



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1101

Bogotá, D. C., martes, 6 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 35 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN CUARTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 015 DE 2023

(agosto 8)

Cuatrienio Constitucional 2022-2026

Legislatura 2023-2024

Sesión Ordinaria

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:23 a. m., del día martes 8 de agosto de 2023, bajo la Presidencia del honorable Representante *Juan Loreto Gómez Soto* y Vicepresidencia del honorable Representante *Modesto Enrique Aguilera Vides*, se reunieron en el Recinto de Sesiones “Víctor Renán Barco López” de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, ubicado en el Edificio Nuevo del Congreso de la República, los Representantes miembros de la misma. La señora Secretaria certifica la asistencia de los siguientes honorables Representantes:

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Día 8 de agosto de 2023. Secretaria, por favor, sírvase a llamar a lista y verificación de quórum.

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

Muy buenos días, Representantes. Señor Ministros, invitados. Voy a proceder a llamar a lista:

Contestaron a lista los honorables Representantes:

Acosta Infante Yenica Sugein

Arizabaleta Corral Gloria Elena

Díaz Arias Gilma

Gómez Soto Juan Loreto

González Agudelo John Jairo

Guida Ponce Hernando

Hoyos Franco Aníbal Gustavo

Lozano Pimiento Hugo Danilo

Montes Celedón Andrés Guillermo

Osorio Aguiar Carlos Edward

Parodi Díaz Mauricio

Pedraza Sandoval Jennifer Dalley

Pérez Rojas John Édgar

Pizarro García María del Mar

Valencia Caicedo Jhon Fredi

Señor Presidente, hay 15 Representantes, en tanto, hay quórum decisorio.

Se hicieron presentes en el transcurso de la Sesión:

Barraza Arraut Jezmi Lizeth

Bermúdez Lasso Alexander Harley

Cerchiaro Figueroa Jorge Alberto

Cruz Casado Libardo

Martínez Sánchez José Alejandro

Rodríguez Valencia Gloria Liliana

Sánchez Reyes Javier Alexander

Suárez Chadid Luis David

Velásquez Nieto Olga Lucía

Presentaron excusa los honorables Representantes:

Aguilera Vides Modesto Enrique

Aguirre Juvinao Ingrid Johana

Cala Suárez Jairo Reinaldo
Gómez Castro César Cristian
Salazar López José Eliécer

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Secretaria. Sírvase leer el Orden del Día, por favor.

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

Procedo, Señor Presidente, a leer el Orden del Día para la sesión del 8 de agosto de 2023.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN CUARTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Legislatura 2023 - 2024

Del 20 de julio de 2023 al 20 de junio de 2024
(Primer Periodo de sesiones 20 de julio de 2023
al 16 de diciembre de 2023)

ORDEN DEL DÍA

Sesión presencial

Comisión Cuarta Constitucional Permanente
“Salón Víctor Renán Barco López”

Martes 8 de agosto de 2023

Hora 10:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a servidores públicos

De conformidad con el artículo 135 numeral 8 Constitución Política, en concordancia con los artículos 233, 249 y 258 de la Ley 5ª de 1992.

PROPOSICIÓN NÚMERO 023

-Aprobada-

(Bogotá, D. C., mayo 17 de 2023)

Suscrita por las honorables Representantes: *Jennifer Pedraza Sandoval, Yenica Sugein Acosta Infante* y proposición aditiva suscrita por el honorable Representante *Hugo Danilo Lozano Pimiento*.

Cítese al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla González*; Ministra de Minas y Energía, doctora *Irene Vélez Torres*.

OBJETO: *Sobre el significativo incremento del costo de la gasolina en Colombia, los efectos negativos en la economía de los y las colombianas y las propuestas para mitigarlos.*

III

Aprobación del Dictamen del Informe de gestión del Ministerio de Hacienda y Crédito Público 2021-2022 **“EVALUACIÓN Y DICTAMEN DE LAS MEMORIAS DE HACIENDA 2021-2022”**

De conformidad con el artículo 57 de la Ley 1757 de 2015

Evaluación del Dictamen de gestión 2021-2022, presentados por los Representantes a la Cámara *Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Gloria Liliana Rodríguez Valencia, José Eliécer Salazar López y Juan Loreto Gómez Soto*.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Juan Loreto Gómez Soto.

El Vicepresidente,

Modesto Enrique Aguilera Vides.

La Secretaria General,

Diana Marcela Morales Rojas.

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

Señor Presidente, ha sido leído el Orden del Día, puede usted someterlo a consideración de la Comisión.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Secretaria, sírvase hacer llamado a lista y preguntar a la honorable Comisión, si aprueba el Orden del día.

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

Procedo a llamar a lista... Ahh...

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

¿Aprueba la honorable Comisión, el Orden del Día?

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

Señor Presidente, ha sido aprobado el Orden del Día, por unanimidad de los Representantes asistentes; certificando que hay quórum decisorio... Certifico que llegó el Representante Jhon Fredi Valencia.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Siguiente punto del Orden del Día, por favor.

Subsecretaria, Claudia Patricia Santamaría Peña:

II punto del Orden del Día,

II

Citación a Servidores Públicos, de conformidad con el artículo 135, numeral 8, Constitución Política, en concordancia con los artículos 233, 249 y 258 de la Ley 5ª de 1992. Proposición número 023, aprobada Bogotá, Distrito de Capital, mayo 17 de 2023. Suscrita por las honorables Representantes *Jennifer Pedraza Sandoval, Yenica Sugein Acosta Infante*, y proposición aditiva suscrita por el honorable Representante *Hugo Danilo Lozano Pimiento*.

Cítese al Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla González*, Ministra de Minas y Energía, doctora *Irene Vélez Torres*.

OBJETO: Sobre el significativo incremento del costo de la gasolina en Colombia, los efectos negativos en la economía de los y las colombianas, y las propuestas para mitigarlos.

Ha sido leído el II punto del Orden del Día, Señor Presidente.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Secretaria. Por favor, sírvase a informar cuál de los funcionarios citados se encuentran en el recinto.

Subsecretaria Claudia Patricia Santamaría Peña:

Señor Presidente, se encuentran en el recinto, la delegada del Ministro Bonilla González, la doctora María Fernanda Valdés Valencia, Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda, y por parte del Ministerio de Minas y Energía, Ómar Andrés Camacho Morales, que esta, ya viene llegando.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

El Ministro de Minas pasó una excusa que está en otro debate. No sé si la honorable Comisión considera que lo esperemos, mientras, vamos avanzando con la funcionaria encargada del Ministerio de Hacienda. Vamos a darle la palabra a la Representante Jennifer Pedraza, que es la citante.

Honorable Representante Jennifer Dalley Pedraza Sandoval:

Hola, muy buenos días, apreciados colegas. Bienvenida, Viceministra Técnica, profesora María Fernanda Valdés. A mí, francamente, me gustaría que por lo menos contáramos con un funcionario del Ministerio de Minas, dado que la resolución que vamos a discutir de fondo es una resolución en cabeza de este Ministerio. Entonces, por supuesto que entendemos también por el cambio de la hora en la citación de esta Comisión; es entendible que algunos no estén en este momento, pero sí sería muy importante que, por lo menos, uno de los funcionarios del Ministerio de Minas nos pudiese acompañar y pudiese hacer presencia en la Comisión el día de hoy. Es mi opinión, no sé qué opinen los demás citantes.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Tiene el uso de la palabra la Representante Yénica Acosta.

Honorable Representante Yénica Sugein Acosta Infante:

Gracias, Presidente. Muy buenos días para todos los compañeros y las personas presentes. Realmente, yo considero que cuando hacemos una citación es porque tenemos un problema que solucionar. El deber ser es que esté acompañándonos en las Comisiones Económicas, en esta Comisión Cuarta, los Ministros, tanto de Hacienda, como el Ministro de Minas y

Energía, que hoy realmente la problemática que afecta a todos los colombianos realmente necesitamos una pronta solución. Si de pronto, por agenda, se cruza la invitación que le hicimos a estos Ministros, por lo menos personas o funcionarios de estos Ministerios que tengan voz y voto, y que nos busquen una solución a estos problemas. Es que esto no se puede seguir dando a largas. Yo llevo más de cinco meses tratando de que escuchen al departamento del Amazonas, que le busquen una solución. Y hoy, desde la Comisión llamamos a este Control Político y vemos ausencia por parte de los Ministerios, pues con respeto a la doctora María Fernanda que está aquí de Hacienda, que es una funcionaria delegada por el Ministro, pero realmente necesitamos esa solución. Aquí, ya nos han escuchado en diferentes mesas de trabajo, pero hoy requerimos solución. Además, todos los colombianos y los amazonenses en especial están muy atentos a este Control Político. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Representante. Vamos a dar el uso de la palabra a la Representante María del Mar Pizarro, y se prepara Alexander Bermúdez.

Honorable Representante María del Mar Pizarro García:

Pues yo creo que lo primero es empezar, porque el Ministro llegó a tiempo. Hay que tener en cuenta que primero se había citado a las 9:30 a. m., después se movió a las 10:00 la citación. Y nosotros lo que estamos haciendo es controles políticos constantes, que les quitan importante tiempo de la agenda a los Ministros, y muchas veces les impide hacer bien su trabajo. Esperamos que no pase en esta legislatura, como en la anterior, que los Ministros pues se la pasaban en el Congreso en vez de en el territorio, como debería ser. Entonces, si nosotros vamos a hablar de ausencias de los ministerios, pues yo les digo: el Ministro estuvo acá y los Congresistas no estaban; no había quórum en ese momento, ¿sí?, entonces, si nosotros vamos a exigir, creo que también tenemos que cumplir y llegar a las citaciones a tiempo, si uno va a citar a Control Político, lo mínimo es llegar al momento que debe empezar la sesión. Muchas gracias.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Representante. Le damos el uso de la palabra al Representante Alexander Bermúdez.

Honorable Representante Alexander Harley Bermúdez Lasso:

Gracias, Presidente. Yo sí considero que los funcionarios deben estar disponibles cuando la Comisión lo requiera, y me parece que si por algún momento se puede demorar algún Congresista o arrancar la sesión, debe tener la disponibilidad del tiempo. Pero ese no es el caso. A mí, personalmente en el sur de Colombia tenemos un problema muy difícil, ahora con el problema que tiene la vía Bogotá-Villavicencio. Es que resulta que aquí, Jennifer,

que es una de las que sabe más sobre el tema del combustible, por eso es tan importante esta citación, hay un tema muy preocupante y una denuncia que tenemos que hacer, porque hay un negocio privado con el Estado, una empresa como Terpel, es la única empresa que hoy puede pegarse al oleoducto que es de Ecopetrol, para poder suministrar combustible en el sur del país, las demás mayoristas no pueden, y entonces el costo; hay una diferencia de precios porque mientras uno puede pegarse al oleoducto y no tiene que pagar transporte, los demás sí lo tienen que hacer y tienen que hacer una vuelta, y eso está generando que unas estaciones tengan una diferencia de precios hasta de \$300 pesos. A mí me parece que eso es una denuncia que tenemos que realizar y que yo quiero preguntarle al Ministro cómo funciona eso, ¿cómo es posible que un oleoducto que es del Estado solo le pueda vender a una empresa privada?, entre otras cosas no es ni colombiana, y no lo pueden hacer a las demás mayoristas. Esa es una pregunta que tenemos y que eso ha generado que ahora que no tenemos una vía en buenas condiciones, pues que realmente el precio del combustible, por ejemplo, en el Meta, esté realmente mucho más costoso de lo que normalmente está. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Representante. Bueno, quería informarle a la honorable Comisión que tenemos, no sé si ustedes a bien lo consideran, tenemos al Director de Hidrocarburos, Felipe González, como miembro del Ministerio de Minas, para que pueda escuchar la intervención de los citantes y que pueda avanzar el debate. No sé si los que me han pedido el uso de la palabra permiten que arranquemos el debate y luego vamos avanzando en la participación, o prefieren que hagamos unas intervenciones ahora. Vamos entonces, terminemos con las intervenciones que estaban pendientes y luego damos inicio al debate, pero por 2 minutos. Viene la Representante Liliana Rodríguez.

Honorable Representante Gloria Liliana Rodríguez Valencia:

Gracias, Presidente. Para dar inicio ya al debate, pues, más es para, y a ti que te admiro tanto y te quiero tanto, sí es muy importante que los Ministros y los Directores que invitamos, porque finalmente a ellos invitan a que nos cuenten cómo está cada cartera. Por eso, sí, en nombre de Cundinamarca y de la Representante quien les habla, Lili Rodríguez, sí es supremamente importante que estén acá, y hay que sacar el tiempo, teniendo en cuenta que ya viene lo de Presupuesto y tendríamos que ir avanzando, y esto es para avanzar y construir. En ese orden de ideas, ya llegaron, ya llegó el Ministro, sí. Entonces, no, Presidente, es dar el inicio e iniciar cuestionario. No sé, ¿Ecopetrol sí está?, ¿no está? Esa era más mi pregunta.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Representante. Bueno, creo que es importante darle inicio al debate y luego, cuando

se abran las discusiones, comenzamos a hablar y a deliberar sobre los temas que están en la citación. Damos la bienvenida al Director de Hidrocarburos, Felipe González; al Ministro, Ómar Camacho, y a la Viceministra de Hacienda, María Fernanda. La dinámica del debate será dándole la participación a los citantes, hasta por 20 minutos, a cada uno de ellos; posterior, se escucha a los Ministros de acuerdo a las intervenciones de los citantes, y posterior, se abre la discusión para que los honorables Representantes participen y den su opinión al respecto del debate. Damos inicio, démosle uso de la palabra a los citantes, a la Representante Jennifer Pedraza hasta por 20 minutos.

