno hay nuevos precisamente teniendo en cuenta la importancia de la sostenibilidad de los proyectos y que las comunidades apropien, se apropien de esos proyectos, que es la manera para lograr sacar los proyectos adelante, y no porque sea un tema puntual, porque queramos que sea rápido, no, porque la conectividad, el que un empresario pueda disminuir sus costos, de que un empresario pueda tener conectividad, el que una persona pueda ir a la clínica a tiempo, el que unos niños puedan ir a la escuela, depende de tener buenas vías, las vías son fundamentalmente un factor de equidad, es un factor de equidad en la medida en que le da acceso a las personas, no solamente para que haya mayor comercio entre los distintos departamentos, para que haya mayor conectividad, sino también para que los niños puedan ir a sus escuelas, para que las personas puedan ir al médico, para que las personas puedan ir a atender su trabajo, es decir, las vías, el tener acceso a vías y a conectarse, hace la gran diferencia, esa que fue la instrucción es la que hemos cumplido. Y salvo en el caso de ALO Sur, en donde hay un nuevo peaje, pero hay un nuevo peaje porque hay una vía alterna, como mencionan muchos, esto sucede en muchos países, hay un nuevo peaje en ALO Sur, que</p>	<p>solo se financia con peajes, porque hay la vía alterna que se va a mantener y la gente puede escoger entre irse por la vía del peaje, o irse por la vía existente, ese es el único caso en que hay un nuevo en los 15 proyectos de la primera OLA de las concesiones del bicentenario, y eso sí le refleja que este gobierno, no solamente ha trabajado, que nos toca caso por caso, en mirar cómo atendemos ese clamor social, esas preocupaciones, esa comunidad que vive alrededor y que todos los días toma esa vía, sino que también inmediatamente tomó una decisión de trabajar de manera articulada, decisión que ha implicado retrasos en los tiempos con tal de tener proyectos que sean sostenibles y apoyados por las comunidades; yo creo que esa es una segunda reflexión muy importante.</p> <p>Una tercera reflexión es, claro que sí, con todo esto que hemos venido haciendo, quiero también reiterar, este es un ministerio abierto que trabaja con todos los actores, y es un ministerio que por primera vez entendió y acercó, y si bien no, hay temas todavía, hay retos enormes por delante, que le da la misma importancia al sector de transporte, que al sector de infraestructura, yo encontré un ministerio donde no solamente muchos contratos se adjudicaron, en muchos casos sin mayor socialización con las comunidades, sino también encontré un sector de transporte, los transportadores de carga, los transportadores carreteros, sin interlocución y sin un trabajo permanente, nosotros tenemos un trabajo permanente y es la razón por la que en cada proyecto, en cada proyecto que viene en el contrato, o un incremento, o se entregó la obra y se inicia el cobro del peaje, hacemos un trabajo articulado viceministerio con la ANI, para llevar a los gremios transportadores tanto de pasajeros como de carga, para tenerlos en cuenta y para escucharlos en todo este proceso y que nos acompañen en el proceso de veeduría y entender que además de que se construyan los proyectos, se les dé el adecuado mantenimiento y los niveles de servicios que se exigen, y hoy esa es la razón por la que ese acuerdo del 20 de abril se logró hacer, porque se trabajó con todos los actores locales, con los transportadores, precisamente para llegar a algo que nos permitiera una sostenibilidad, pero nos toca hacerlo dentro de un margen contractual, y nos toca hacerlo dentro de una negociación de condiciones en cada contrato, y como digo, gracias a nuestra visión, estas nuevas negociaciones, o estos casos de otro si se han hecho siempre con el acompañamiento de la Contraloría General de la República y de la</p>