Honorable Representante Jennifer Dalley Pedraza Sandoval:

Hola, muy buenos días para todos los colegas, para el Ministro de Minas, para la Viceministra de Hacienda, para todos los funcionarios que nos acompañan, pero especialmente para él, las personas del sector social que hoy nos acompañan y que, seguramente, si esta Comisión lo considera pertinente, van a poder intervenir más adelante: voceros del sector del transporte, del sector de carga, académicos y académicas, que han venido planteando que hay otras alternativas, que no implicarían necesariamente que el precio del combustible suba de esta manera tan exagerada. Y me encantaría muchísimo que esta Comisión pudiese escucharles en algún momento de este debate a los diferentes sectores del movimiento social, que quizás por ahí quisiera empezar y es que, si esta medida la estuviera tomando cualquier otro Gobierno, seguramente estaríamos teniendo al movimiento social, con toda la razón, movilizándose de manera masiva en las calles, porque es una medida, primero regresiva, que no distingue a las personas de altísimos ingresos, de la gente del común que hoy ya siente esta decisión en sus bolsillos y además, quizás lo más importante, que no es una obligación.

Colombia tiene otras alternativas que no implican caerle al sector productivo, al sector de transporte y progresivamente a todas y a todos nosotros. A la gente que coge Transmilenio y transporte público le digo: sí, como dijo el Ministro de Hacienda, después de las elecciones de octubre, incrementan el precio del ACPM, porque no quieren que se quemen sus listas y que la gente los castigue en las urnas, entonces los que vamos a sentir ese impacto en el ACPM vamos a ser todas y todos los colombianos y colombianas, porque este es el combustible que se utiliza para el transporte de carga de los alimentos, como si hoy los alimentos no estuvieran caros. Eso va a ser una consecuencia nefasta de la decisión de este Gobierno, que como voy a mostrar a lo largo del debate, no dista para nada de lo que han hecho los Gobiernos anteriores. En combustibles, el Gobierno del Presidente Petro traiciona el mandato social de cambio, hace lo mismo que han hecho los Gobiernos anteriores, y termina afectando el bolsillo de la gente del común, y lo digo como una persona que votó por este Gobierno en la segunda vuelta y que ha exigido que haya un cambio en la política en nuestro país.

Empecemos, hablemos de algo de lo que poco se ha hablado en el debate de la gasolina, ¿no?, que el Gobierno anterior dejó una deuda infinita en el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible. ¿Por qué? Empecemos desde el principio del problema: en 1998, el expresidente Pastrana tomó la decisión política, porque es una decisión política, de amarrar el precio de los combustibles en Colombia, gasolina y ACPM, al precio internacional. Ecopetrol es el principal productor de gasolina, y tomaron en ese momento la decisión de pagarle como si en Colombia ganáramos como los extranjeros, como los norteamericanos, y como si ganáramos en dólares. Amarrando el precio de la gasolina en Colombia y del ACPM al precio internacional, pues no sé si en ese momento nadie se le ocurrió decirle, pero yo creo que sí: “Oiga, señor Presidente, ¿no le parece grave que nosotros amarremos el precio de un bien intermedio tan importante como los combustibles a un precio internacional?”. ¿Por qué es tan grave? Porque precisamente el precio internacional no depende ni lo puede controlar Colombia, por el contrario, si por ejemplo Rusia decide entrar en una guerra contra Ucrania, el precio del barril del petróleo y, por ende, el precio de la gasolina se va por los cielos.

¿Y por qué tienen que terminar pagando los platos rotos la gente del Amazonas que necesita utilizar combustible para las lanchas, incluso las ambulancias?, como ya lo va a presentar la Representante Acosta. ¿Por qué lo tiene que pagar la gente que no tiene electricidad y que hoy utiliza plantas a punta de ACPM y gasolina? ¿Por qué tienen que pagar los platos rotos la gente que, ante la falta de un transporte público digno en un país, en el que su principal ciudad ni siquiera tiene metro? ¿Por qué tiene que pagar los platos rotos de la guerra entre Rusia y Ucrania la gente pagando el combustible más costoso en Colombia? No hubo nadie que le dijera al Presidente Pastrana, además, ¿por qué Colombia va a perder su soberanía energética cuando el 75% de los combustibles que consumimos los producimos aquí en Colombia? ¿Por qué nos quieren aplicar la lógica de los países que sí tienen que importar todo su combustible?

Aquí una Representante un día dijo: “No, antes agradezcan que el precio del galón de gasolina está superbarato, vean lo que nos están cobrando en Chile”. Chile es un país importador neto de combustibles, no tiene las riquezas naturales que hoy tiene nuestro país, si hablamos de petróleo. En ese sentido, nadie le dijo en ese momento al Presidente Pastrana, estoy segura de que sí, mucha gente se lo dijo, pero como en ese momento era una orientación del Fondo Monetario Internacional, que entonces Colombia tenía que amarrar el precio de los combustibles al precio internacional, pues no hubo poder humano que hiciera que no se adoptara esa decisión.

Añado algo, en ese momento el precio del barril del petróleo estaba en \$20 dólares, o sea, pues bueno, no regalado, pero sí estaba muy barato en comparación a como lo tenemos hoy, 10 años después en el 2009, el precio del barril del petróleo pasó a \$122 dólares,

haciendo que ese incremento del precio y ese efecto de la especulación financiera, porque es muy importante decirlo, si nosotros amarramos el precio de un bien que producimos acá, al precio internacional, vamos a quedar sometidos a las dinámicas de especulación financiera, que es que compran futuros, porque así funciona con el petróleo en la especulación. El casino de Wall Street termina inflando fácilmente los precios, así ni siquiera responda a variaciones en el costo de producción, pues eso le tocó precisamente a Uribe, imagínense, a Uribe le tocó el incremento del precio del barril de petróleo y las cosas buenas que eso traía para Colombia, pero también las cosas malas que traía como el encarecimiento del galón. Y Uribe, pues, para no quedar mal con nadie, pues dice: “No, yo no voy a perder mi popularidad”. Y crea, ahora sí, lo que conocemos como el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible. ¿De qué se trataba el Fondo de Estabilización del Precio del Combustible? Si el precio internacional se ponía muy caro, como estamos en este momento, Uribe dijo: “No, yo no quiero perder mi popularidad con la gente.

Entonces, lo que vamos a hacer...”, pudiendo cambiar la fórmula para que no dependiéramos del precio internacional, Uribe no lo hizo, sino que lo que hizo fue crear el Fondo, en donde le íbamos a quedar debiendo a Ecopetrol, por cada galón que vendiera, el diferencial entre el precio nacional que, en términos generales, en la mayoría de años ha estado por debajo del precio nacional que el precio internacional, e íbamos acumulando esa deuda que progresivamente ya no fue una deuda, sino que hoy se estiman \$36 billones de pesos. Es decir, pongamos un ejemplo, a los precios del día de hoy, si hoy colombianos y colombianas, moteros, transportadores de carga, personas que necesitan el combustible, gasolina y ACPM para cualquier cosa. Si hoy se vende el galón en el golfo de, en Texas, si se vende el galón en 4 dólares y el dólar está en 4.000 pesos, por eso es que el Presidente quiere subirlo a 16.000 pesos, el precio de la gasolina, porque nos están obligando y nos están imponiendo el precio internacional. Pero como hoy, ¿cuánto nos están cobrando? Nos están cobrando 13.500 pesos en promedio en todo el país por el galón, entonces yo les pregunto: ¿quién pone esos 2.500 pesos adicionales? Eso es lo que hoy se pone en el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible, que lo ha venido cubriendo de alguna manera el Gobierno con los impuestos. Ahora, esa deuda quedó como cuando uno va a la tienda y le fía al vecino, y pues nunca le paga, o sea, no había un desembolso como tal de esa deuda, sino que se ha venido acumulando el debe, la deuda, con Ecopetrol.

Entonces, ¿qué nos dice el Gobierno?: “No, por las pésimas decisiones del Gobierno anterior, hoy llegamos a \$36 billones de pesos en esa deuda”. Pues resulta que esa deuda es una deuda de yo con yo, porque, ¿quién es el principal productor de petróleo? Ecopetrol. ¿Y quién es el principal dueño de Ecopetrol? El Estado colombiano. El 88.5% de las acciones de Ecopetrol son nuestras, son de todas

y de todos los colombianos, y si el día de mañana dijéramos: “bueno, vamos a sacar esos \$36 billones de pesos del Presupuesto General de la Nación, y se los vamos a entregar a Ecopetrol, para pagar esa deuda con Ecopetrol” ¿Qué pasaría? Si Ecopetrol distribuye esos \$36 billones de pesos en sus accionistas, el 88.5% de esa plata se volvería a meter a la plata del Gobierno nacional, o sea, es una deuda de yo con yo. Pero le pongo un asterisco, hagamos un peaje, y es el peaje de los accionistas privados de Ecopetrol, que son el 11.5% de la propiedad de esta empresa, en donde ustedes pueden encontrar JP Morgan Chase, los principales bancos, digamos, del mundo. No estamos hablando como nos decían cuando privatizaron Ecopetrol, que cualquier colombiano iba a poder tener un montón de acciones de Ecopetrol, los principales accionistas privados de Ecopetrol son la banca multinacional. O sea, no estamos hablando aquí de la señora de la esquina, sino que vamos a terminar pagándole un peaje por ese Fondo de Estabilización de Precios del Combustible a los accionistas privados de Ecopetrol.

¿Qué quiere hacer el Gobierno Petro? Digamos, ¿cuál es el gran cambio que el Presidente ha propuesto sobre la política en materia de combustibles? Que ya el Gobierno no ponga esa plata, sino que la tenga que pagar la gente del común. Han vendido un montón de mitos que me voy a dedicar a desmontar en la última parte de mi intervención, pero qué tiene, ¿por qué tiene que pagar los platos rotos de estas pésimas decisiones que, como ustedes se pueden dar cuenta, las ha tomado Colombia misma? O sea, poniéndonos la soga al cuello. ¿Por qué un país que es productor de combustibles tendría que someterse a pagar el precio internacional como si fuera netamente importador? O sea, ya nos quedamos con lo duro que es la producción petrolera, con los efectos medioambientales, ¿y no podemos tener ni siquiera los beneficios de tener combustible barato? Es que para tener una economía desarrollada y el crecimiento económico se necesita por lo menos tener energía barata y transporte barato, cosa que no hemos tenido nunca porque no había una apuesta por desarrollar la industria nacional, y eso parece ser un asunto que no le importara al Gobierno nacional.

Al final, ¿de qué se trata esto? Quizás la mentira que más me ha indignado es que el Gobierno dice por todos lados: “No, es que en Colombia estamos subsidiando el precio de los combustibles”. A ver, si es que fue un Gobierno de Colombia el que decidió inflar el precio de los combustibles.

Qué tal si yo les dijera mañana, ustedes me eligen Presidenta, y yo les dijera mañana: “Ya no vamos a cobrar el rollo de pan a \$400 pesos o a \$300 pesos, sino que lo vamos a pagar como lo pagan los gringos, y como en Estados Unidos el pan vale \$2.000 pesos, señores, se me van bajando de la plática porque ya el pan no vale ni \$300 ni \$400, sino que me vale \$2.000”. Ah, pero para evitar que haya protestas, les digo: “no, mentiras, en \$2.000 no, mejor en 1.500, pero agradezca que le voy a subsidiar los otros \$500 pesos, por no cobrárselos en \$2000”. Eso es

lo que están haciendo con la gasolina, no existe un subsidio al consumo de la gasolina para las personas que la demandan, sino que lo que está subsidiando Colombia es la ganancia artificial de Ecopetrol y el peaje que les estamos pagando a los privados de Ecopetrol. Vía ese camino, los que terminan inflando los recursos que reciben son el Gobierno nacional.

¿Saben quién decía esto antes? ¿Saben quién decía esto? ¿Quién se paraba aquí en el Congreso a decir: vía el incremento del precio de la gasolina, lo que realmente está pasando es una reforma tributaria a la que nadie le pone ese nombre? El Presidente Gustavo Petro: “En realidad, la gasolina en Colombia produce una reforma tributaria cada mes sin necesidad de ley”. O sea, el Presidente tiene muy claro que cuando le suben el precio a la gasolina, los que reciben más plata son efectivamente Ecopetrol, y vía los dividendos que Ecopetrol distribuye a la nación, más recursos para el Presupuesto General de la Nación. Y yo no me opongo a que el Gobierno tenga más recursos, pero la pregunta es: ¿quién los está pagando? Si queremos financiar la transición energética, y este Gobierno le ha puesto el apellido de la transición energética justa, lo mínimo sería que paguen los realmente ricos de nuestro país. Eso no está pasando con la gasolina, y la gente ya no le cree ese cuento al Presidente de que: “No, van a pagar los de las Audis, los de los Audis, los de las Toyotas”. Porque ahora la gente está sintiendo, efectivamente, en su bolsillo el impacto de esta medida, y eso que ni siquiera han subido el precio de la ACPM porque en eso también han sido malintencionados queriendo dividir al movimiento transportador, porque el Presidente sabía que apenas suba el precio de la ACPM, obviamente que va a haber voces que se pongan en contra.

Entonces, les prometieron a los camioneros que en junio del año pasado iban a revisar la fórmula de cálculo del precio del combustible y no lo hicieron, sino que ahora le van a subir el precio a la ACPM en noviembre, y ahí sí vamos a quedar, digamos, sometidos, no solamente quienes consumen gasolina, sino también quienes nos alimentamos. Así que no hay ningún subsidio al consumidor, realmente estamos subsidiando las ganancias infladas, artificialmente por decreto, de Ecopetrol y de los accionistas privados de Ecopetrol.

¿Cuánto pretende el Gobierno recaudar, vía el incremento de la gasolina? 5 billones de pesos, o sea, un cuarto de la Reforma Tributaria, díganle a la gente ahora sí lo quieren asumir, díganle: ¿Les vamos a cobrar \$5 billones de pesos a la gente que, ante la falta de transporte público digno, ante el acoso que sufrimos las mujeres todo el tiempo en el transporte público, deciden movilizarse a través de una moto?, o díganse a la gente que necesita gasolina para moverse en una lancha, en lugares donde no hay carretera, ¿sí? Aquí están los Representantes todo el tiempo pidiendo vías terciarias.

La cereza del pastel es que en la Reforma Tributaria de Duque, que, obviamente, hizo más de esto mismo en el 2019, o sea, tumbamos la Reforma

Tributaria regresiva de Carrasquilla, y después aprueban otra Reforma Tributaria, en donde nos metieron un golazo; que fue incluir el cálculo de ese Fondo de Estabilización de Precios del Combustible en el cálculo del déficit fiscal. Viceministra, usted sabe qué, incluir esta variable en el cálculo del déficit fiscal, lo que va a hacer es, de nuevo, que Colombia se ponga la soga al cuello. Porque hoy las metas de restricción del déficit fiscal ya lo son suficientemente estrictas como para que incluyamos una variable internacional que no controlamos, que depende del mercado de especulación, que es el precio internacional del petróleo. O sea, realmente esto terminó siendo la gota que rebasa la copa y por eso es que hoy el Gobierno dice: “No, nos tocó pagar esa deuda”. Yo digo, de aquí en adelante es verdad que esa deuda está adquirida, sin embargo, de aquí en adelante existe la posibilidad de que los colombianos y las colombianas no tengamos que pagar los combustibles a precio internacional.

El Presidente se echa unos discursos de balcón que, yo digo, no me encanta. Me parece que es como el novio parlero que te echa el cuento hermoso y que tú dices: “No me representas”. Y a la hora del té, cuando vas a ver, actúa igual o peor que los anteriores presidentes. Porque él dice: “No”, en los discursos, “esta es la política neoliberal del Fondo Monetario Internacional”. Tiene toda la razón, pero cuando él va a tomar decisiones, lo que hace es aplicar lo mismo que le dicen. Y el peor argumento que le escuchaba a algunos colegas del Pacto es: “No, eso es una responsabilidad del Gobierno anterior, ¿cómo se le ocurre a Duque no subir los precios de la gasolina?”. A ver, acabábamos de salir de una pandemia o estábamos en pandemia, y no solo eso, si lo hubiera hecho Duque, ¿saben qué hubiera pasado al otro día? Con toda la razón y de manera justa, pues una movilización rechazando esa medida y ¿quién lo hubiera convocado? Velasco, el Ministro del Interior, y seguramente el Presidente Gustavo Petro. Entonces, dejen de decir que esto lo tienen que hacer porque es una decisión del anterior Gobierno; antes fue por las críticas del movimiento social que no hubo incrementos a la gasolina, no fue porque Duque fuera un hermoso presidente, tampoco que escuchara a la gente, sino porque sabía el desgaste político que tenía.

Para cerrar mi intervención, me voy a dedicar a destruir, bueno, a derrumbar algunos mitos que se han presentado. No, es que el subsidio de la gasolina, que ya les dije que realmente no existe porque es una decisión autónoma de cobrarnos más caro algo que producimos más barato, ya no tiene ninguna lógica. Que este subsidio de la gasolina les cae a los ricos, el Gobierno se la pasa diciendo, no, es que el subsidio, el 50% del subsidio, recae sobre el 20% más rico del país, pongamos los pies sobre la tierra, ¿qué hogares ubicados en el 90% más rico de Colombia son hogares conformados por personas que en promedio ganan un salario mínimo? Tenemos un país absolutamente empobrecido, 40% de los colombianos y de las colombianas sobreviven con la línea de pobreza, que

son \$427 mil pesos al mes, díganme, ¿cómo se paga un arriendo? Y pilas, los colombianos y colombianas, porque ustedes ya saben que cuando les digan: “No, es que esto le cae al 70% más rico de la población”, tal vez ustedes están ahí porque hoy una persona que gana un salario mínimo puede estar en el 70% del 40% de las personas más ricas de este país, o sea, tenemos una sociedad absurdamente empobrecida, ¿y eso no nos preocupa? En vez de enfocarnos, por ejemplo, en los percentiles, como tanto lo exigíamos cuando Duque estaba presentando su reforma tributaria, no nos sirven los datos por deciles, porque además de ser una sociedad empobrecida, somos una sociedad absolutamente desigual, y en lo que tenemos que enfocarnos es en el 1% más rico, en el 5% más rico, en el 0.1% más rico de este país, como tanto lo pedía el Director de la Dian cuando estábamos en este debate sobre la reforma tributaria.

En el 90% de la población, que es en el que va a recaer este incremento de la gasolina, el 65% del recaudo de esos 5 billones de pesos de reforma tributaria, vía incremento del precio de la gasolina, va a caer sobre las personas que ganan menos de 1.200.000 pesos, en promedio por hogar, o sea, eso es algo que tenemos que tener en la cabeza, no es verdad que esto solamente vaya a afectar a las personas ricas, a las multimillonarias que, además, ñapa, tanquean con extra y todos aquí lo sabemos. En el 90% más rico de la población, hay personas que siguen estando en la clase media, o sea, que ganan entre 700.000 pesos, ¿Se acuerdan como algunos Congresistas del Pacto se rasgaban las vestiduras porque la cifra del Dane era 700.000 pesos? Ya es clase media, la clase media está entre 700.000 pesos y 3.146.000 pesos, y esas personas están automáticamente dentro del 10% más rica de la población.

O sea, debatamos un poquito más a profundidad esa tesis de que esto solamente va a afectar a las personas de mayores ingresos. Y añado la porción del salario, como con el IVA, la porción del salario que las personas más pobres van a tener que destinar al pago del incremento del precio de la gasolina es mucho mayor que la porción del salario de las personas realmente adineradas que van a tener que pagar por el incremento del precio de la gasolina. Esto es la naturaleza regresiva de un impuesto que también cubre el precio del incremento del precio de la gasolina.

El 80% de las personas con motos son estratos del 1 al 4. O sea, la verdad, ¿cuál es el multimillonario que se mueve en moto desde Soacha hasta Usaquén? Subir el ACPM, además, va a encarecer el transporte de los alimentos y el transporte público, nos quiero ver acá en el debate porque como todos los Presupuestos Generales de la Nación, discutimos que la plata de los Sistemas Integrados de Transporte Público no es suficiente para pagar su operación, nos quiero ver, ¿cómo nos va a ir cuando le suban el precio a la ACPM? O sea, esto es una decisión que va a tener efectos sobre toda la estructura económica y productiva de nuestro país, al final, creo que esta tesis de que la gasolina recae, el incremento de la

gasolina recae sobre los más ricos, yo me podría dedicar aquí más tiempo a tumbarla, pero estoy segura de que la gente ya lo sabe, porque como lo ha venido sintiendo todos estos meses en su bolsillo y sabe que no hace parte de los más ultrarricos de nuestro país, pues ya no le crea al Gobierno.

Segundo mito: “No, que esta es una medida necesaria para la transición energética, señor Ministro”. Mientras no existan sustitutos, como lo ha probado la Cepal en los países de América Latina, encarecer el uso de hidrocarburos no va a disminuir las emisiones y ustedes lo saben, tanto que no planean que la gente deje de consumir gasolina, sino que planean recaudar 5 billones de pesos del incremento del precio. O sea, no es verdad que esperen que la gente cambie a otro tipo de alternativas, porque además no las hay, ¿cuánto vale un carro eléctrico en Colombia? ¿Cuánto vale una moto eléctrica? ¿Cuántos metros es que nos sobran? ¿Cuántos trenes para movernos, por ejemplo, desde Facatativá hasta Bogotá tenemos? No es verdad que existan sustitutos, y en esa medida, si no existen sustitutos, incrementar los precios del combustible en este momento lo que va a hacer es que la gente, pues, se clave, le toque pagar y no tenga ninguna otra alternativa. Además, esta no es una medida amarrada a ningún plan estratégico de transición energética...

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Termine, Representante, hasta por 5 minutos.

Honorable Representante Jennifer Dalley Pedraza Sandoval:

Bueno, ¿y cuál es la respuesta que siempre nos dan? Porque seguramente aquí lo van a plantear: No, pues que la gente coja cicla. El trayecto promedio en Bogotá en cicla es de una hora y veinte minutos. O sea, no es de Chapinero al Congreso, estamos hablando de la gente que se gasta al día tres horas en bicicleta, y para la que, seguramente, la carne es un lujo hoy en el almuerzo. Así que no nos vayan a decir que es un sustituto perfecto la bicicleta, mucho menos con la inseguridad rampante, no solo de Bogotá, sino de todo el país.

Que si cambiamos, y este es el último mito, ya qué, pues ya no alcancé a decir más, pero el mito con el que han justificado amarrar el precio de la gasolina al precio internacional es que, si no le pagamos a Ecopetrol en dólares, entonces Ecopetrol va a llevarse todo nuestra gasolina y la va a vender en el exterior. Ecopetrol es una empresa pública, principalmente de propiedad del Estado, es un activo estratégico de la nación, y lo es porque uno de sus objetivos es garantizar la soberanía energética de nuestro país, y el abastecimiento en primera instancia de nuestra gente, y ojalá a precios justos.

Nuestra propuesta para resolver este problema es que el Gobierno convoque a una mesa técnica en donde participe el sector del transporte, el movimiento social, los académicos, las académicas, los productores, y se revise una forma de ponderar, porque es verdad que importamos el 25% de los

combustibles. En ese 25% tiene sentido que las variables internacionales pesen, pero ¿por qué todo el precio de la gasolina? Sentémonos a discutir esto y dejemos la pereza mental de creer que no hay ninguna otra solución sino clavar a la gente pobre para resolver este problema. Y, por último, la forma real de fortalecer Ecopetrol, yo propondría, es no dejar de explorar reservas de hidrocarburos, ese sí es el punto central, y pues ahí sí parece que al Gobierno no le importa la fortaleza de Ecopetrol.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Muchas gracias, Representante. Damos el uso de la palabra a la Representante Yenica Acosta.

Honorable Representante Yenica Sugein Acosta Infante:

Presidente, quiero agradecer a la Representante Jennifer Pedraza por esa excelente presentación. Es la realidad que vivimos hoy en Colombia. Quiero saludar al Ministro Ómar Andrés Camacho, Ministro de Minas y Energía; a la doctora María Fernanda, Viceministra Representante del Ministro de Hacienda; al Director de Hidrocarburos, Felipe González, quien ha estado en nuestras mesas de trabajo y ha tenido toda la voluntad, pero lastimosamente seguimos con el inconveniente en el Amazonas. También quiero saludar a Ismael Pantevis, Secretario de Gobierno de la Alcaldía del municipio de Leticia. Mi nombre es Representante Yenica Acosta, Representante del departamento del Amazonas, por el Centro Democrático.

Por favor, ¿me pueden publicar la presentación? Para ponerlos un poco en contexto, siguiente, el Amazonas está en una distancia de 1092 kilómetros desde Leticia, su capital, al departamento del Amazonas, la única vía de transporte inmediata que tenemos es la vía aérea. Y es un departamento que ha estado olvidado y que aquí, como Representante, siempre he alzado la voz diciendo: “Gobierno nacional –no solamente este, desde el Gobierno anterior–, pónganos atención”. Necesitamos un enfoque diferencial, Amazonas es un departamento que, dentro de los 32 departamentos del país, en competitividad, estamos en el puesto 30, en pobreza en el puesto 27, y en innovación en el puesto 25. Realmente es un departamento que hoy pide a gritos una solución por parte del Gobierno, y un enfoque diferencial de todos los sectores porque nos está afectando la economía.

Ministro, usted dirá: “Pero que es que el problema de Amazonas no solamente es el alza en el precio del combustible”. Hace una semana estuvo aquí el Ministro de Transporte, quien también nos escuchó y agradezco también su voluntad, pero la respuesta del Director de la Aeronáutica, ¿sabe cuál fue? Que no se podían regular los precios de los tiquetes aéreos porque afectaba las finanzas de las aerolíneas, y no me deja mentir ninguno de mis compañeros. Y que las tarifas aéreas se debían a esas alzas, que hoy están reflejando en los tiquetes aéreos, a los altos costos del combustible. Siguiente.