<p>Procuraduría, tenemos una mesa permanente de trabajo, porque de lo que se trata es eso, de hacerlo lo mejor posible.</p> <p>¿Qué podemos decir? Simplemente puedo decir que hoy tenemos, de los 29 proyectos, 27 proyectos de cuarta generación andando, construyéndose, generando empleo; 8 de esos proyectos se van a entregar durante el transcurso de este año, creo que eso es muy importante, porque no solamente implicó que si todos juntos trabajamos para sacar adelante los proyectos, se hace.</p> <p>¿Qué estamos trabajando también? Estamos trabajando en un documento de política pública con herramientas para hacer una política a futuro frente al tema peajes, pero por lo que mencioné tengo que decir que esa política tiene que ser técnica como aquí se ha mencionado, y en ese sentido nosotros sí tenemos que dejar una política clara, pero esa política tiene que tener en cuenta no solamente el número de kilómetros entre peaje y peaje, tiene que tener en cuenta también el tipo de intervención, no es lo mismo una intervención como el túnel de Oriente, que menciona el Senador José Obdulio, que tiene, intervenir, hacer un túnel tiene un costo enorme, es muy distinto el costo de un túnel por un gran viaducto, al costo de simplemente hacer una doble calzada en el Magdalena Medio, en una zona totalmente lisa, es decir, cada tipo de intervención tiene costos totalmente distintos, y pensar que uno puede decir, es tanto por kilómetro, no es así de sencillo, porque es muy distinto el costo, las limitaciones, el acceso a los materiales, todo, por tipo de intervención, evidentemente cuando es plano, cuando es sencillo, la intervención es mucho más económica, y es la razón por la que no necesariamente todos los peajes digamos son iguales.</p> <p>Yo quiero simplemente hacerles esta reflexión para decirles, que lo que precisamente este ministerio hizo, fue entender que teníamos que traer a la ANI una visión de trabajo con las regiones, no una visión financiera que solo mirara el contrato, sino entender la complejidad en territorio, y trabajar con todos los actores, todos los actores involucran, las bancadas del Congreso, los actores locales, hacer pública toda la información, involucrar e invitar a las veedurías regionales, invitar a la academia, precisamente a las universidades, a las facultades de ingeniería, para ayudar en esas veedurías, para que no solamente entre todos vigiláramos a los contratistas, sino nosotros estar sujetos a esa vigilancia, todo eso, hacer pública las actas</p>	<p>de interventoría es política de este gobierno del presidente Iván Duque. Y al mismo tiempo, en aquellos casos donde encontramos incrementos insostenibles, encontramos incrementos que no eran del IPC, sino absolutamente insostenibles socialmente, en cada caso, en muchos casos meses de trabajo, con ustedes, con los actores locales, para buscar formas de compensación, formas de mitigación que permitieran no solamente atender los requerimientos de esa comunidad, atender sus requerimientos en términos de obras que les permitieran, pero también sus requerimientos en términos de tarifas preferenciales puntuales, que tuvieran en cuenta a las comunidades que ahí viven; y al mismo tiempo entender que la nueva generación de obras de conectividad nacional que se van a adjudicar a través de alianzas público privadas, no presentaran y no pusieran nuevos peajes, y atendieran a la sostenibilidad, y en cada caso se ha hecho un trabajo de concertación con los actores locales, inclusive para definir si se revisa el modelo financiero de lo que se había estructurado para eliminar un nuevo peaje, cómo se hace, y en ese caso tener en cuenta todos esos comentarios para tener esa claridad y ese compromiso de que esto no puede pasar en la nueva generación de concesiones viales, y que la sostenibilidad con la comunidad es fundamental, es decir, que sean cosas accesibles y que la comunidad pueda asimilar y que se tenga en cuenta a esas comunidades menos favorecidas que viven ahí y que todos los días utilizan la vía, que necesariamente tienen que tener unas tarifas muy diferentes, al que simplemente paga de alguna manera el transporte de carga que va de una, de la mitad del país, del centro del país a los puertos para que salgan, son cosas totalmente distintas. Todo esto lo hicimos y lo hemos hecho precisamente entendiendo que las comunidades tienen que apoyar sus proyectos y de lo contrario pasa lo que nos pasó cuando encontramos, se adjudican, queda el presupuesto comprometido y no pueden iniciarse las obras, ni desarrollarse los proyectos y eso es mucho más costoso para el país.</p> <p>Un elemento adicional que creo que es muy importante, es, todos estos elementos están siendo tenidos en cuenta en un trabajo interno que estamos haciendo para definir una política a futuro con todo el fundamento técnico, pero por eso entendiendo que ese fundamento tiene que tener en cuenta todos los elementos, el tipo de intervención, el tipo de vías, si es una nueva vía, si es una rehabilitación, si es un túnel, si no lo es, porque técnicamente es inviable decir a raja tabla que es una tarifa por tantos kilómetros, eso realmente es lo que no</p>
<p>sería técnico. Y dentro de ese ejercicio hemos trabajado de la mano permanentemente con el sector transportador, y con el sector transportador en general, gremios muy grandes, representativos, e inclusive gremios pequeños, porque este es un sector que tiene desde transporte de pasajeros, transporte especial, el sector de transporte de carga, hemos trabajado con ellos no solamente para tenerlos en cuenta, sino también como ministerio en términos de política pública, somos el primer ministerio que no solamente ha hecho requerimientos, investigaciones y sanciones, a los generadores de carga por no reconocer el pago del SICE-TAC, por estar pagando por debajo de los costos eficientes que es una cosa que la ley no permite, somos la única superintendencia que tiene más de, tantas investigaciones, más de 100 investigaciones contra generadores de carga por no reconocer el pago de los costos eficientes que es lo que la ley exige. Hacemos además jornadas permanentes de control a la ilegalidad en vía, control a la ilegalidad en vía de la mano de la Ditre y de la Superintendencia, para revisar y precisamente garantizar que se le esté reconociendo en el pago de fletes, los costos eficientes de operación que se reflejan en el SICE-TAC, es decir, nosotros entendemos que esto es una academia integral y que de nada sirve la infraestructura si el sector de transporte que la utiliza no es un sector también moderno, eficiente, y que con el apoyo del Estado sale adelante, es la razón por la que construimos de la mano del Congreso el programa de reposición del parque automotor de carga, es la razón por la que construimos de la mano de los transportadores de carga la definición y todo el trabajo que ha hecho este gobierno con la Unidad de Gestión de Parafiscales, que los venía embargando, los venía embargando porque ni siquiera le reconocía el pago del flete, el pago del manifiesto de carga tenía de alguna manera costos, simplemente les venía exigiendo durante muchos años el pago de parafiscales sobre el total del manifiesto de carga como si ellos no tuvieran costos; somos el primer gobierno que logró que la Unidad de Gestión de Parafiscales, no solamente sacara una resolución de presunción de costos, donde queda claro que no tienen que llevar la contabilidad en detalle y que solo es un porcentaje del manifiesto del cargue, que es la utilidad de sobre el que cotiza, sino también logró a través de una ley con el apoyo de ustedes señores Congresistas, que fuera retroactivo, para solucionarle la vida a aquellos dueños de camiones que estaban siendo embargados por el valor total de los camiones como si nunca hubieran tenido un costo y que si eso simplemente hubiera sido utilidad.</p>	<p>Todos lo menciono porque todos esos son temas de política pública del sector transporte, que son fundamentales porque nosotros reconocemos que todos estos costos se lo tienen que reconocer al sector transportador, entonces nosotros tenemos una política integral y transversal que pasa por evitar que a futuro hayan este establecimiento de nuevos peajes, sino que toda la nueva generación no tiene nuevos peajes, por entender que hay que reconocer que tienen que ser sostenibles, pero obviamente, obviamente teniendo en cuenta las realidades y que tiene que tener todo un componente técnico para poder definir una política general y no es así de simple, pero también para entender que el sector transporte merece que se le reconozca el pago por su trabajo y sus servicios, y nosotros trabajamos de manera integral y articulada en el tema, entendiendo que como digo, ellos son los héroes de la vía, ellos son los que han mantenido conectado al país y han seguido trabajando. En este momento como digo, ese trabajo puntual en el caso de Rumichaca – Pasto y en los distintos casos de tarifas preferenciales, que como digo ha venido haciendo la ANI, y le voy a dar la palabra al doctor Manuel Felipe, pero quiero también hacer una precisión de una de las intervenciones, este gobierno no firmó ningún otro sí, y no extendió el plazo de ninguna concesión, y va a explicar el doctor Manuel Felipe lo que es el proyecto BTS, donde es claro que este era un nuevo proyecto que tenía un plazo fijo, porque era una concesión por ingreso esperado, y este gobierno no firmó ningún otro sí que amplía ningún plazo porque no es un plazo fijo.</p> <p>Lo que sí sucedió en BTS, y aquí quiero hacer esta reflexión, es que demostró lo que sucede con el sistema de alianzas público privadas y de financiación de proyectos, que es, que una vez que se construye un proyecto y que tiene garantizada su financiación con las vigencias futuras y un porcentaje con el recaudo de peajes a largo plazo, una vez ya el riesgo constructivo se eliminó porque se construyó y se entregó, y viene solo una etapa de operación y mantenimiento que también es fundamental porque si no se hace mantenimiento como digo es mucho más costoso luego simplemente reconstruir, casi que toca, es mucho más costoso que hacer una nueva vía, encontrar una vía que no tiene adecuado mantenimiento, en ese caso se convierte en un activo de largo plazo, en un activo de largo plazo para los cuales muchos fondos mundiales, fondos que son los fondos de pensiones de mucha gente en el mundo está dispuesto a invertir, porque tiene garantizado sus recursos, como es claro</p>

que tenemos unas limitaciones fiscales para construir esa infraestructura toda por obra pública, y que como digo, tenemos una doble forma de financiar la estructura; por una parte vías que permiten ese proceso y ese sistema de que el sector financiero preste los recursos porque se le garantiza el pago en el largo plazo; y las vías que se construyen por obra pública porque no tienen cómo garantizar digamos un recaudo, un tráfico suficiente para que eso sea atractivo, en ese caso, en el caso de que esas vías que tienen suficiente tráfico, que el tráfico además es un tráfico de las grandes conectividades de las ciudades hacia los puertos del país, eso una vez se elimina porque se entrega la vía de riesgo constructivo, se convierten en un activo financiero de largo plazo porque garantiza esa rentabilidad, y garantiza digamos esos ingresos a largo plazo. Eso fue lo que sucedió, pero no hubo ningún otro si que extendieran 10 años, y yo le voy a dar la palabra al doctor Manuel Felipe para que lo extienda en detalle, esta era una concesión por ingreso esperado, y es una concesión donde no hubo ninguna ampliación de plazo por parte de este gobierno. Simplemente como digo, es el producto de un sistema de financiación, que es de financiación de proyectos, que una vez construido se convierte en un activo financiero donde los inversionistas simplemente lo compran entendiendo que a 15 años tienen una rentabilidad esperada derivada de las vigencias futuras que se entregan y obviamente del porcentaje que financia eso los peajes.

Solo quiero finalizar diciendo, para este gobierno el sector transporte ha sido fundamental, es un gobierno y un ministerio que trabaja de la mano con todos los transportadores precisamente por eso, y obviamente nosotros sí hacemos un llamado de atención sobre entender que la protesta, la movilización es totalmente legítima, pero la destrucción no, nosotros sí hacemos un llamado de atención, nosotros nos preocupa en este momento lo que está sucediendo porque estamos afectando el acceso no solamente de los alimentos, sino el acceso al oxígeno, a la salud, y nos tiene muy preocupada que se considere que la violencia y restringirle eso esté, simplemente es un tema que beneficia a la ciudadanía, es un tema que está afectando la salud de los colombianos, nos ha tocado trabajar activamente en corredores humanitarios para garantizar que llegue el oxígeno a Valledupar, que llegue el oxígeno a Cali, todo eso es una situación muy compleja y eso no es una forma de protestar.