¿Cuáles son los temas relevantes para el departamento del Amazonas, al cual represento? El aumento de los precios de los combustibles, gasolina y diésel, el aumento del precio de las tarifas aéreas, y la importancia la focalización del Amazonas en la transición energética. Siguiendo. Ahí ustedes pueden ver las filas tan largas que llevamos más de seis meses teniendo en el departamento del Amazonas. ¿Por qué? Porque realmente Terpel, que es el que abastece de combustible a las bombas autorizadas, a las empresas autorizadas, a veces más o menos en 10-15 días, dicen: No tenemos más combustible, porque el del combustible va a ser trasladado, vía fluvial, desde Puerto Leguizamo - Leticia, que cuando los niveles del río los tenemos altos pueden durar 28 días, pero cuando esos niveles están bajos hasta más de un mes, mes y medio. Y resulta que en las mesas de trabajo con el Ministerio de Minas y Energía, y Presidencia, Terpel se comprometió en aumentar la capacidad de almacenamiento de combustible en el departamento del Amazonas. Hoy tenemos 340.000 galones subsidiados y necesitamos que en el departamento del Amazonas tengamos, por lo menos, un mínimo de 800.000 galones subsidiados, ahí prestos a ser distribuidos en los puntos de venta.

Esto es un cuadro que yo traje a colación, es una fuente de un distribuidor de Leticia. Mira el aumento de mayo a junio: esto es combustible subsidiado de 13.600 pesos a \$16,844 en el mes de julio. Miren el aumento del galón de combustible en el departamento del Amazonas que afecta a todos los sectores. Más adelante les voy a decir por qué nos afecta el valor del combustible. Siguiendo. Monitoreo de precios del puesto de servicios autorizados en corte a 8 de agosto, o sea, al día de hoy. Combustibles con subsidio a 15.445 pesos el galón y sin subsidio –el subsidiado nos dura 10 días–, de ahí en adelante sin subsidio a \$17.444 el galón. El diésel no ha aumentado mucho, pero también tiene un aumento representativo de \$11.800 con subsidio y sin subsidio \$11.996.

El departamento del Amazonas tiene nueve áreas no municipalizadas, Ministro y doctora, las cuales son totalmente dispersas y la única manera de llegar de forma inmediata es vía aérea. ¿Sabe cuánto cuesta el galón de combustible a Avgas? 42.300 pesos el galón, que utilizan las avionetas. Y un avión como Avianca o Latam, que es Jet A-1, \$17.725. Según los Ministerios que hemos visitado, los altos costos en los tiquetes se ven reflejados por el alto costo del combustible, y una perla: Avgas no está regularizado en el departamento del Amazonas, entonces, el distribuidor lo vende al precio que desee. El combustible motor llega a Leticia. Ya ustedes vieron en la tabla anterior a qué valor llegaba subsidiado, que llega a \$15.445, y cuando no está subsidiado a más de \$17,000 pesos. Pero resulta que las comunidades indígenas de Leticia, Puerto Nariño, y las nueve áreas no municipalizadas, se transportan en unas embarcaciones pequeñas que se llaman “pequepeques” o las rápidas, que llevan los turistas, un sector que hoy también está siendo afectado.

Yo le pregunto al Presidente Petro: dentro de sus propuestas decía que el turismo iba a ser el petróleo verde. Creo que está fallando, porque en el Amazonas ha disminuido el turismo; gracias a estas alzas del combustible. ¿Por qué traigo a colación esta información relacionada en estos cuadros? Porque en las áreas no municipalizadas, por el transporte, por la logística, se ve aumentado el valor a 20.000 pesos, la gasolina que llamamos motor o la gasolina pura, pero alguna de estas embarcaciones requiere que la gasolina sea lubricada, pues nos aumenta el valor a \$25.000 pesos galón. Una comunidad indígena que va con sus productos a Leticia, ofrecerlos, o a las cabeceras corregimentales, ¿usted cree que si lleva un producto a vender va a recuperar el precio al valor del galón de combustible? Ahí se los dejo en interrogante. Sugerencias: necesitamos la regulación de alguna manera, necesitamos una vigilancia y control de la venta del combustible en el departamento del Amazonas. De pronto me irá a decir el Director de Hidrocarburos, el doctor Felipe: “Pero es que estamos en una frontera”. Y ojo, que de pronto del Brasil y del Perú están viniendo a comprar el combustible a Leticia. Pues les cuento, el Amazonas tiene dos fronteras, Brasil y Perú, y somos libres de tránsito, y hay colombianos que por calidad de vida y costos se tienen que ir a vivir a Tabatinga, porque el arriendo es más económico o porque los productos de la canasta básica familiar son más económicos, o se van para Santa Rosa.

Y entonces, ¿qué le vamos a decir al colombiano que vive en estos lugares? “Qué pena, no le vamos a vender combustible”. Donde por años dependemos de las dos fronteras, si no estuviéramos desaparecidos, así de sencillo. Entiendan, compañeros, entiendan, Ministros, que el Amazonas es diferente a todos los departamentos del país, es distinto, la calidad de vida allá es muy costosa y por eso necesitamos ese enfoque diferencial y no respuestas de que van a afectar las finanzas de aerolíneas o de empresas. Esto simplemente es decirles que son consecuencias, supuestamente, del alza del combustible.

Avianca, si pueden entrar a las páginas, no hay cupo. Siguiendo. Siguiendo, por favor. Una ruta para Leticia, la más económica que usted consigue, es por ruta 800.000 pesos, ida y regreso \$1.400.000 y simplemente tenemos dos aerolíneas y he insistido que ingrese Satena, o busquen convenios internacionales, y que aterricen aviones en Leticia los que van para Suramérica, no sé, pero aquí quien está siendo afectado es el bolsillo del amazonense, y ustedes dirán: ¿y por qué incluyen transporte con combustible o con este Control Político? Porque es claro, el alza del combustible afecta la economía de todo el departamento del Amazonas, y ni digamos los precios del valor de los productos de la canasta básica familiar. Siguiendo.

Satena, ¿sabe cuánto cuesta un tiquete de Leticia-Chorrera-Pedrerá-Tarapacá-Puerto Santander? Y estamos en el mismo departamento, alrededor de 800.000 pesos, ¿será que una persona que vive del día a día, donde no hay empresa, donde tienen que

trabajar, si acaso vivir y sostenerse de la pesca, va a tener 800.000 mil pesos?, y no para salir de Leticia o de su corregimiento por turismo, por necesidad, de atención en salud, por estudio de los jóvenes y de los niños, por trabajo. O es que nos toca ahorrar, no sé de dónde, mensualmente para poder salir, si de pronto en la familia se presenta una urgencia, y esto es un ejemplo, sale más barato salir cualquier parte del país, ejemplo, Panamá 727.000 pesos, que ir a Leticia o una de las áreas no municipalizadas del departamento. Siguiendo.

Las sugerencias, como lo había mencionado: regular las tarifas, buscar la manera, Ministro, de aumentar el cupo. Yo sé que ustedes van a hacer unos ajustes en los cupos de los subsidios de combustible en el país. Pensemos un poco en el Amazonas y en lo que yo les estoy hoy exponiendo: aumentemos el cupo del subsidio para los habitantes del departamento del Amazonas, exijámosles a Terpel que aumente su cupo de abastecimiento y que tenga opciones A, B, o C cuando el río Putumayo esté bajo, porque no podemos terminar afectando es el bolsillo de los amazonenses y la economía de las personas que habitan esta puerta verde de Colombia. Y yo creo que bastantes recursos sí que le entran al país, ¿dónde está? Y pregunto al Ministro, al Ministerio de Hacienda, los recursos que ingresan a los colombianos por preservar la Amazonía, esos bonos ambientales. Pues en esta problemática, y hoy que el Presidente está en Belén, que lastimosamente porque teníamos programado no pude estar -porque pertenezco al Parlamento Amazónico, ¿por qué no llevar un mensaje claro? Si queremos seguir preservando nuestra Amazonía, pues tenemos que darle la calidad de vida que se merecen esos pueblos indígenas y las personas que habitan, que por años han preservado esa biodiversidad.

No podemos simplemente utilizar el Amazonas como marca comercial y que le entren recursos al país. Esa plata que llega al Amazonas, que se vea reflejado, que se ve reflejado en programas, pero con enfoque diferencial, y que ustedes conozcan realmente la realidad, los invito a que vayan al Amazonas, se monten en una moto, alquilen una lancha, o vayan a conocer las áreas no municipalizadas, a ver si ustedes dicen: “es que el bolsillo realmente se ve afectado y no me alcanza”.

Importancia de la focalización en el Amazonas de la transición energética. He insistido que Amazonas tiene que ser un departamento ejemplo en el país, y transformarlo en una biodiversidad, pero para eso tenemos que focalizarnos en esto. Hay miles de comunidades, Ministro, y le agradezco a su Gobierno y al Gobierno anterior, que más de 500 familias hoy gozan de tener energía alternativa y que están terminando el proyecto, pero también tenemos que ir más allá, porque también hay miles de amazonenses que hoy no gozan de energía, ni siquiera por horas; simplemente hay comunidades que no tienen energía. Y empezar también a motivar y a visibilizar proyectos para frenar la deforestación, tanto por la ganadería, aunque Amazonas no es fuerte en esto, pero sí los

otros departamentos de la Amazonía, pero sí el tema de la minería ilegal.

En energía, la celebración de proyectos que permitan que las comunidades tengan acceso a electricidad como lo veníamos haciendo, y la eficiencia energética en programas que nos ayuden a fortalecer esto en el departamento del Amazonas. Presidente, quiero simplemente que me regale un espacio para presentar unos videos muy cortos de miembros del comercio, que hoy también quieren dejarles un mensaje a ustedes:

Videos: El departamento del Amazonas se ha visto gravemente afectado desde el año 2021. El turismo ha sido el más afectado, sector que es el jalonador de la economía en el territorio. Esto ha generado altos costos en los tiquetes aéreos, afectando a la comunidad local, especialmente a la población de las áreas no municipalizadas del departamento, donde el único medio de acceso es por vía aérea o fluvial desde la ciudad de Leticia. Si bien es cierto, es cierto el hecho de estar ubicados en zona de triple frontera trae algunos beneficios, también nos expone a tener que lidiar con problemas socioeconómicos, como, por ejemplo: 1. El desabastecimiento a causa de los bajos niveles del río en temporada de verano, incrementando los precios de los productos que llegan por este medio y que a su vez tardan en ser descargados de las embarcaciones, afectando a los comerciantes y consumidores. 2. Incremento en el precio del combustible (gasolina) que necesariamente se utiliza para operación aérea, terrestre y fluvial.

Presidenta de Fonturama, Luz Jenny Torres Parra (en el video):

Desafortunadamente, estamos viviendo una de las crisis más tremendas en el sector turismo, el cual es el que jalona y dinamiza la economía del departamento del Amazonas. Desde la crisis que sufrimos a nivel mundial por el tema del COVID, y que nosotros nos vimos nuevamente afectados por el segundo cierre del aeropuerto por la variante del COVID brasilera, pues no nos hemos podido recuperar. Ese empleo que perdimos durante estos tiempos de pandemia no se ha podido recuperar. Entonces, realmente estamos en un SOS que necesita una atención urgente del Gobierno nacional.

Gerente Hotel Malokamazonas, Paola Porras (en el video):

Adicionalmente, la inflación a nivel país y a nivel mundial también nos golpea mucho, el incremento gradual de la gasolina. En este momento aquí tenemos galón de gasolina a más de 15.000 pesos, lo que directamente incide en los costos a nivel global de la operación.

Gerente Agencia de Viajes y Turismo Paraíso Ecológico, Diva Santana (en el video):

Nos ha afectado los cupos aéreos la salida de la aerolínea Viva Air, ¡increíble! Pero ha sido un monto total donde realmente los costos de los tiquetes están demasiado elevados. Hablamos de las aerolíneas que en este momento se están viviendo a nuestra región, hablamos también del IVA de los tiquetes, que hay

veces decimos que no afecta, pero realmente sí afecta la parte aérea. Estamos también contando lo que es la parte del combustible, que la inflación es demasiado grande para este sector, cuando en muchísimas ocasiones el río Amazonas está totalmente seco, las barcas no alcanzan a llegar y son perjudiciales para nosotros.

Estamos invitando al Gobierno regional, nacional, para que se den cuenta de la poca gobernanza que tenemos en esta región. Una región donde nos ha abandonado en su totalidad y no podemos contar con esa afectación donde decimos nosotros: “Oye, vamos a hacer algo”, y realmente nos tienen abandonados.

Honorable Representante Yenica Sugein Acosta Infante:

Quiero terminar diciéndoles que el aumento del valor del combustible más el aumento del valor del transporte, tanto de carga vía fluvial como carga vía aérea hoy tienen al departamento del Amazonas en UCI. El transporte de Neiva a Leticia es muy costoso, y realmente necesitamos un trabajo mancomunado, como lo hemos venido haciendo, pero con resultados del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Comercio. Hoy Amazonas dice: “Gobierno nacional, volteen la mirada, SOS para Amazonas”. ¡Amazonas no está lejos, Amazonas está olvidado! Muchísimas gracias.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Gracias, Representante. Bueno, comencemos entonces con la dinámica de las intervenciones de los miembros del Gobierno nacional. ¿También es citante? ¡Qué pena, Representante!, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Hugo Danilo Lozano Pimiento:

Presidente, muchas gracias. Ministro, bienvenido, al Director de Hidrocarburos, a la doctora María Fernández de Hacienda, bienvenidos siempre a esta Comisión. Compañeros, muy buenos días para todos, a la Mesa Directiva y a todos los presentes. Ministro, yo quiero empezar con el mismo tema del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, que es lo que ha generado toda esta cantidad de problemas a nivel nacional y mucho más a nuestros departamentos alejados, rurales, dispersos como el Vaupés. Mi nombre es Hugo Danilo Lozano, Representante a la Cámara por el Centro Democrático del departamento del Vaupés. La problemática que vivimos es muy parecida a la que vive en estos departamentos: Amazonas, Guainía, Caquetá, Guaviare, departamentos supremamente distantes.

Recuerdo el Fondo de Estabilización de Precios, Ministro. Fue creado para precisamente poder estabilizar esos precios de los combustibles, cuando el precio internacional, pues, estaba muy elevado. Yo recuerdo al doctor Luis Fernando Velasco cuando era Senador, y al doctor Gustavo Petro, hablando de este tema de las alzas de los combustibles. Recuerdo que para ellos en ese entonces tenían la fórmula perfecta para estabilizar los precios y no cargarle los aumentos

a la población colombiana. Hoy que son Gobierno, hoy que están en el Gobierno, cuando pueden tomar decisiones, entonces la única medida que ven es aumentar el precio de los combustibles para que toda la población tenga que suplir ese déficit. Entonces, ahí está el ejemplo de que una cosa es cuando se está por fuera del Gobierno, y otra muy diferente, muy incoherente, cuando se pueden tomar acciones verdaderas.

Resulta que ayer, en la alocución presidencial, el Presidente volvió a justificar el aumento de los precios de los combustibles. Él decía: “Que no podían seguir subsidiando a las personas ricas con Toyotas y con autos de alta gama porque pues, definitivamente, esa no era la política social que él quería implementar”. Lo que de pronto el Presidente no se da cuenta es que, de los 17 millones de vehículos automotores que tiene el país, 11 millones son de motociclistas, o sea, 11 millones de personas que tienen moto están pagando los incrementos del combustible hoy, y casi siempre son personas del estrato 1 al 3 los que consiguen una motocicleta para movilizarse para no tener que sufrir las dificultades del transporte público. 3.6 millones de vehículos, de autos, los tienen personas de los estratos de 1 al 4, que también consumen combustible. Entonces, el alza de los combustibles, primero que todo, no lo están pagando los ricos, el Presidente hablaba de 4.000 ricos en este país, pero le puso un impuesto a los combustibles para que lo paguen los 50 millones de colombianos que hay en Colombia. Entonces es una política regresiva, como le decían algunos Representantes, y que no se compadece con la situación crítica que viven las familias colombianas, porque como lo dicen estos letreros: “Cuando aumenta la gasolina, aumenta el costo de transporte, de distribución, el costo de los alimentos”.

Así nos digan hoy que la inflación está con tendencia a la baja, que el precio de los alimentos está bajando, uno sale a la plaza de mercado y definitivamente ve todo lo contrario. Yo creo que el precio de los alimentos ha bajado, pero porque les tocó a las cadenas de supermercados y todos los microempresarios del agro disminuirle el precio, porque la gente no estaba demandando los alimentos, eso es una razón que vale la pena justificar y estudiar. Entonces, Ministro, departamentos como el nuestro, como el departamento del Vaupés, hoy amaneció el combustible a 18.000 pesos, aquí a nivel país está en \$13.500. Hoy en Vaupés el precio es 18.000 pesos y la gasolina mixturada está en \$19.500 para las lanchas, para los motores fuera de borda. Entonces, me llama la atención muchísimo, porque cuando uno mira la estructura de precios que ustedes nos respondieron en el interrogatorio, el precio máximo en planta de abastecimiento mayorista está hoy en 10.886 pesos, eso era a junio del 2023, a eso sume el incremento ahorita de 600 pesos que creo que tuvo los combustibles a nivel nacional.

Entonces, es entendible que nosotros en esos departamentos no tenemos planta de abastecimiento y, obviamente, el valor del transporte de los

combustibles desde esa planta de abastecimiento más cercana, que debe ser por ahí San José del Guaviare, a la estación de servicio, pues ese costo de transporte lo debe establecer la autoridad municipal, lo dice la Resolución 90664 de 2014, como nos lo decían. Sin embargo, yo no veo cuál es el incremento, pues de \$10.886 a 18.000 pesos, que es cuando nos lo ponen allá en la estación de servicio. Yo creería que la CREG, que el Ministerio de Minas y Energía, deben ponerle atención al costo del transporte de esos combustibles.

En el Plan de Desarrollo creo que quedó un artículo donde hablan que en aquellos territorios de fronteras se van a crear plantas de abastecimiento, para evitar el tema del desbalance, del desabastecimiento de los combustibles. Ojalá que para esas regiones podamos contar con esta medida.

Y quiero hacer referencia, Ministro, al tema de los combustibles de aviación. Ustedes en el interrogatorio nos decían que ustedes tienen la vigilancia y la regulación del combustible Jet A-1, que es el combustible que utilizan los aviones de turbina, pero que no regulan el precio del combustible de esas avionetas tipo Cessna, que son las que vuelan en esos territorios o antiguos territorios nacionales. Y me parece desafortunado porque le están dejando al mercado de los aviones del transporte aéreo la regulación del precio de esos combustibles, como lo decía la Representante Yenica. Por ejemplo, en esta semana que estuve en Vaupés, un trayecto de Mitú, capital del departamento, a Acaricuara, que son 20 minutos, 20 minutos para allá, 20 minutos para acá, vale \$1.400.000, un vuelo de 250 kilos. Eso quiere decir que la hora vuelo está muchísimo más alta que, pues, a nivel nacional. Entonces, la primera petición, Ministro, es busquemos la manera de regular el precio de esos combustibles, porque nos afecta directamente en todo el costo de la canasta familiar al departamento del Vaupés. Entonces, se convierte en una especulación de precios, entonces se nos hace invivible la calidad de vida en estos departamentos. Entonces, es la primera petición que le queremos hacer.

Yo entiendo que el país necesite más recursos para su política social, pero es algo que yo quisiera que el Gobierno nacional y sus carteras, sus Ministros, evaluaran: ¿qué tan viable es seguir manteniendo un Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, doctora Jennifer? Estos fondos, este Fondo de Estabilización de Precios lo único que está mostrando es una rigidez, una rigidez y una inflexibilidad para controlar el valor del precio de los combustibles en el país. Nosotros no podemos seguir pagando el valor de gasolina, como lo dijo la Representante, como si estuviéramos adquiriendo ese galón de combustible en dólares. Entonces, yo creería, es una petición, Ministro, hay que revisar si ese Fondo de Estabilización está cumpliendo con el objeto para el cual fue creado.

El Presidente dice que necesita plata para la política social, pero no es de este fondo. Este fondo fue creado para otra cosa, entonces, hay que revisar su viabilidad en el tiempo. Entonces, Ministro, esa es

la petición: regular el combustible de las avionetas Cessna, Jet A-1, que creo que se movilizan con estos combustibles naftas de 91 octanos, y que el Ministerio de Minas no ha querido reglamentar, y eso nos está incrementando los costos. Entonces, yo creo que esa es la primera tarea para el Ministerio de Minas: revisar el Fondo de Estabilización de Precios y, obviamente, mirar de qué manera este combustible nos lo subsidian en los departamentos de estas zonas de frontera.

El Vaupés es frontera con Brasil; Ministro, y desafortunadamente es una frontera de selva. En el resto del país, yo me imagino que se disparó el contrabando de los combustibles. De La Guajira, pasando por Norte de Santander, Arauca, Guainía, por lo menos, por lo menos pueden adquirir el combustible de contrabando mucho más económico, con estos precios tan altos que tiene el combustible. Nosotros en el Vaupés ni siquiera podemos contrabandear el combustible como para decir que lo vamos a adquirir más barato, porque es una frontera muerta económicamente y comercialmente hablando. Entonces, Ministro, le agradezco su atención, a los miembros del Gobierno Nacional. Presidente, muchísimas gracias, quiero dejar hasta acá mi intervención, muy amable.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Muchas gracias, Representante Hugo Danilo, por su intervención. Bueno, ahora sí daremos paso a la dinámica del debate, dándole el uso de la palabra a los funcionarios del Gobierno nacional.

La dinámica, Representantes, la habíamos estipulado que los citantes intervienen de primero, posterior los funcionarios del Gobierno nacional, y se –por petición de la Representante Jennifer Pedraza– se someterá a votación Sesión Informal, para que puedan intervenir algunos ciudadanos y miembros de gremios. Ya la honorable Comisión decidirá si lo cree pertinente. Posterior, se abre el debate para que participen los Representantes y puedan intervenir. Y luego de eso, viene la respuesta por parte del Gobierno nacional. Claro que sí, Representante, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Yenica Sugein Acosta Infante:

La presentación se transmitió vía el *Canal de Congreso*, vía YouTube. Manifiestan de que no, entonces, dejo como constancia eso, porque los amazonenses estaban prestos a escuchar este debate, y por favor...

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Representantes, para aclarar, entonces, cambiando un poco el cronograma de la agenda del debate: Abre el Gobierno nacional, posteriormente se abre la discusión a los Representantes y luego se declara Sesión Informal para que puedan entrar los miembros de la ciudadanía. Gracias.

Vamos a darle el uso de la palabra al Ministerio de Minas y Energía, al Ministro, para que pueda dirigirse a la honorable Comisión. El Ministro se encuentra en el baño. Regalemos un espacio, un receso de 5 minutos y seguimos. Retomamos la sesión, y le damos el uso de la palabra al Ministro de Minas y Energía.

Ministro de Minas y Energía, doctor Ómar Andrés Camacho Triana:

Buenos días, tardes ya casi. Bueno, en primer lugar, presentarme: mi nombre es Ómar Andrés Camacho, nuevo Ministro de Minas y Energía. Un placer estar aquí. Me posesioné el viernes a las 6.00 de la tarde, estoy estrenándome en este momento en las células legislativas y quiero que, en primer lugar, sepan de mi disposición, de nuestra disposición, para atender las citaciones del Congreso, de cada una de las Comisiones y poder presentar nuestra visión sobre cada uno de estos asuntos de interés nacional y de interés de cada uno de ustedes, honorables Representantes

Frente a la convocatoria de este debate, es muy importante para nosotros presentar la visión del Gobierno, la visión que tenemos sobre la decisión que se ha tomado está en cabeza, especialmente, del Ministerio de Hacienda, por los impactos fiscales que tiene el Fondo, y que en la intervención que haga el Ministerio de Hacienda, creo que será una presentación a mayor profundidad del funcionamiento del Fondo. Pero para señalar algunos elementos de su funcionamiento, creo que debemos partir por decir que el Fondo de Estabilización de Precios perdió en el camino el rumbo de lo que debía hacer, tanto que, de manera sin distinguirlo, hablamos de subsidios cuando es un Fondo de Estabilización de Precios, no busca subsidiar combustibles. Sin embargo, la lógica con la cual Gobiernos anteriores manejaron el tema, nos ha llevado a un déficit que ya el Ministerio de Hacienda presentará, pero que va en crecimiento y que obliga a este Gobierno a tomar unas medidas, medida que ha llevado el Gobierno nacional a la disminución de los subsidios, es en la práctica, técnicamente, lo que se está haciendo y, qué cara a la ciudadanía, pues refleja unos incrementos, sin embargo, es de fondo, técnicamente, la reducción del subsidio que está haciendo el Gobierno en el Fondo de Estabilización de Precios.

Sin embargo, esta lógica, por la vía del Fondo de Estabilización de Precios y el déficit que tenemos, hay una vía de análisis para salir de esta situación y es la que se ha presentado en el debate de hoy, especialmente por la Representante Jennifer Pedraza, que tiene que ver con el análisis del precio y la estructura de costos de los combustibles, sin embargo, desde el Gobierno nacional tenemos un marco de referencia distinto, y nuestro marco de referencia es la Transición Energética Justa y allí es donde partimos de premisas distintas.

Si nos vamos por la vía de precios, en donde podríamos, y allí hay una propuesta típica de regular la ganancia, de limitar la ganancia, y esto tiene unas implicaciones económicas, más cuando

tenemos una empresa tan importante para el país como es Ecopetrol, que está expuesta a la Bolsa y que cualquier modificación en las ganancias va a tener unas implicaciones económicas tanto para la empresa, como macroeconómicas para el país. Y en ese sentido hay un debate allí, que desde el Ministerio de Minas y Energía, incluso en conversaciones con el Ministerio de Hacienda, estamos dispuestos a simular los escenarios, las implicaciones, los impactos, pero es un camino que, todas y todos, tenemos que considerar, tiene unas implicaciones económicas para el país, y tiene unas implicaciones también políticas desde la visión de este Gobierno, y es que Ecopetrol es determinante para sacar adelante la Transición Energética Justa que nos hemos propuesto.

Entonces, si hablamos desde un marco de referencia de transición energética, encontramos unos escenarios que nos permiten afirmar que resolver por la vía de precios no va a resolver realmente el problema de fondo. El crecimiento de la demanda de combustibles en el País, gasolina y diésel, ha venido en crecimiento, y para los próximos años, si continuamos con esta tendencia, vamos a tener un incremento considerable de los combustibles fósiles, de la gasolina en el país.