Obviamente como digo, le daré la palabra al director de la ANI, pero quiero garantizarles que este ministerio ha tenido en cuenta todas estas inquietudes y de hecho ha trabajado y ha

escuchado, pero en el caso de los proyectos que encontramos contratados y adjudicados, no es posible para nosotros tomar una decisión autoritaria sin incumplir y violar los contratos, y si violamos los contratos lo que estamos es afectando el acceso al sector financiero de todos los colombianos. Entonces, ni estamos imponiendo, ni la ministra decidió que imponía, nosotros estamos honrando unos contratos, pero en cada caso donde encontramos que hubo incrementos que van más allá del IPC y que no son sostenibles, en cada caso nos hemos sentado meses trabajando con los concesionarios y con los actores locales, para buscar soluciones sostenibles socialmente, y en muchos de esos casos, ustedes, muchos de ustedes nos han acompañado, pero claramente son fundamentales mantener los dos esquemas de financiación, porque si no nunca vamos a lograr el desatraso en la construcción de vías del país, porque desafortunadamente el tener la geografía que tenemos y los centros de consumo donde los tenemos, hace que en Colombia construir infraestructura sea mucho más costoso que en otros países, y ese es el reto que ha implicado que Colombia tiene obviamente una deuda histórica en conectividad, deuda histórica que este gobierno está trabajando no solamente en alianzas público privadas, sino a través de la inversión más grande en obra pública a través de compromisos por Colombia, que son proyectos construidos por obra pública, que en algunos casos tienen peajes, el INVIAS un 30% de sus ingresos viene de los peajes que tiene el INVIAS, porque si no, no teníamos recursos para el mantenimiento de esas vías, y lo que estaríamos es perdiendo la inversión, y claramente esas vías que son las que no son susceptibles para de alguna manera ser atractivas para la financiación de proyectos, son las que están realmente conectando las zonas apartadas del país como ustedes lo mencionaron y en el caso de Nariño hay vías muy importantes, es, como digo, son recursos muy importantes de reactivación de generación de empleo, pero también de generación de equidad, y es una de las modalidades que existe, pero para poder desatrasar al país y conectarlo, tenemos que usar ambas modalidades de financiación, pero obviamente de manera sostenible y construyendo a futuro algo que sea sostenible, equitativo y que atienda las realidades regionales.

Muchísimas gracias.

-A continuación, la señora presidente le ofrece el uso de la palabra al director de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez, quien expresa: Muchas

gracias señora presidente, un saludo para usted, para todos los Senadores que nos acompañan, para la señora ministra; si me permite voy a compartir pantalla, lo primero que nosotros queremos hacer es presentar un corto video de un minuto para contextualizar muy rápido las condiciones del proyecto. El señor director de la ANI reproduce un video, el cual lo comparte desde su pantalla-

Perfecto. Entonces, lo primero que queremos mencionar, agradeciendo por supuesto la invitación que nos ha hecho los citantes, es una contextualización que yo considero que es muy importante sobre este proyecto para tener precisiones. Lo primero, estamos frente a un proyecto donde la inversión va ser de 3.4 billones de pesos, casi 3.5 billones de pesos de diciembre de 2020. Estamos hablando de una inversión de capex cercana a los 2.4 billones de pesos. ¿Qué es el capex? como usted lo mencionaba Senador García Realpe, son las inversiones que se están haciendo propiamente en obras, pero también en estos contratos, que este es un contrato a 29 años, 25, extendible a 29 años de acuerdo al VPIP, está prevista la operación y mantenimiento de todo el corredor por un billón de pesos.

Ahora bien, y esto para puntualizarla como usted bien lo dijo Senador García Realpe y para hacer precisión sobre las cifras de recaudo, la cifra de recaudo que se tiene en este proyecto es más o menos 20.000 millones de pesos al año, estamos hablando de un recaudo cercano a los 120.000 millones de pesos como usted muy bien lo puntualizó Senador García Realpe, y acá tenemos una mezcla de fuentes para el pago de las inversiones; por un lado, tenemos los aportes del gobierno nacional vía vigencias futuras en el plazo del contrato, por cerca de 2.9 billones de pesos, y tenemos también el equivalente al inverso esperado que hace el VPIP del proyecto, por 1.1 billones de pesos, eso implica que en el plazo del contrato cerca de 30 años, se deben recaudar cerca de 1.1 billones de pesos para pagar las inversiones que se están ejecutando. Ahora, la pregunta es, ¿por qué la diferencia entre 3.4 y 4 billones de pesos? La explicación es relativamente sencilla, porque las inversiones se están haciendo, de hecho ya el concesionario ejecutó más de 2 billones de pesos y las obras ahí están, y valoro muchísimo Senadores su intervención, la del gobernador de Nariño, varios de los que han hablado, que se reconoce la importancia de este proyecto, uno; dos, que también se reconoce la importancia de las obras cómo se han venido ejecutando, realmente este es un contrato que se ha venido ejecutando en 2 años y medio, una inversión bastante grande, 2.4 billones de

pesos, de los cuales más de 2 billones de pesos ya hemos ejecutado en poco más de 2 años y medio, este es un contrato que se había suscrito si en el año 2015; en el año 2018, 3 años después de el inicio del contrato de concesión, teníamos un avance cercano al 1%, 2%; hoy estamos en un avance cercano al 90%, y esto es porque hemos puesto este proyecto a andar, y estos son los resultados que se veían en el video y por eso creo que las obras hablan por ella misma, por si misma, lo importante Senador y valoro mucho lo que usted mencionó, es poder concluir estas obras en su totalidad, así lo entendemos y así estamos trabajando y estamos trabajando de la mano de la gobernación de Nariño, de varios alcaldes, el alcalde de Pasto, el alcalde de Ipiales, varios del corredor, para poder tener una aproximación por supuesto muy respetuosa con las comunidades indígenas y terminar esos 15 kilómetros que no han sido desafectados del contrato de concesión.

La razón y lo que ocurrió en su momento y lo que suscribió el gobierno anterior, como lo explicaba la señora ministra, tenía que ver con la financiación, pero de ninguna manera, de ninguna manera ese tramo ha sido desafectado del contrato y nuestra lectura jurídica de las obligaciones del contrato y de las fuentes Senador, es la misma suya, y es que estas obras solamente cuando estén completamente construidas se podrá poner el segundo peaje, no antes. La lectura del concesionario no es coincidente con nosotros, y usted muy bien conoce la situación y conoce las reclamaciones que ellos han hecho, pero nosotros consideramos que el peaje solamente se puede instalar cuando la totalidad de la doble calzada esté concluida, no antes. Y seguramente en esto llevaremos un tribunal de arbitramento y plantaremos nuestros argumentos, nosotros tenemos una visión muy clara de por qué no se puede instalar el peaje hasta tanto no esté concluida la doble calzada en su integralidad.

-La señora presidente interrumpe al doctor Manuel Felipe Gutiérrez para poner a consideración y votación de los honorables Senadores la declaratoria de sesión permanente, a lo cual la señora subsecretaria informa que ha sido aprobada.

-El director de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, con la venia de la presidencia retoma su intervención: Muchas gracias señora presidenta. Entonces, continuando, acá tenemos un proyecto de cerca de 83 kilómetros, como usted bien lo mencionaba Senador García Realpe, este es tal vez el proyecto -así lo han mencionado varias personas- más