Entre 2021 y 2022, tuvimos un crecimiento del 13% en la demanda de combustibles. Si uno analiza en detalle cómo se está dando esta demanda de combustibles, encontrará que hay unos sectores de la economía que tienen mayor demanda que otros, y como podría ser obvio para muchos y muchas, pues el sector transporte es un sector que demanda la mayor parte. Aquí podemos ver en algunas de estas gráficas, es tomado del balance energético nacional de la Unidad de Planeación Minero-Energética, y vemos entonces cómo es el comportamiento de la demanda. Si queremos solucionar de fondo la situación, y el déficit del Fondo de Estabilización de Precios, nuestro marco de referencia no es la regulación de los costos y del precio, nuestro marco de referencia es la Transición Energética Justa, y es precisamente superar la dependencia que tiene el país con los combustibles fósiles. Si no somos capaces de avanzar en la descarbonización de la economía y hacer una gestión de la demanda, no vamos a resolver el problema del Fondo de Estabilización de Precios.

Y en ese sentido, desde el Ministerio de Minas y Energía hemos avanzado en una hoja de ruta para la transición, Representante Jennifer, si lo tenemos. Aquí están las gráficas y fueron publicadas el primero de agosto. Son cuatro de los primeros documentos de la Transición Energética que propone este Gobierno, en donde hacemos precisamente un análisis sobre estos asuntos. Aquí tenemos cuatro escenarios, allí hay, en lo que se publicó por parte del Ministerio, tenemos cuatro documentos: uno que es un diagnóstico de la situación energética y minera del país, un documento que plantea la metodología con la cual fueron contruidos estos documentos, un documento que presenta escenarios como estos, y un documento en donde tenemos un potencial subnacional o potencial regional de energía.

En este bloque donde estamos presentando unos escenarios que están ya para comentarios, podemos ver en la primera gráfica qué pasa con el país si seguimos igual. Si el país sigue igual, y no rompe la dependencia con los combustibles fósiles, vamos a tener un crecimiento paulatino que nos va a llevar cada vez más a requerir importaciones. Importaciones porque el país tiene una capacidad de refinación, y esa capacidad de las refinerías que tenemos no cubre el total de la demanda. Una vía y una decisión de Estado que no podemos tomar es qué hacer con estas refinerías, pero en tiempos de Transición Energética, nuestra decisión es gestión de la demanda, gestión de la oferta, y reducir nuestra dependencia

Si tomamos medidas, en un escenario que está allí como políticas anunciadas, ¿qué son estas políticas anunciadas? Son las políticas que, incluso, el Gobierno anterior se comprometió en la COP26, políticas de combatir la deforestación, de carbono neutralidad, e incluso medidas que están adoptadas en el Conpes de Transición Energética 4075, y la Ley de Transición Energética 2099. Considerando solo estas, que son políticas anunciadas, nosotros deberíamos, aplicando las medidas, empezar a hacer una reducción de la demanda. Desde nuestro Gobierno, que ha tomado la tarea de avanzar y acelerar la Transición Energética Justa, planteamos esos dos últimos escenarios, que son: el de Transición Energética Justa, llamado TEJ; y el de descarbonización profunda, si avanzamos en estos escenarios de descarbonización, y de ruptura con la dependencia que tenemos con los combustibles, podemos lograr algo que este Gobierno se ha trazado como meta, y es garantizar autonomía, soberanía, seguridad energética y, precisamente, romper esa dependencia con los combustibles fósiles.

En un escenario de descarbonización, que implicaría políticas aún más profundas, podríamos garantizar incluso combustibles para otros usos en el país. Incluso en esa discusión de exportaciones, si reducimos la demanda nacional, podríamos, en un escenario, tener posibilidades de aumentar exportaciones. Y todo esto de la Transición Energética implica un panel de botones, cuya aplicación secuencial nos puede permitir resultados distintos.

Desde el Gobierno nacional, ¿qué hemos dicho? El país debe estar preparado para todos los escenarios, y estamos con el rigor técnico, tomando todas las medidas, haciendo todos los análisis energéticos y económicos para lograr que el país supere estas dificultades. Por eso es tan importante esta discusión sobre los combustibles, porque los combustibles, y ahí el marco de referencia no son los combustibles, el marco de referencia es la energía en el país. Y en ese sentido, podemos pasar a la gráfica del potencial subnacional. Parte de lo que estamos estudiando y analizando es la posibilidad de que nuestro país avance también en una transición energética de carácter regional.

La transición energética no es la misma para todos los países ni es la misma para todas las regiones. Allí tenemos, por ejemplo, el escenario del Amazonas, que tiene unas características particulares, los escenarios

para el Vaupés, escenarios para zonas de frontera. Y la realidad, para poder avanzar y superar de fondo estas circunstancias, es que logremos autonomía energética de nuestras regiones. La Representante Yenica nos mencionaba, nosotros tenemos aquí las cifras de dificultades logísticas que existen en nuestro país para llevar el combustible: en promedio, 30 a 45 días para llevar de Neiva al Amazonas el combustible. Y aquí es la discusión política y la discusión de la humanidad que estamos dando, llevando combustibles, gastando combustibles para llevar combustibles al Amazonas, cuando podríamos producir energía en el Amazonas.

Si hacemos un análisis de la transición energética regional, y pudiéramos ver los mapas del potencial subnacional que tenemos en algunas regiones, por ejemplo –que está en uno de los documentos que ya está publicado, Potenciales Subnacionales–, tendríamos la posibilidad de producir energía en el Amazonas a través de pequeñas centrales hidroeléctricas. Tenemos potenciales de biomasa, tenemos potenciales solares, y si nos vamos región por región tendríamos potencial de producir energía. Y ese es el modelo energético que estamos proponiéndole al país, un modelo energético que rompa la dependencia con los combustibles fósiles, que no dependamos de la barcaza que en sequía no puede cruzar por los ríos para llevarle combustible al Amazonas, ese es nuestro propósito, esa es la visión de este Gobierno y el camino que nos hemos trazado recorrer.

Entendemos que ahí, en esa visión, hay unas medidas que hay que adoptar urgentemente. Aquí, en estos escenarios, ustedes pueden ver que ya tenemos un camino adelantado y que estamos trabajando intensamente para avanzar en esos escenarios regionales. Por ejemplo, en este momento el Presidente está en Belén, y saben ustedes, el país conoce que el compromiso de este Gobierno es la defensa del Amazonas, y parte de esa defensa implica, por ejemplo, descarbonizar el Amazonas. No podemos seguir enviando combustibles fósiles al Amazonas, deberíamos descarbonizar el Amazonas. Y para eso hay que tomar una serie de medidas, tener autonomía energética, por ejemplo, de ese combustible que se dirige al Amazonas, ¿cuánto porcentaje se usa para la generación de energía eléctrica? Y ¿Cuánto porcentaje se usa para transporte? Ese análisis regional es el que estamos ya trabajando, el que vamos a presentar, y el que estamos dispuestos a conversar con cada uno de ustedes, con cada una de ustedes, con el país, con las regiones, con las fuerzas políticas, con las fuerzas sociales, para arrancar en estos procesos de descarbonización de algunas regiones que son fundamentales para el país, como el Amazonas, con todo lo que significa para la humanidad, con todo lo que significa para el planeta, con todo lo que significa para nuestro Gobierno.

Pero entendemos que hay que aliviar la situación concreta de la gente en los próximos días, que no da espera. Y hay unas medidas de mediano y corto plazo: en el mediano plazo, Representante Jennifer, sí estamos tomando medidas para la electrificación del

transporte, tenemos que avanzar en electromovilidad. Ese es el camino, nuestro camino no es regular el precio para mantener la dependencia con los combustibles, nuestro camino es la electromovilidad. Y ya tenemos unos programas piloto, tanto en transporte terrestre como transporte fluvial, que en algunas regiones de nuestro país es mayoritario. En el Chocó, en el Amazonas, donde tenemos muchos recorridos por ríos, necesitamos descarbonizar las lanchas, esa es la tarea y, allí, ya estamos dando pasos para desarrollar unos proyectos piloto que puedan escalarse, y que nos permitan reducir el impacto y la dependencia del transporte con los combustibles.

Sí, es una medida nuestra avanzar en una modificación del sistema modal de transporte, por ejemplo, de carga en el país, mayoritariamente en nuestro país, la carga se mueve en tractomulas, mulas, volquetas, en fin, y allí, hay un plan por revitalizar las líneas férreas del país, si somos capaces, como ya está pasando, el Ministerio de Transporte, muy juiciosamente viene avanzando y la Agencia Nacional de Infraestructura, venimos revitalizando el transporte férreo en el país, el impacto que eso puede tener va a reducir la demanda de combustibles. Y si somos capaces de adoptar esas medidas, los impactos van a ser mejores que incluso dedicarnos únicamente a la discusión del Fondo de Estabilización de Precios.

La discusión en la que estamos es mucho más profunda, de la dependencia, frente al recaudo de la transición, efectivamente, la reducción de este déficit, con el Fondo de Estabilización de Precios, busca poder tomar estas medidas. Los ahorros que podemos hacer, invirtiendo recursos, o mandándole fondos al Fondo de Estabilización de Precios, están orientados a la aplicación de estas medidas, como la electrificación de la movilidad, como la infraestructura de trenes del país. Pero también la inversión en otros sectores, y allí la Representante Jennifer nos decía: “Están haciendo lo que cualquier otro Gobierno haría.” Y si fuera otro Gobierno pasaría otras cosas.

Hay una diferencia trascendental, y es que este Gobierno ha aumentado el gasto social, este Gobierno subió el salario mínimo, este Gobierno subió el presupuesto en salud, este Gobierno subió el presupuesto en agricultura, este Gobierno, lo decía ayer el Presidente Gustavo Petro, ha tenido un aumento más o menos del 16% en el salario mínimo. Si tú revisas los impactos que puede tener en la canasta familiar, del transporte, pero, por otro lado, hablamos del salario real, de lo que la gente está recibiendo por la vía de inversión social, de salud, de educación, de infraestructura, en otros terrenos, podemos llevar la discusión a otro marco de referencia. Lo que hace diferente a este Gobierno con otros es que hemos incrementado el salario real de la gente, además las medidas económicas que se han adoptado están, y todo el país lo sabe, han logrado reducir la inflación, y tenemos muy buenos resultados en la revaluación del peso, esas son medidas económicas que permiten que las condiciones de vida de la gente vayan mejorando.

Entonces, el foco no está solo sobre los combustibles, no es solo sobre el Fondo de

Estabilización de Precios de los Combustibles. Ese aumento del salario, ese incremento de ingresos reales para la gente, nos permite afirmar que podemos amortiguar otras medidas que estamos tomando para que ese ahorro en este tipo de fondos, como el de Estabilización de Precios, nos permita avanzar en transición energética justa.

Y allí hay otros mensajes que les quiero señalar: en el corto plazo, ya tenemos también unos proyectos en desarrollo con el ministerio de Transporte, en donde el Ministerio de Minas y Energía, sobre todo aporta en la línea técnica para programas de eficiencia energética y ascenso tecnológico de nuestras regiones, como el Amazonas, en el Vaupés, en zonas de frontera. Tenemos ya un estudio con el Banco Interamericano de Desarrollo, para aplicación de incentivos en el Amazonas para la electromovilidad. Tenemos priorización de navegación fluvial y mejora de tramos navegables. No solo es superar la dependencia con los combustibles, no solo es recuperar ingresos, recuperar recursos para invertirlos en transición, para invertirlos en gasto público e inversión social, sino también es para invertir en eficiencia energética. Nuestro, nuestras barcazas, nuestra tecnología en las regiones, para el transporte, por ejemplo, está atrasada y necesitamos hacer muchas cosas, avanzar a pasos acelerados, para que nuestras regiones tengan ese ascenso tecnológico que ayude también en eficiencia energética. Nuestra disposición, desde el Gobierno nacional, es poder desarrollar todas las conversaciones necesarias para tratar estos temas.

La propuesta sobre la regulación de precios: estamos dispuestos a revisarla, a modelarla, a simular sus impactos, de tal manera que veamos cuáles son sus consecuencias. Representante del Vaupés, Representante Yenica, estamos en toda la disposición de trabajar estos escenarios con ustedes, así como con todos los Representantes, las Representantes en las regiones, para iniciar unos planes de descarbonización regionales, y para empezar a revisar cómo es la oferta y la demanda de combustibles, cómo es la oferta y la demanda de energía en cada una de las regiones, porque por allí pasa la transición. Nuestra tarea, desde el Ministerio, efectivamente es la Política Pública para sacar adelante la Transición, pero también, como lo han señalado, la regulación. Y allí, con el Director de Hidrocarburos, mientras ustedes señalaban algunas cifras, estamos evidenciando disparidades, incluso entre lo que el Ministerio ha publicado como la oficial, y lo que en terreno...

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Termine, Ministro, hasta por, 5 minutos.

Ministro de Minas y Energía, doctor Ómar Andrés Camacho Triana:

Y lo que en terreno puede estar ocurriendo. Entonces, en concreto, también tenemos toda la disposición para avanzar en mecanismos de monitoreo, de inspección, de vigilancia, de control, para que estas políticas y para que estas medidas concretas sobre los precios, que se regulan desde el

Ministerio, se cumplan. Y si tenemos disparidades, estamos en toda la disposición, me cuentan aquí, el Director de Hidrocarburos, que hay unas mesas que ya se venían trabajando. Sepan ustedes que, con mis pocas horas a cargo del Ministerio, tienen toda la disposición para continuarlas, para profundizarlas, y para avanzar en estas discusiones que son fundamentales. Yo les agradezco a todos, a todas, es la oportunidad, mi primera oportunidad para contarles la visión de nuestro Gobierno, y pues para poder, en conjunto, dar estos importantes debates de país. Muchísimas gracias a todas y todos.