<p>importante que se ha desarrollado en la región, y para nosotros -y ese fue el mandato del señor Presidente de la República, de la vicepresidenta y por supuesto de la señora ministra como ustedes lo acaban de oír- lo importante era ejecutar la obra, era ejecutar la obra, porque la obra no tenía ningún avance, y hoy ya estamos en el 90%.</p> <p>¿Qué estamos haciendo acá? Acá estamos haciendo 83 kilómetros de intervención, vamos a reducir los tiempos de desplazamiento a la mitad, estamos construyendo 7 puentes, ahorita con algún nivel de detalle les comento eso, estamos construyendo una serie importante de puentes peatonales; vamos a hacer 33 kilómetros de construcción de doble calzada nueva; vamos a hacer un par vial, una calzada adosada por cerca de 48.9, casi 49 kilómetros; vamos a hacer un mejoramiento de calzada sencilla que ya se ejecutó en casi su totalidad cerca de 5.2 kilómetros; vamos a hacer un mejoramiento de segunda calzada en 29 kilómetros; y una rehabilitación de 14 kilómetros; y finalmente pues la operación y mantenimiento del corredor por el plazo que está previsto en la concesión.</p> <p>Esta imagen, de hecho se ve una imagen distinta, pero apenas usted la proyectó Senador García Realpe, pedí que me la pusieran, es bastante ilustrativa, y creo que es la mejor imagen que se tiene del proyecto, y el alcance del proyecto, acá tenemos la unidad funcional 5, que ya está ejecutada y ya está en operación y mantenimiento, cerca de 22.2 kilómetros, como ustedes pueden ver, ahí lo que se termina haciendo es, se construye una segunda calzada adosada, y desde Pasto hasta el empate con la variante de Pasto, es calzada sencilla, se tienen 5 kilómetros, y desde ahí hasta la conclusión, tenemos cerca de 22.2 kilómetros que ya están ejecutados.</p> <p>Después de esto, tenemos la unidad funcional 4, que ya está ejecutada, la tenemos en un 100%, esta va desde El Pedregal hasta Tangua, ahí tenemos 15.8 kilómetros de doble calzada, que hace poco pusimos en funcionamiento con el señor presidente de la República, esa obra la hicimos en este gobierno y ya fue afortunadamente entregada.</p> <p>La unidad funcional 3, también la tenemos en el 100%, desde Pedregal, y ahí vamos hasta Pilcuán, eso ya también la entregamos, usted la conoce bien Senador; y ahí se parte a la construcción de lo que es el nuevo trazado de la vía desde Pilcuán hasta San Juan, esa obra</p>	<p>la tendremos lista aproximadamente en unos 2, 3 meses, es una inversión bastante, bastante grande, correspondiente a la unidad funcional 2, y a la mayoría de la unidad funcional 1, ahí estamos hablando de una obra por cerca de 1.2 billones de pesos, que ya tenemos en un avance cercano al 80%, y estamos estimando que en unos 2, 3 meses, ya la estaremos entregando.</p> <p>La calzada existente, la vía existente, que tiene unas especificaciones bastante más bajas, continuará operando y manteniendo, siendo operada y mantenida por el concesionario; y desde San Juan hasta Ipiales vamos a hacer una calzada adosada, y ahí es donde Senador usted señalaba, con muy buen criterio, que tenemos un inconveniente, más que un inconveniente ha habido una preocupación de las comunidades indígenas que nosotros hemos venido atendiendo, con la que hemos venido hablando, hemos tenido por lo menos unas 10 reuniones, en algunas de ellas he participado yo, en la mayoría mi vicepresidente de Gestión Contractual, que ha ido de hecho al resguardo a hablar con las comunidades para buscar viabilizar este tramo de vía que nos hace falta, que no se ha desafectado del contrato de concesión, y en eso quiero ser bastante claro, que se hubiera desafectado, por supuesto, nosotros no estaríamos teniendo esas reuniones con las comunidades indígenas y buscando resolverlo, y en eso quiero ser bastante claro.</p> <p>Ahí tenemos el alcance del proyecto para simplemente mencionarlo, la unidad funcional 1 y la unidad funcional 2, que son las que tenemos en un avance cercano al 80%, ahí estamos hablando de una inversión cercana a los 1.25 billones de pesos; y al resto de unidades funcionales, la unidad funcional 3, 4 y 5, donde tenemos una inversión superior a 1 billón de pesos, 1.1 billones de pesos, ya están ejecutadas en su totalidad y la está disfrutando en este momento la población del departamento, e implica que tenemos ya en doble calzada más de 40 kilómetros, solamente con lo que nosotros tenemos, en un recorrido de 85 kilómetros ya bajamos los tiempos de desplazamiento 45 minutos; cuando esté la unidad funcional 1 y 2 en su totalidad, vamos a bajar a la mitad el tiempo de desplazamiento, y esto es muy importante, estamos corrigiendo la geometría, estamos corrigiendo las pendientes, estamos corrigiendo las deficiencias que se tenía en este corredor, que como muy bien lo señalaba el Senador José Obdulio, pues era una vía con unas condiciones bastante precarias, que generaba un atraso importante en el departamento, y acá lo que estamos mostrando es que</p>
<p>en 2 años y medio hemos logrado ejecutar cerca del 90% del proyecto, cuando en 3 años en precedencia no se había logrado más allá del 1% del contrato de concesión.</p> <p>Ahí tenemos algunas de las intervenciones, esto fue cuando nosotros empezamos, pedí que se hiciera un corte unos meses después, las primeras fotos que teníamos de las intervenciones que se estaban haciendo, ustedes las pueden ver ahí, ahí tenemos ya los muros que se están haciendo, hay unos muros que tiene una altura superior a 200, 300 metros, una longitud de 200 metros también, son obras realmente espectaculares y que son muy importantes, y que se han venido ejecutando y hemos logrado que se ejecuten.</p> <p>Ahí tenemos el trazado anterior de la vía, cómo funcionaba, las intervenciones que nosotros empezamos a realizar y ahí tienen la vía justamente en el mismo sitio, ahí ustedes lo pueden ver, esto es una foto de día y la de noche, y la intervención que nosotros hicimos en El Pedregal, que es bastante importante esa glorieta elevada, para viabilizar también el comercio de la región, ahí tienen un comercio muy importante gastronómico, pero permitir la movilidad en mejores condiciones, sin duda las obras se están haciendo y se están haciendo de manera adecuada; ahí ustedes tienen el alcance de los más de 40 kilómetros que nosotros ya hemos venido ejecutando recientemente.</p> <p>Varias intervenciones que quiero mencionar acá, en puentes, tenemos puentes de más de 200 metros de longitud, acá están los puentes más largos del departamento, algunos miden casi 100 metros de altura, 100 metros de altura es el equivalente a un edificio de casi 30, 40 pisos, como ocurre por ejemplo con el puente de Boquerón, el puente de Tablón Alto, el puente de Macal, dice Macal izquierda, Macal derecha, porque es doble calzada, uno de 214 metros, otro de 226 metros, alturas de 60 metros, realmente son puentes espectaculares en los que estamos trabajando para ponerlos en funcionamiento en unos meses, después de la unidad funcional 1 y 2; ya los de la unidad funcional 3, 4 y 5, ya los entregamos, acá tenemos por ejemplo el puente de Porvenir de 225 metros, la glorieta El Pedregal que les estaba mencionando que es justamente en el municipio; tenemos el puente sobre el río Guátara, que es el puente más largo del sur del país con 281 metros de longitud, una altura de 100 metros, esto es Guátara Izquierda, Guátara derecha, este es más largo, tiene 310 metros con una altura también cercana a los 100 metros, realmente son obras muy importantes, eso es</p>	<p>un edificio de casi 40 pisos de altura lo que se construyó ahí; tenemos el puente de La Magdalena, ese puente Guátara no solamente es el más largo, sino también el más alto de esta zona; el puente de La Magdalena; algunas interconexiones; obras peatonales que nosotros hemos venido realizado, para poder entregarle a los nariñenses este proyecto.</p> <p>Ahora bien, sí es cierto Senador que nosotros teníamos, o tenemos una serie de inconvenientes con las tarifas, esas tarifas no las habíamos fijado nosotros, fueron las tarifas que se habían fijado en su momento de suscripción del contrato en el año 2015, y en ese entendido nos sentamos con la gobernación de Nariño, con varios de los que ya hablaron cuando la sesión fue informal, con varios gremios, tuvimos varias mesas, la última una mesa de casi 12 horas en la ciudad de Pasto, y acordamos hacer varias modificaciones en la estructura tarifaria del proyecto.</p> <p>Entonces, tenemos para los camiones de 6 ejes, empezando de abajo hacia arriba, estaba en 58.500 pesos la tarifa de peaje, baja a 37.500 pesos, en eso estamos trabajando en la resolución para sacarla lo más rápido posible, y hacer esta reducción de más de 20.000 pesos, en cuestión de días. Tenemos para camiones de 5 ejes, y bueno, es importante para la categoría 5, el incremento previsto en el contrato de concesión era casi del 70%, entonces pues nos sentamos, buscamos una solución que permitiera la viabilidad financiera del proyecto que no afectara el proyecto y que no afectara las obras que se estaban ejecutando, y buscando reducir el impacto, y de esa manera nosotros hicimos una reducción muy importante en la categoría que estaba muchísimo más afectada, que era la categoría para los camiones de 6 ejes. En la categoría 4, la tarifa ya no es 38.300 pesos, sino 34.000 pesos; para la categoría 3, estaba previsto 32.400, baja cerca de 5000 pesos, a 27.700 pesos; y acá entramos para las categorías 1 y 2, para la categoría 2, tenemos los camiones, un poco los camiones más pequeños, y tenemos el transporte de pasajeros. Para transporte de pasajeros tenemos tarifa diferencial de 7200 pesos, que son beneficios que estaban previstos en el contrato, y pues no se habían entregado hasta que no se hicieran los ajustes, pero son incrementos, más bien, un beneficio que ya se está entregando al transporte público de la zona. Tenemos también para el resto de vehículos de la categoría 2, estaba en 16.100, baja a 14.300; y en la categoría 1, tenemos una tarifa diferencial bastante grande que no tiene límite en la cantidad de vehículos que pueden acceder a ella, y tiene un costo de 5500 pesos el peaje, la tarifa es 13.700, en su momento en</p>