Presidente, honorable Representante Juan Loreto Gómez Soto:

Muchas gracias, Ministro. Le damos el uso de la palabra a la Viceministra de Hacienda, María Fernanda.

Viceministra de Hacienda, doctora María Fernanda Valdés Valencia:

¿Se oye? Ahora sí. Muchas gracias, Presidente, honorables Representantes, Representante Jennifer Pedraza. Pues, en verdad, es un gusto poder estar aquí, considero que es muy importante que hablemos de estos temas, el tema del FEPC, el tema de los precios de los combustibles, pues está en este momento, es un tema de mayor importancia para el país, creo que este es el lugar apropiado para empezar esta discusión. A nosotros nos llegó unas preguntas bastante amplias, que lo respondimos con toda la responsabilidad y con todo el detalle. Sin embargo, aquí me gustaría hacer referencia a alguno de los puntos de las preguntas que nos enviaron.

Para empezar, quisiera hablarles de la estructura del precio de los combustibles. ¿Cómo es que se asignan esos precios? ¿Por qué termina ese precio siendo más alto que el ingreso al productor, que es el que nosotros en los Ministerios definimos? Entonces, un poco aquí la presentación. –Yo no sé si yo tengo control de esa presentación. Creo que no. Avancemos, uno más–.

Aquí está la estructura del precio de los combustibles. Son varios niveles hasta que uno llega al precio de venta al público, ¿no?, y el primero de esos niveles, que es el que nosotros en los dos Ministerios definimos, es el ingreso al productor. Que nosotros definimos el ingreso al productor, pero también el ingreso al productor de los biocombustibles, que también nosotros lo definimos en ese decreto que sacamos, ahora que estamos sacando una vez al mes. Después de eso, siguen un rango de varios impuestos, de sobretasas, de márgenes, que hacen que después de ese ingreso al productor, lleguemos al precio del distribuidor mayorista. Y luego de ese precio distribuidor mayorista, sigue también otra sobretasa, otro margen y otro IVA, y llegamos al precio en planta de abastecimiento. Y luego viene otro margen minorista, el factor por evaporización, que es poquito, que es algo pequeño, con el que llegamos al precio de venta al público.

Aquí es importante resaltar una cosa que también he visto que hace parte de la discusión pública, y es

que tenemos muchos impuestos para esto y nos dicen: “Pues si ustedes quieren bajar el precio, pues quítenle impuestos”, ¿no?, y la verdad es que eso no es tan verdad, ya hay unos beneficios tributarios asociados a esto, por ejemplo, vemos que la tarifa del IVA es reducida, es al 5%, no es al 19%, ¿sí?, vemos que hay márgenes donde no es causal de IVA, esto es diferente a lo que pasa en el resto de los mercados y el resto de los bienes; el IVA no se causa en todos los eslabones, en este caso. O sea, que, en cierta forma, el Gobierno Nacional ya está asumiendo parte de ese costo, vía beneficios tributarios y vía tratamiento tributario. Sigamos, por favor.

Este es un ejemplo un poco más numérico, de por qué, cómo llegamos a lo que tenemos en este momento en agosto, que tenemos el precio de referencia en Bogotá, que es \$13.973. ¿Cómo llegamos ahí? Del ingreso al productor, que es el que nosotros regulamos y el que nosotros definimos, pues se le van sumando y vemos que en impuestos es el 18,7% de impuestos. Esto es menos que una tarifa completa de IVA, ¿sí? Es menos que eso. Y lo mismo pasa con el ACPM; termina siendo el 14,9% de impuestos, esto es menos que una tarifa completa de IVA. Sigamos, por favor.

Entonces, metiéndonos un poco ya a cómo es el mercado de gasolina, en este caso de gasolina corriente en el país. Nosotros aquí podemos ver dos cosas fundamentales: la primera es que hay un gran aumento en el consumo de gasolina en el país, ¿sí?, mucho mayor a lo que uno esperaría por el aumento del producto interno bruto, ¿ya?, nosotros llegamos, miren cómo va creciendo desde el 2017 hasta el 2023, que nosotros podemos estar hablando de 6,2 millones de galones diarios promedio de consumo de gasolina. Esto es un aumento muy importante, muy significativo, y este aumento se tiene que, de la demanda, pues, nosotros necesitamos suplirlo con la oferta y ¿en la oferta que tenemos? En la oferta tenemos que, más o menos, el 60% de los últimos años ha sido oferta de gasolina nacional, pero nosotros estamos importando gasolina para poder suplir esa oferta cada vez, esa demanda cada vez más creciente. Esto es importante porque aquí se ha dicho que nosotros somos exportadores de gasolina y eso no es verdad. En el caso de la gasolina, nosotros somos importadores netos de gasolina, o sea, más lo que importamos que lo que exportamos de gasolina, y eso, asociado, pues, a la gran demanda que tenemos en el sector y esto cada vez va creciendo, este para el caso de la gasolina. Pero sigamos para el caso de ACPM, que en el caso ACPM es lo contrario. Nosotros ahí sí somos exportadores netos para ACPM. La demanda de ACPM ha ido también aumentando a medida que pasan los años, pero menos que la demanda de gasolina, eso también es importante y nosotros aquí lo suplimos casi todo, 91% para el 2023 con oferta nacional de ACPM. Sigamos, por favor.

Entonces, en la primera *slide*, habíamos visto esa diferencia entre el ingreso al productor, que es lo que nosotros regulamos, y nosotros definimos el precio, los dos Ministerios que están aquí, y el precio de paridad internacional. Y esa diferencia es precisamente la

que nos tiene en el problema que tenemos en este momento con el FEPC, que también se ha discutido en el día de hoy. Aquí es importante ver a la izquierda, que es donde muestra precisamente esa diferencia, se ven las curvas. ¿Qué es lo que ha venido pasando en los últimos años? Pues uno ve que desde el 2015 al 2019, pues no había gran diferencia entre los precios del ingreso al productor y el precio internacional. ¿Sí? Y por eso en esas fechas se acumuló muy poco déficit para el FEPC. Pero algo pasa en el 2020, que todos sabemos un poco qué fue qué pasó, que esta tendencia empieza a cambiar, empieza a cambiar por el lado del precio internacional y llega la guerra después del 2022, pero tenemos esa recuperación de precios pospandemia, además tenemos una depreciación del peso, entonces, obviamente, en valores de peso, pues esto se infla.

Y también, sí hubo una inacción, sobre todo el 2021-2022, que no se corrigieron los precios y entonces eso hizo que ese diferencial, que es lo que vemos en las barras rojas de mano derecha, pues crece a unos valores exorbitantes después del 2021, ¿sí?, la diferencia, y aquí uno hablando de subsidio, uno aquí podría decir para el tema de la gasolina, que uno por cada galón consumido está subsidiando 6.106 pesos, plata del Presupuesto que no va para proyectos públicos, para otro tipo de inversión, para atender necesidades del Amazonas, sino que va para financiar, para subsidiar a las personas que consumen este tipo de productos. Sigamos.

Y ahora hacemos el mismo ejercicio, pero para el tema del ACPM. En el caso del ACPM vemos una tendencia muy parecida, ¿sí?, hasta el 2020, digamos, no había grandes diferencias entre los dos precios, pero luego del 2020, con la pandemia, suben los precios del ACPM, además viene la devaluación del peso y hace que este diferencial aumente sustancialmente. A mano derecha, en las barras rojas, vemos cuánto es esa diferencia en este precio y, en este. Aquí hay un cambio significativo en comparación con lo que les mostré anteriormente, y es que en el caso del ACPM no hemos cambiado los precios, entonces la línea azul clara se mantiene estable, incluso sigue muy por debajo de los precios de prepandemia, ¿ya?, entonces esto hace que aumente muy grande esa diferencia, sobre todo el 2021-2022 y el 2023, que es significativo. Aquí, para el caso el subsidio, es mucho más grande en este momento para el caso, o lo que se podía decir el subsidio implícito, es más grande para el caso del ACPM, nosotros aquí estamos hablando que estamos dando un subsidio de 10.472 pesos por galón consumido, que esto es importante, mucho más alto que el que tenemos en este momento por la gasolina, obviamente porque en la gasolina hemos hecho cambios en los precios de la gasolina, y este diferencial pues no es tan grande. Sigamos, por favor.

Entonces, como hemos tenido un consumo creciente, tanto de gasolina como de ACPM, como les mostré inicialmente, y además un diferencial de precios creciente, pues lo que hemos tenido es un déficit del FEPC que ha llegado a valores explosivos.

Aquí me gustaría mostrarles tres datos fundamentales de esta gráfica. Bueno, lo primero –o cuatro datos– lo primero es que se ve claramente como después del 2021 el déficit del FEPC se vuelve insostenible. Siempre había sido un problema, ¿sí?, anteriormente ya había sido un problema, pero es a raíz de lo que pasa en el 2021 que se vuelve verdaderamente insostenible. Como para poner en dimensión, ¿cuánto es esto en dinero? En pesos constantes del 2023, al cierre de este año, habría un acumulado de este déficit de 100 billones de pesos, el acumulado desde que se creó el FEPC, ¿sí?, esto es demasiado para que un Gobierno tenga que financiar algo así. Lo segundo es que el 73% de este déficit se causaría entre el 2021 y el 2023, que es cuando les digo que empezó verdaderamente el problema. Y en el 2023, el 77% de este déficit provendría del ACPM, que también les mencioné que el problema en este momento es sobre todo con el ACPM. Sigamos, por favor.

Como les decía, es mucho dinero, ¿sí?, es un déficit histórico de \$100 billones de pesos, y para el 2023 es un déficit de 17,8 billones de pesos. Nos gustaría mostrarles esto a qué equivale, para que ustedes tengan en cuenta cómo la dimensión de lo que esto significa para el presupuesto. Ese déficit histórico significa a un quinto del total del Proyecto de Ley de Presupuesto del 2024, que en este momento se empieza a discutir aquí en el Congreso. Es más que la inversión total del Presupuesto para 2024. Y es 1,4 veces más que el Sistema General de Participaciones para el 2024. Esta es la dimensión de lo que vale esto en términos reales. Para el 2023, como les decía, el déficit es de \$17,8 billones, esto es 1,4 veces la inversión del Sector Inclusión Social y Reconciliación, para este año es 1,1 veces el Sistema General de Participación destinado a Salud en el 2024, y representa 12 de cada 100 pesos recaudados por Impuesto a la Renta en el 2023. O sea, esto es en verdad un presupuesto muy significativo. Sigamos, por favor.

En las preguntas que nos enviaron también nos consultaban mucho sobre las zonas de frontera. En este momento, y eso un breve contexto de lo que significa en este momento las zonas de frontera, nosotros en las zonas de fronteras tenemos dos tipos de beneficio: El primero es el beneficio tributario, que quiere decir que está excluido de IVA y están exentos de arancel e impuesto nacional, que esto tiene en total un costo fiscal de 451.000 millones de pesos. Además, tenemos el beneficio económico, que es un porcentaje del ingreso al productor que paga el consumidor, esto tiene un costo fiscal de 230.000 millones de pesos. En total, estamos hablando de un costo fiscal de 681.000 millones de pesos. Esto ha llevado, de cierta forma también, a un consumo mucho más elevado en estas zonas de frontera, ¿sí?, esto está también relacionado y aquí vale la pena decirlo, pues, con economías ilícitas, y no es coincidencia que haya aumentado tanto el consumo de gasolina, sobre todo en algunas regiones que también tienen problemas de economías ilícitas como contrabando y también como coca. Entonces, hoy, en este momento, el consumo de estas

regiones, aunque para el producto interno bruto es muy pequeño, estas regiones y estos municipios, el consumo de ellos es el 17% de todo lo que se consume en gasolina y en ACPM en el país. Entonces, es muy importante lo que estas regiones están consumiendo.

A mí me gustaría, entonces, seguir con la distribución del subsidio implícito del FEPC por decil de ingresos. Porque aquí se ha dicho que este es un subsidio progresivo, ¿sí?, que es un subsidio progresivo. Y a mí me gustaría decirles que no hay forma de ver esto como un subsidio progresivo. Cuando uno ve muy claramente el gasto público realizado a través del FEPC, es regresivo, y la reducción del subsidio implícito de los combustibles favorece la progresividad al gasto público. Nosotros vemos que el 10% de los hogares, o sea, el decil de mayores ingresos, recibe 10 veces los beneficios, que recibe el decil con los menores ingresos. Esto es una muestra de regresividad, es sobre todo una de las razones por las que no nos gusta ese subsidio. Es un subsidio implícito regresivo porque las personas, puede que es verdad que haya personas de los deciles más bajos que tengan motos y que consuman, pero siempre los deciles más altos son los que consumen más gasolina y más ACPM, esto está comprobado, tenemos muchas cifras y les hemos enviado esa información a ustedes también para que lo revisemos, lo podemos revisar conjuntamente si ustedes tienen alguna duda al respecto. Pero esto es un subsidio implícito regresivo, mírese desde donde se mire.