<p>las mesas se acordó que se mantenía la tarifa para 13.700, pero la tarifa diferencial de 5500 pesos, y en esto quiero ser reiterativo, para cerca de 8 municipios, es de 5500 con un número de pasos bastante bajos, así quedó en la resolución y eso es lo que nosotros vamos a implementar.</p> <p>-Interrompe el honorable Senador Guillermo García Realpe para hacerle una pregunta al doctor Manuel Felipe Gutiérrez: ¿y la categoría 1? ¿y qué pasó con la categoría 1, no especial?</p> <p>-Le responde el director de la ANI: Categoría 1, es que la categoría 1, senador, no es especial, la categoría 1, estamos hablando de la tarifa diferencial, por eso la tenemos como especial, y es para los habitantes de la zona que pagan 5500 pesos.</p> <p>-Nuevamente interpela el Senador Guillermo García Realpe para hacerle una aclaración: No, yo me refiero a la no especial, no diferencial, ¿qué pasó con esa?</p> <p>-Retoma el doctor Manuel Felipe Gutiérrez y le responde: Se mantiene, se mantiene en 13.700 pesos. Muy buena pregunta, aunque creo que... bueno, acá lo primero es, y hace poco justo hablé con el gobernador de Nariño de eso, para hacer una socialización justamente de eso para también tener un menor incremento y tener una tarifa cercana a los 11.000 pesos, tener 2700 pesos también por debajo, esta tarifa. Entonces, justamente estábamos afinando esos números, tuvimos la conversación con el gobernador de Nariño y esperamos...</p> <p>-Vuelve a interpelar el honorable Senador Guillermo García Realpe y pregunta: ¿El gobernador indígena, o el gobernador de Nariño?</p> <p>-El director de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez, responde: El gobernador del departamento. Y esperamos Senador García Realpe, ya la siguiente semana también tener esto recogido.</p> <p>Entonces, ¿qué es lo que nosotros estamos buscando acá? lo que nosotros estamos buscando es viabilizar el proyecto, la infraestructura y las obras se han hecho, se han hecho en un tiempo bastante corto, nunca se había hecho obras tan grandes en tan corto tiempo, y</p>	<p>también tenemos que buscar sensibilizar el proyecto y entender las circunstancias en las que nosotros nos estamos enfrentando.</p> <p>En ese entendido tuvimos la reunión con los gremios, de hecho, tuvimos varias regiones, usted nos acompañó en algunas de ellas, donde estábamos recogiendo las inquietudes y estábamos buscando soluciones, porque también tenemos que buscar soluciones de manera responsable, y eso fue lo que nosotros estuvimos haciendo y la última reunión pues ya fue esta reunión larga de casi 12 horas en donde llegamos a este acuerdo con los transportadores.</p> <p>Ahora bien, frente a la pregunta de la concesión Briceno – Tunja – Sogamoso. Acá es bien importante mencionar varias cosas; primero, ese aumento del plazo del contrato de 20 a 30 años no se hizo el año pasado, ese cambio del plazo del contrato se hizo hace casi 16 años, se hizo el 29 de septiembre del año 2005, y ahí se acordó que el ingreso esperado pasaba de 1.2 a 1.8 billones de pesos, ese ingreso esperado no se ha modificado, pero con muchísimo gusto Senador Londoño si usted quiere pues nosotros le explicamos en detalle las preguntas que usted tenga y absolvemos cualquier inquietud, nosotros no hemos modificado, lo único que se hizo fue un cambio, una cesión del contrato de concesión del anterior propietario, a un nuevo que compró la participación y cumplió con los requisitos previstos en la Ley 80 para poder hacer la cesión del contrato, que fue el fondo de capital MAque, que maneja recursos muy importantes a nivel mundial, y maneja entre otros fondos de pensiones de profesores, de distintos países de hecho, entonces están invirtiendo en estos proyectos. Este proyecto cuando llegue al ingreso esperado de 1.8 billones de pesos, concluirá.</p> <p>Entonces, acá quiero explicar cuál es la diferencia entre ingreso esperado e ingreso mínimo, garantizado en los contratos de ingreso mínimo garantizados que son los contratos que estaban regidos por la Ley 105, en algunos aspectos por la Ley 80, el plazo era fijo; en los contratos de ingreso esperado el plazo no es fijo, el contrato se termina es cuando se obtenga el ingreso esperado, entonces lo que se hizo en su momento fue darle una banda al contratista para que pudiera obtener este mayor ingreso, pero eso fue casi 15 años, que fue cuando se redefinió el alcance del contrato y pues esas obras se ejecutaron. Nosotros simplemente lo que hicimos fue una cesión de la participación accionaria, vía por supuesto otro sí para modificar quién iba a ser el concesionario, pero -y en esto pues sí quiero ser muy claro- el</p>
<p>plazo no se ha variado, el plazo si se varió, pero hace cerca de 16 años, y nosotros lo que hicimos simplemente fue permitir la cesión del contrato de concesión, que está prevista en la Ley 80, y está prevista en la normatividad complementaria; entonces, eso fue simplemente lo que se hizo, las inversiones de 1.8 billones de pesos, más que las obras, el ingreso esperado cuando se llega a 1.8 billones de pesos, el día que se obtenga ese número en ese momento el contrato de concesión revertirá, que va ser en los siguientes años según se tiene previsto en la moderación financiera, si se ha tenido unas afectaciones de los niveles de tráfico como consecuencia de lo que ha pasado con la pandemia realmente, se han tenido unas afectaciones, se han venido recuperando el tráfico y pues por supuesto entre mayor sea el recaudo, pues menor va ser el plazo de la concesión y revertirá antes, de acuerdo a lo que está estipulado para los contratos de concesión de la tercera generación.</p> <p>No quiero extenderme más, creo que acá pues absolvimos las distintas preguntas y las cuestiones que nos fueron planteadas, pero pues por supuesto quedamos muy atentos a cualquier cosa señora presidente.</p> <p>-Por último y para cerrar las intervenciones del gobierno nacional, la presidencia le concede el uso de la palabra al doctor Saúl Pineda Hoyos, viceministro de Desarrollo Empresarial del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, quien expresa: Bueno, un saludo muy especial al Senador Guillermo García Realpe, presidente de esta Comisión Quinta del Senado; a la Senadora Nora María García, vicepresidente de esta Comisión; también a la secretaria de la Comisión, doctora Delcy Hoyos; por supuesto a las Senadoras y a los Senadores citantes, pero también al conjunto de los Senadores que conforman esta Comisión; así mismo a las instituciones regionales que hoy nos acompañan, a los líderes regionales; al señor gobernador Jhon Alexander Rojas, gobernador de Nariño; pero también al señor gobernador Jesús Guasapú; y a Jeimy Constanza Termal, presidente ejecutiva de la Cámara de Comercio de Ipiales, a quien también vi por aquí en su intervención.</p> <p>En la medida en que los temas centrales de esta reunión ya han sido abordados y están muy asociados precisamente a las obras de infraestructura, que efectivamente se están realizando en Nariño y que ya tuvieron una ilustración muy clara por parte de la ministra, a quien saludo muy especial también y al señor presidente de la ANI, quien le extendió invitación también</p>	<p>muy calurosa, yo voy a concentrarme de manera muy ejecutiva efectivamente en las acciones de reactivación que fueron solicitadas dentro del formulario de inquietudes precisamente para la convocatoria de esta importante Comisión.</p> <p>Y voy a empezar señalando que efectivamente este es un gobierno y este es un ministerio que ha venido trabajando muy de cerca de las necesidades específicas de nuestros empresarios de todos los tamaños en Nariño y particularmente en Pasto y en Ipiales, donde hemos tenido oportunidad de estar presentes, o el señor ministro cuando ello ha sido necesario, o este viceministro cuando de seguir las acciones de esa ruta que tenemos con la región en materia de reactivación sostenible, ha sido necesario y oportuno realizar, tanto el 26 de enero de este año, como los 10, 4 y 5 de marzo de este año, hemos venido haciendo un seguimiento muy claro en el marco además de la Comisión Regional de Competitividad e Innovación, que se ha convertido además en un escenario de cooperación público privada muy importante para hacer el seguimiento a estas acciones de reactivación, que desde luego tienen en las obras de infraestructura un elemento acelerador muy importante, tal como aquí ha sido señalado.</p> <p>Quiero en consecuencia entonces señalar de manera muy breve y ejecutiva, tres grandes acciones en materia de reactivación que venimos trabajando con las entidades territoriales, pero también con las instituciones privadas de la región; uno, en materia de financiamiento, que creo que es importante destacar además el papel que ha cumplido Nariño en este momento de reactivación; en segundo lugar, compartir con ustedes algunas de las cifras concretas y las acciones específicas que hemos venido desarrollando en el programa de encadenamientos productivos en las apuestas territoriales de la región, con énfasis desde luego en la estrategia clúster, que hemos venido trabajando con Impulsar y con Colombia Productiva; y en tercer lugar, como tiene que ser, en esta coyuntura donde ha sufrido tanto el micro y los pequeños empresarios, contarles las estrategias de inclusión productiva que estamos desarrollando con énfasis en estos sectores.</p> <p>En materia de financiamiento, déjenme compartir con ustedes algunas cifras muy importantes de lo que ha hecho nuestra banca de desarrollo y el papel contra cíclico que ha venido cumpliendo, tanto Bancoldex, como el Fondo Nacional de Garantías en esta</p>

<p>coyuntura. Bancoldex, a través de cerca de 1400 operaciones de crédito de redescuento en el marco de sus líneas de emergencia entre marzo del 2020 y marzo del 2021, ha efectivamente movilizado crédito a través de la banca privada, pero también de las microfinancieras, por el orden de los 30.700, 25.000 millones de pesos, solo en el caso de Nariño; y quiero destacar aquí cómo la alianza, por ejemplo, con la alcaldía de Pasto, nos permitió fondear conjuntamente entre Bancoldex y la alcaldía de Pasto, una línea hasta por 7500 millones de pesos, que terminó representando cerca del 33% de los desembolsos de Bancoldex en el departamento de Nariño entre marzo del 2020 y marzo del 2021, 90% de esos recursos estuvieron destinados a las mipymes de la región.</p> <p>Y, en segundo lugar, el programa Unidos por Colombia, del Fondo Nacional de Garantías, que se sustentó en la capitalización histórica más importante de esta entidad, entre abril del 2020 y abril del 2021, permitió que este Fondo de Garantías movilizara créditos a través de respaldos hasta el 90% de los créditos, por orden de 303.512 millones de pesos, en más de 27.000 operaciones en la región, un 95% de ellas orientada a las mipymes de Nariño. Pero tal vez lo que quiero destacar en esta primera sección, si ustedes me lo permiten, es que solo en estos 4 primeros meses del año, hemos tenido la buena noticia de que Nariño en términos de apoyo a los micro empresarios a través de Bancoldex, y desde luego en trabajo asociado con la banca privada y las microfinancieras que hacen presencia muy importante en la región, se ha convertido con 8000 millones de pesos de créditos de redescuento en el sector micro empresarial, es la primera región del país en la irrigación de este crédito, por encima de Huila y Cundinamarca que la siguen, si se quiere un poco a la distancia.</p> <p>Pero, además, por fortuna, y en la medida en que hemos venido fortaleciendo desde Bancoldex las alianzas territoriales, ya hoy gracias a esa primera alianza con Pasto, estamos diseñando, concluyendo el diseño, pero también se encuentran ya debidamente en trabajo la disponibilidad presupuestal local y territorial, para avanzar en la línea: “Ipiales Adelante”, “Mi Nariño se Reactiva”, y la línea “Pasto Adelante”, que repito, retanquea esa línea inicial tan exitosa que tuvimos en el pasado reciente.</p> <p>En segundo lugar, déjenme hablarles del apoyo a las iniciativas clúster, es decir, al trabajo conjunto entre empresas que actúan como proveedores y empresas anclas, o productores</p>	<p> finales, que tienen que trabajar en esta coyuntura en valor compartido para garantizar la reactivación conjunta, en inversiones hasta 2000 millones de pesos que están llegando a 50 unidades productivas de los sectores lácteo, turístico, cafés especiales y más recientemente de los sectores asociados con el clúster de alimentos procesados, estamos llegando a través de alianzas con las Cámaras de Comercio regionales, pero también con los entes territoriales, para garantizar que el trabajo conjunto de empresarios, proveedores y productores finales, se ponga en valor en esta coyuntura.</p> <p>Y, en tercer lugar, lo tengo que señalar porque la sensibilidad hacia el sector micro empresarial y de los pequeños empresarios, ha sido particularmente importante en esta coyuntura, donde los más vulnerables y los más pobres en particular, han venido sufriendo los impactos de la pandemia.</p> <p>Dos programas centrales que quiero destacar. En el pasado reciente, en la primera fase, habíamos trabajando de la mano por ejemplo de Fenalco Nariño, en atender cerca de 635 empresas a través de los centros de transformación digital empresarial, que se han convertido en un instrumento muy importante de reactivación a través de las tecnologías de información y comunicación, para las micro, pequeñas y medianas empresas de la región; y en esta segunda fase, en trabajo conjunto con la Cámara de Comercio de Ipiales, con la Cámara de Comercio de Pasto, para la reactivación de estos centros de transformación digital en dos sedes muy importantes, podemos llegar a las mipymes de Pasto, Ipiales, para que apropien las nuevas tecnologías de transformación digital.</p> <p>Y de manera complementaria, y con esto concluyo, debo hablar de la gran alianza por el canal tradicional de las tiendas, que además tiene un acento femenino en su intervención, porque estamos atendiendo a 15.000 micro negocios de mujeres tenderas, que están teniendo en este momento a través de alianza de Colombia Productiva, con entidades del sector privado de la región y del país, oportunidades de ser atendidas hasta en 15.000 micro negocios, repito, que tienen una alta participación de mujeres emprendedoras. Allí en esta primera fase de esas 15.000, esperamos atender a mujeres tenderas, 350 mujeres emprendedoras de Nariño, y desde luego esperamos, porque hay condiciones para hacerlo, condiciones propicias para que</p>
<p>efectivamente aumentemos el número de esas emprendedoras en este programa, con resultados esperados muy focalizados, el incremento en sus ventas y en formalización.</p> <p>Así que, financiación, encadenamientos productivos y centros de transformación digital empresarial, pero también gran alianza por el canal tradicional de las tiendas, ha sido con el concurso muy relevante y la asociatividad con las entidades del orden territorial, lo que desde la oferta del sector comercio, industria y turismo, estamos llevando adelante para trabajar en la perspectiva de la recuperación económica y la repotenciación de la economía de la región.</p> <p>-Para cerrar el debate, la señora presidente le concede el uso de la palabra a la honorable Senadora Aida Yolanda Avella Esquivel, citante: Gracias señora presidente. Yo quisiera decir al viceministro de Comercio que acaba de intervenir: señor viceministro, ustedes por qué siguen importando maní, tenemos una fábrica de maní en Nariño, hablo de Taminango, un pueblo que vive de eso, se quejaban los campesinos en una reunión muy grande que tuvimos allí, los campesinos siembran allá café, y nos decían que la carga prácticamente sale completamente desfinanciada, a ellos realmente ya casi que no les interesa cultivar el café, y además de una excelente calidad; ¿usted puede hacer algo por ellos por favor? Todos los campesinos de esa región que cultivan maní y ustedes importando todo el maní que llega a Colombia, ¿cree que eso es justo con la gente de Nariño?</p> <p>Y tercero, el problema de los cereales, los cereales allá existe un importador que se llama Arturo Solarte, hermano del constructor, es el que está importando la inmensa mayoría de los cereales por fuera del país, y nos llevan, lo muele allá en un molino, cuando los nariñenses cultivaban el trigo, la cebada y el maíz, ellos nos nutrían a todo el país de las harinas, y ahora es el señor Solarte quien la importa, quien muele, que nos manda las harinas al resto del país, esto es una vergüenza, y yo si quisiera decirle al señor viceministro, que tiene que preocuparse por la producción nacional y que tiene necesariamente que estar pendiente de lo que se produce en todo el país, para que no nos importen cosas.</p> <p>Ahora paso a las carreteras. Yo no sé si es que no escuchan el clamor del pueblo, yo no sé si es que no entienden, este pueblo está encendido por un problema de los peajes en todo el país, por supuesto que hoy nos ocupamos de una carretera, doctor Londoño, la carretera de</p>	<p>Sogamoso a Briceño la vamos a discutir en la Comisión Cuarta, si es que dejan allá hacer ese debate, yo le agradezco al doctor García Realpe que realmente se preocupa por los grandes problemas de este país, en mi Comisión desafortunadamente no es así, pero bueno, no puedo cambiar ni al presidente, ni al vicepresidente, en fin, lo que si a mi me parece es que aquí se construyen carreteras para enriquecer a los 5 pulpos, estamos encontrando un sexto, que construyen carreteras en este país. Yo no justifico que esta carretera que atraviesa un departamento, al cual le han quitado su producción de cereales, era el departamento por excelencia en los cereales, se lo quitaron, se lo quitaron a Boyacá, se lo quitaron a Cundinamarca, y se lo dieron por los TLC pues a todos los países que nos importan, entre esos el Canadá, bueno, Argentina también traen un poco, etc, pregúntenle al señor Solarte que es de allá de ese departamento, de dónde está importando, para quitarle el trabajo en los molinos a la gente de Nariño, para sacarlos a ser vendedores ambulantes en Pasto, en Ipiales, en Samaniego, etc, esto es el colmo, pero en fin, yo me disculpo a veces porque no puedo hablar de otra manera señora presidenta, es mi manera de expresarme, a algunos señores no les gusta que yo hable como hablo, pero no tengo otra manera de hablar, por eso, y creo que es una cuestión que me dio la naturaleza, entonces siempre la saco porque es mi naturaleza.</p> <p>Yo creo que hay aquí gente que no escucha, no escucha el clamor general, por Dios, este país, precisamente estamos viendo eso, no pueden enriquecerse con la canasta familiar de los colombianos, la plata que nos sacan en los peajes, por eso yo considero que esta carretera es de las más caras del país doctor García, el cálculo que hemos hecho nosotros por peajes, es -está en los contratos- 1 billón 172.000 y algo más, esto es con referencia a diciembre del 2013; los señores de la ANDI que no me quisieron responder y que tampoco en su respuesta lo han hecho, pues nosotros tenemos un estimado a hoy, el valor estimado del recaudo en los peajes en pesos hoy, sería 5.8 billones de pesos, y las vigencias futuras por un valor de 3 billones, es decir, que tenemos un costo aproximado de 9 billones de pesos, por 82 kilómetros, a cómo sale el kilómetro, por favor, 1 billón de pesos cada 10 kilómetros, no había visto carretera más cara en el país que esta, se le pagará al concesionario en peajes y vigencias futuras, ¡abrase visto!; esto es el equivalente a 100.000 millones por cada kilómetro, ¡háganme el favor! señores de la ANI; esto es correcto con un departamento que además es un departamento de campesinos, cuando uno se sienta con ellos en Taminango, cuando está</p>

en Samaniego o en cualquiera de los municipios, se entiende que es gente muy generosa, gente trabajadora, gente que le da a este país una cantidad de riquezas, pero sobre todo la agricultura era su manera de vivir, se la quitaron, se la quitaron hace años, los campesinos nuestros con muchas dificultades pues hacen cosas para que no los tengan en cuenta ni siquiera para que no importen. Doctor, el viceministro de Comercio, por favor no importe más maní, allá hay una fábrica completa.

Y tenemos que decirles, por último, que a mí sí me parece que este es, claro, aquí está el gobierno pasado metido, pero cuando se llega al gobierno es para arreglar los problemas, no para decir, es que la culpa la tiene el de atrás, claro, aquí hay una serie de problemas represados en este país, pero la gente está hablando, la gente está diciendo, por favor, no nos martiricen más en Colombia, tenemos uno de los países que saca el dinero al extranjero sin que aquí quede un peso de todos los dividendos, eso lo vamos a mirar. Y desafortunadamente nos tenemos que ir pues a todo esto.

También yo les quisiera llamar la atención a muchos de los políticos, pero eso lo hago en la Comisión Cuarta y lo hago en todas las Comisiones, dejen de pedirle coimas a las empresas, porque esto encarece de todas maneras la situación, claro, las empresas les dan, pero lo sacan los habitantes, y yo creo que hay una necesidad, no solamente de evitar la corrupción, de evitar todo esto, estar diciéndole a las empresas que si no dan la coima, no le dan el contrato, no es allá solamente, es en todo el país, estas cosas no se deben hacer, y esto lo hace esta elite que se ha lucrado, no solamente de las carreteras, sino que se lucra de todo, robando en todas partes, en el PAE, en las carreteras, se roban la tierra, se roban también las regalías, como sucede en muchas regiones del país, pero eso será de un debate distinto y diferente como lo que sucede en Casanare, donde se lucra las carreteras, donde se gastan billones de pesos, como un cuarto de billón, también en 60 kilómetros si no hay carretera, esa si es que no tiene un kilómetro asfaltado, pero en fin, eso será motivo de otro debate.

Señora presidenta, le quiero agradecer su paciencia, su gentileza, su amabilidad, y a todos los miembros de la Comisión Quinta que me permiten estar de vez en cuando en esta Comisión.

proyecto la ha ejecutado, pero hay que balancear eso, no que fueron los grandes salvadores de un proyecto que estaba hundido, no, ese proyecto estaba andando, en los términos.

Y también quiero decirle, yo creo, doctor Manuel, que si hoy no estuvieran concentrados los indígenas en el sur de Colombia, los campesinos y los comerciantes, hoy no estuvieran los anuncios de que también se va a considerar la categoría 1, la no especial, la no diferencial, que no la había tocado el diálogo del 20 de abril, con parlamentarios, gobernador y transporte, a ellos no los contemplaron, de ellos se olvidaron, precisamente lo que hoy hay de inconformidad en altísimo grado, por ahí hoy hay movilización es porque se olvidaron de esa gente, que no puede trasladar ese costo, porque las grandes empresas, las transportadoras, aquí lo explicó muy bien los colegas, creo que el doctor Jorge Enrique Robledo, o Aida Avella, que no le trasladan a nadie la categoría 1, a nadie le traslada ese altísimo costo del peaje, porque es un costo directo para ellos, porque viven del transporte de pequeñas cosas, o de comercio, o de un mercado fronterizo que lo autoriza el acuerdo de esmeraldas, de ellos se olvidaron, y son muchos más, por supuesto, muchos más que los del transporte pesado, y por eso hay inconformidad; hoy usted anuncia, hoy anuncia usted, que ha habido un diálogo ya para rebajar, pero este malestar viene desde el 20 de abril en que no se contempló esa categoría 1, y hoy manifiesta que ya tiene avanzado, debió haberlo dicho ayer, de pronto no había paro, usted promovió ese paro al callar que hay un... o estimuló el paro, perdón, al callar que ya había un tratamiento para categoría 1, de pronto se hubiera rebajado la inconformidad doctor Manuel, de pronto se hubiera rebajado esa olla de presión que hoy hay allá, pero hay muchas cosas más de la categoría 1 para seguir discutiendo, ¿no? Si usted lo dice ayer, de pronto decíamos, bueno, ya la categoría 1 también va a tener un tratamiento diferenciado, pero bueno, vamos a otras cosas.

Le queremos decir doctor Manuel Felipe, que el Decreto 4165 establece que la nueva, el nuevo acto administrativo, la nueva resolución, la que reemplazaría la 1920, 1920, tiene que tener conocimiento, tiene que ser socializada, esperamos que nos la haga conocer previamente a su expedición, y que contemple no solamente el acuerdo del 20 de abril, que es un acuerdo que mis paisanos se entusiasmaron tanto que salieron a aplaudirlo, para nosotros no, ni para la gente de nuestro departamento, ni para los transportadores, ni la comunidad, por eso hoy están movilizados, a la gente no le gustó ese acuerdo, porque es un

-Por último, el honorable Senador Guillermo García Realpe, citante principal del debate, y con la venia de la presidencia, concluye diciendo: Bueno, primero, aceptar que me equivoqué al manifestar que la frontera estaba cerrada, yo dije que estaba abierta para mercancías y que estaba cerrada para el tránsito de personas y de comerciantes, de la frontera, de la sociedad fronteriza, alguien me hizo el llamado de atención, creo que fue la presidenta de la Cámara de Comercio, la doctora Termal, eso es cierto, está cerrada para comerciantes la frontera, está cerrada la frontera para los legales, para la gente que cumple la ley, los procedimientos, el tema de salud por el tema de pandemia y que respeta finalmente la legalidad en general, porque hay 40 pasos en la frontera, ilegales, en manos de los criminales, en manos de los pelufos, en manos de bandas de gente de otros países, de bandas al servicio del narcotráfico, ellos controlan la frontera, compañeros, ellos determinan quién pasa y quién no pasa en 40 pasos, quién comercializa y quién no, con qué fines o no, el contrabando, las armas, el tráfico de personas, en ellos está el control de la frontera entre Colombia y el Ecuador, me equivoqué, yo me refería al puente internacional, la verdad es lo que dijo la presidenta de la Cámara de Comercio, está abierta la frontera para los ilegales, no para los legales, está cerrada para los legales, ojalá trabajemos en esa apertura de frontera, la legal doctor Saúl Pineda, ahora que tenemos Ministro de Hacienda que lo escucha más el gobierno, que él promueva para que siga velando por el tema de reactivación económica que fue siempre su misión y su deber.

Bueno, segundo, yo tengo que, y sobre el tema de peajes y concesión, yo voy a referirme con los mejores términos y respetuosos al doctor Manuel Felipe Gutiérrez de la ANI, con la mayor cordialidad le digo, que hay que tener juego limpio en esto, que a todo señor su honor, por supuesto, en todas las circunstancias, es cierto que a este gobierno le tocó ya la ejecución de una concesión, de un contrato que arrancó en el 2015, y ustedes lo tomaron en el 2018, a finales del 2015; pero resulta que hay que decir que dentro de los términos contractuales, dentro del cronograma, establecía 1 año, ojo, de un periodo para la ejecución, porque tenían que hacer replanteamientos de todo tipo, técnicos, catastrales, ambientales, incluso, el tema de los indígenas que este gobierno no lo ha resuelto aún; entonces, eso demoró esa primera etapa, la precontractual, o de ejecución efectiva de la construcción de la obra, hay que equilibrar estas cosas, pero obvio que en este gobierno la mayor parte de ejecución física del

acuerdo regalón e insuficiente, y ustedes que, a los no bien informados, les manifiestan que no van a cobrar el peaje, mientras no termine la obra, el peaje del Contadero, es que no pueden cobrarlo, eso no es ninguna concesión, eso no es ninguna generosidad, doctor Manuel, usted no puede cobrar eso, la estructuración contractual así lo establece y la resolución 1920 y la que modificó el tema del peaje entre Ipiales y Contadero, no lo pueden cobrar, eso no es ninguna concesión de ustedes.

Yo le quiero decir lo siguiente, hoy hay análisis concreto de que definitivamente estos gastos, esta inversión inicial, más el mantenimiento, más la administración, está bien atendida, me refiero por el recaudo de los peajes, y en las cuentas generales va haber un espacio suficiente para que volvamos a revisar a fondo, después de unos días en un planteamiento que hago enseguida, esos costos, no solamente la tarifa 1, sino de la 2, de la 3, de la 4, de la 5, en ese trayecto del Placer. Más adelante cuando esté terminada la obra, hablaremos del tema de las tarifas del Contadero. Entonces, hay espacio para hacer... de entrar en un análisis de esas tarifas de esas categorías.

Para ir terminando, yo propongo a la Comisión, a la mesa directiva, en su momento ponga a consideración la conformación de una comisión de seguimiento, y el primer trabajo será el análisis de la reforma de la resolución 1920, conformada por representantes de transportadores, de comerciantes, de los sectores sociales, indígenas y pequeños productores campesinos, el gobierno nacional, el MinTransporte, el ANI, miembros del Congreso, la Contraloría General de la República, mi doctor, el doctor Gabriel Adolfo, presente aquí, la Contraloría General de la República y asociaciones de ingenieros regionales y nacionales, para que nos ayuden a evaluar este tema de ejecución financiera del monto de los peajes, en el cobro, en el mediano y largo plazo, para analizar con gente que sabe, la atención, para que no haya desequilibrio contractual, que no debe haber, porque hay una obra, y una buena obra, no lo desconocemos, pero tampoco debe haber cobro excesivo, un cobro injusto a la gente que vamos a pagar esos peajes; ni al Estado, que tiene comprometido sus vigencias futuras, también nos duele eso, porque el Estado es de todos y la plata tiene que dolernos a todos. No vamos a quedar ahí, no vamos a quedar ahí, esa comisión evaluará muchos temas de esta concesión y de las concesiones que aquí hemos discutido y vamos a seguir discutiendo.

También le vamos a decir a la gente del sector transporte, del transporte público, de carga, de pasajeros, de usuarios en general, que además de los peajes aquí a los transportadores los están esquilmando, o nos están esquilmando también a los usuarios de los vehículos, con los peajes, con las pólizas de seguro, con los impuestos, con las multas, con las foto multas, con el tema de las grúas, en fin, con todo ese tema de seguros de vida, en fin, aquí en Colombia tener un carro, un taxi, un pequeño carro de empresa familiar alrededor del transporte, pagan los más altos costos, la gente trabaja es para ciertos empresarios, porque fue el Congreso que creó mediante una resolución esas exigencias de todos estos temas de seguridad, que lo paga los usuarios y lo pagan los transportadores, a mucho esfuerzo levantan su pequeña empresa familiar, pero el Estado o el sistema económico, pues se queda con el trabajo de ellos.

En eso entonces nos quedamos, le quiero agradecer a los parlamentarios de la Comisión Quinta, a los colegas de otras Comisiones, a quienes representaron a las comunidades, especialmente al gobernador indígena Guasapu, al señor Oscar Tapias, a la doctora Jeimy Termal, también al gobierno, a la señora ministra, muchas gracias y qué bueno tenerla recuperada para que analicemos esto y haya una decisión en justicia, para quien ejecutó la obra, para quien prestó los recursos, pero también para los usuarios, para las tarifas justas, como debemos pagar en los servicios públicos, en los combustibles, en todo, no queremos que haya tarifas regaladas, no, tarifas justas, que pague el costo de los servicios una ganancia racional, pero no más que eso, no más que eso, lo demás es injusticia.

Entonces, queremos agradecerle también a la secretaría general, a la doctora Delcy, a su equipo, a la gente que nos acompaña en la plataforma y por supuesto al señor viceministro, al señor presidente de la ANI, no lo tome a mal presidente, nosotros estamos haciendo lo nuestro, y hablemos mucho más, hablemos mucho más y oportunamente para que la gente de pronto no se movilizó tanto, que nos está causando hoy una verdadera crisis, pero fue porque el gobierno, yo creo que el gobierno se tardó, en primer lugar se equivocó en presentar la reforma tributaria, después se tardó en retirarla, y ahora hay unos anuncios por ahí, que ya no compra los aviones, es que esa vaina no se hace, no se hace, la gente ya no come entero, no comemos entero, y entonces yo pienso que gobiernos eficientes si, por supuesto, pero sensibles, sensibles. Muchas gracias señora presidenta, nuevamente mil gracias por la conducción de este debate, y a los colegas mil y mil gracias nuevamente.

-Siendo la 1 y 46 de la tarde, la señora presidente da por terminada la sesión, y concluye: De esta manera entonces damos por finalizado nuestro debate de los peajes en nuestro país, dándole las gracias a todas las personas que estuvieron acompañándonos; levantamos nuestra Comisión y citamos para mañana a las 10 de la mañana, Comisión Quinta, para aprobación y discusión de proyectos de ley. A todos una feliz tarde y muchísimas gracias.

**Guillermo García Realpe**  
Presidente

**Nora María García Burgos**  
Vicepresidente



**Delcy Hoyos Abad**  
Secretaria General