Entonces, nosotros, un poco en la línea con lo que decía el Ministro de Minas, nosotros en verdad lo que estamos haciendo es un cambio de política de subsidios, ¿sí?, nosotros estamos cambiando de un subsidio regresivo a otro tipo de subsidios, porque es que, esta plata que nos está llegando, nosotros no la estamos botando a la basura, es un dinero que nosotros estamos invirtiendo en las cosas que nosotros creemos que en verdad tienen sentido. Estamos haciendo, por ejemplo, este tránsito a la Renta Ciudadana, donde pasamos de otorgar en promedio 90.000 pesos mensuales a 1,9 millones de hogares beneficiados, a una Renta Ciudadana donde otorga hasta 500.000 pesos a 3,3 millones de hogares, nosotros estamos haciendo un cambio de política y esto es muy importante, nosotros no estamos subiendo porque no creamos en los subsidios, ¿sí?, nosotros no, esa no es la línea de este Gobierno, nosotros no creemos, nosotros estamos a favor de los subsidios, pero queremos que si nos vamos a gastar plata pública, que es sagrada, va a ser en los subsidios más progresivos y lo que le haga más ayuda a las personas más necesitadas, pobres y vulnerables del país. Y eso es precisamente lo que estamos haciendo.

Nosotros, por ejemplo, de pronto la Representante Jennifer estaba hablando de que nosotros estamos, digamos, que nosotros estamos generando una política de austeridad con la Regla Fiscal, y nosotros no pensamos así. Nosotros, en el Ministerio y en el Gobierno, no somos así, nosotros no estamos, que no queremos una política de austeridad, y no es por eso que estamos subiendo los precios, no es porque le

tengamos miedo al déficit, no es porque... Nosotros queremos hacer una política que sea progresiva, ¿sí? Y solamente una precisión al respecto: los pagos que nosotros hacemos al FEPC no hacen parte en su totalidad, solamente una fracción hace parte del cálculo de la Regla Fiscal, ¿sí? O sea, que no es porque nos guste ser austeros que nosotros estamos haciendo esto, eso no hace parte de la Regla Fiscal, no es por eso que lo estamos haciendo, nosotros lo estamos haciendo porque queremos una política diferente, una política de subsidios diferentes.

Y creo que sí es verdad que tenemos que empezar a pensar: bueno, eso ¿quién lo debe pagar? ¿Sí? Si no vamos a subir los precios de la gasolina, ¿quién lo debe pagar? En este momento, pues, lo está pagando el Estado, ¿Sí? Y en verdad, lo paga el Estado, pero al final es por medio de menos servicios públicos, de menos inversión en otro tipo de cosas. Entonces, si pensemos en eso, ustedes, de pronto, estarán pensando: "Pues que lo pague Ecopetrol", bueno, Ecopetrol va a empezar a tener menos dividendos, va a empezar a tener problemas financieros y eso, al final, termina siendo también un problema para el Estado, entonces, no es, no es como una visión así tan sencilla. Podemos seguir, entonces.

También se mencionó y se hizo preguntas hablando del efecto inflacionario. Nosotros ese efecto inflacionario, pues, lo tenemos pronosticado. Incluso, nosotros tenemos una proyección de inflación para el 2023 del 9,2%, que está en nuestro Marco Fiscal de Mediano Plazo. Y para el 2024, que está en 4, en 5,4%, que también está en nuestro Marco Fiscal de Mediano Plazo. Y en eso ya se incluye el efecto inflacionario de esta subida de precios, que nosotros seguimos haciendo para el caso de la gasolina durante este año y que tenemos pensado empezar ya con el ACPM para el próximo año, entonces, ya es parte, nosotros sabemos que un aumento del 1% en el precio de la gasolina va a generar un efecto directo de 0,029 puntos porcentuales sobre la inflación total, esto es verdad, afecta la inflación y lo tenemos ya pronosticado en todas nuestras cuentas fiscales. Sigamos, por favor.

En esto no me gustaría sentarme tanto porque ha sido un poco la presentación que nos ha hecho el Ministro de Minas, pero nosotros también pensamos que esto está acorde con toda nuestra política de descarbonización de la economía, de transición energética justa; es parte de esa nueva visión. Y aquí solamente me gustaría enfatizar, porque lo ha mencionado la Representante y tiene que ver con la política de industria, la política de reindustrialización; esto también hace parte de la política de reindustrialización. Nosotros, uno de los ejes de la política de reindustrialización, es empezar a tener movilidad sostenible, pero no importada de China, sino hecha en Colombia, ¿sí?, esa es como nuestra gran obsesión de la reindustrialización, ¿cómo hacer para que toda esa movilidad que generemos se haga aquí en Colombia? ¿Ya? Y nosotros, cuando yo estaba en el Ministerio de Comercio tuvimos muchas reuniones con empresarios. En esa época llegó el CEO

de varias de las ensambladoras aquí en Colombia y le preguntamos: qué, ¿por qué?...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Termine, Viceministra.

Viceministra de Hacienda, doctora María Fernanda Valdés Valencia:

Preguntaban que ¿por qué no invertían en movilidad sostenible las grandes ensambladoras? Y decían: “Porque aquí no hay demanda. ¿Cómo va a haber demanda si estamos subsidiando la gasolina? ¿Cómo va a haber demanda de otro tipo de energía si estamos subsidiando la gasolina y el ACPM?” Y ya, por último, la última presentación que también se mencionaba aquí: y que ¿por qué teníamos que pagar precios de mercado cuando éramos nosotros productores? La verdad es que la mayoría de los países de América Latina productores ya no subsidian la gasolina ni el ACPM, ¿sí? Nosotros aquí vemos esto, tenemos varios países productores, mucho más productores que nosotros, como México, como Brasil, como Argentina y como Ecuador. Ecuador es la excepción que ellos no han podido hacer lo que nosotros estamos haciendo, aunque lo han querido en varias oportunidades, nosotros podemos ver que esos países ya no tienen subsidios y tienen unos niveles de gasolina y de precios de gasolina y ACPM mucho más altos que los que tenemos nosotros, y son también productores mucho más grandes que nosotros. Bueno, creo que con esto ya cierro. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Viceministra. Vamos a darle inicio a las intervenciones por parte de los Representantes y el Presidente me dejó ya un orden. En primer lugar, vamos a dar el uso de la palabra por 3 minutos a la Representante María del Mar Pizarro.

Honorable Representante María del Mar Pizarro García:

Muchísimas gracias, yo quisiera, no sé si es posible, como vocera de la Bancada de Gobierno, solicitar 5 minutos para mi intervención. Muchísimas gracias, muy amable.

Bueno, primero que todo, quisiera agradecer las exposiciones del Ministro y de la Viceministra, que creo que son muy lúcidas y muy claras y, sobre todo, muy técnicas, porque creo que este debate está rallando con el populismo. Primero que todo, quisiera empezar con el último argumento de la Viceministra, y es que este es un problema global, no es un problema de este Gobierno. Antes se decía en el debate que, por ejemplo, en Chile, Chile no es un país productor, entonces, que es normal que el precio de la gasolina, digamos, sea más costoso en este país. Sin embargo, el precio de la gasolina en Colombia está a 3.50, el galón, de dólares, 3.50 de dólares; en México está a 5.45 dólares, y México produce el doble de gasolina que nosotros. Si nos comparamos con Brasil, es 4.38 dólares el barril, y Brasil es un país que produce cuatro veces la gasolina que nosotros producimos.

Entonces, este no es un problema, digamos, tan solo de la importación de la gasolina, sino que los países productores se han visto, y con economías muchísimo más robustas, porque es que la economía de México y la economía de Brasil son economías más robustas, países más industrializados, e igual uno puede ver que casi que duplican el precio del galón de la gasolina. Ningún Gobierno, y yo lo he dicho ya varias veces, quiere subir el precio de la gasolina. Todos sabemos que, además, en época electoral, eso tiene unos costos políticos altísimos. En este Gobierno se está subiendo el precio de la gasolina porque no tenemos muchas opciones, porque es que un hueco de \$37 billones de pesos son dos, casi dos Reformas Tributarias, y esto es algo que simplemente el Presupuesto, y todos lo sabemos porque está la Comisión del Presupuesto colombiano no puede soportar. Aquí tenemos, Representantes, por ejemplo, que están exigiendo una Reforma a la Educación, y un bienestar universitario, y gratuidad en la educación. Pues bueno, entonces, para esto no podemos dar educación gratis y al mismo tiempo seguir subsidiando la gasolina, como dijo muy claramente el Ministro y la Viceministra, a las personas con mayor dinero.

Si nosotros nos ponemos a ver, por ejemplo, a quién le está llegando este subsidio, que no debería ser un subsidio, realmente no es a las personas más pobres. Tan solo un 5% de este subsidio le llega al 20% más pobre, estamos subsidiando es al 20% más rico de la población que son los que utilizan la gasolina.

Ahora, el Fondo de Estabilización de los Precios del Combustible buscaba que la variación no fuera más allá del 3%, ni para abajo ni para arriba, y así no golpear tan duro, digamos, el bolsillo de los colombianos. Sin embargo, como lo expuso muy bien el Ministro y la Viceministra, en el Gobierno anterior no se quiso tomar la decisión técnica necesaria y, por lo tanto, creamos un hueco en el bolsillo que, en este momento lamentablemente, este Gobierno ha tenido que soportar.

Ahora, yo quiero preguntar si realmente aquí estamos pensando en el bienestar de todos los colombianos, o este es un debate populista que lo que busca es –¿cómo lo puedo poner?–, que lo que busca realmente es defender los intereses de los gremios de los transportadores, particularmente diría yo que, de los taxistas, porque uno de los citantes, o una de las citantes, presuntamente es, tiene grandes nexos con los sindicatos y los gremios de taxistas. Entonces, ¿estamos aquí defendiendo al colombiano de a pie o estamos defendiendo al gremio de los taxistas? Porque un problema también ha sido que los transportadores no nos han permitido avanzar en el tema, por ejemplo, de los trenes eléctricos en el país, y esto es en serio. Entonces, yo sí quisiera que fuéramos transparentes y dijéramos si aquí hay algún grupo político que esté, que tengan nexo o lazos o financiamiento de los gremios de los transportadores.

Ahora, pasando a otro tema, el tema de la moto eléctrica, como lo recalco muy lucidamente nuestro Ministro. Nosotros queremos hacer una

transición económica también por los gremios de transportadores, porque es que para el futuro de los taxistas, para el futuro de mis amigos de los gremios de Uber que están acá, es importante que empecemos a transitar a la movilidad eléctrica. En este momento, una moto eléctrica al año, su mantenimiento cuesta \$1 millón de pesos; una moto a gasolina cuesta \$2 millones en mantenimiento...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Representante.

Honorable Representante María del Mar Pizarro García:

Entonces, realmente para el futuro de los gremios de los transportadores, teniendo en cuenta una posible escasez de hidrocarburos, pero un posible aumento de los precios en un futuro, es necesario que hagamos una transición a la movilidad eléctrica. Y como lo dijo la Viceministra, este Gobierno está construyendo sobre lo construido, desde el Gobierno de Santos se viene impulsando una política para crear ensambladores de movilidad eléctrica en el país. Y este Gobierno pronto les tendrá importantes resultados, acerca de cómo vamos a empezar a tener ensambladores, que reindustrialicen el país, que generen empleo para apoyar la transición energética y la movilidad eléctrica. Muchísimas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Vamos a dar el uso de la palabra al Representante Alexander Bermúdez, por 5 minutos.

Honorable Representante Alexander Harley Bermúdez Lasso:

Gracias. Un saludo a nuestro nuevo Ministro, Ómar Andrés Camacho, y entendemos que lleva muy pocos días en su cargo, pero pues ha hecho una exposición importante frente a la visión que tiene el Gobierno del actual Presidente Gustavo Petro, frente al tema de lo que tiene que ver con el combustible. Yo quisiera hacerle, básicamente, algunas preguntas que nos parecen importantes:

Primero, en el tema de la exploración y la explotación energética, de nuevos yacimientos, ¿cuál puede ser, va a ser ahora que usted está de Ministro, si va a continuar la política de no autorizaciones a nuevos yacimientos y a nuevas explotaciones en el tema de los combustibles? Eso nos parece que va de la mano con lo que acabo de ver, que tiene que ver con el consumo, el aumento del consumo de combustibles en Colombia, y eso tiene que ver con la venta de carros, y que tiene que ver con el crecimiento de la nación. Eso no es otra cosa, y desde luego vamos de la mano, y creemos que también es importante que para la Transición Energética deben ir de la mano los dos, porque si solo actuamos en una línea, va a pasar lo que se está viendo hoy, el aumento del combustible, del precio, porque el consumo ha aumentado. Quisiera que nos explicara esto, si su Ministerio va a continuar

con la misma política de no autorizaciones a nuevas explotaciones frente a los yacimientos en Colombia.

Y lo segundo que me parece importante es que, y especialmente a la Viceministra de Hacienda, hay una tarifa que tiene que ver también con el precio del combustible, y es lo que tiene con la tarifa del poliducto. Resulta que hace muchos años, el poliducto fue creado y se pretendía que, durante los nueve años, frente al costo de inversión, se iba a aplicar esa tarifa. Pero eso se volvió, como siempre algo que pareciera transitorio, se vuelve permanente y vamos en 30 años colocando una tarifa el poliducto. Y en ese sentido podrían revisar, básicamente, ¿qué se puede hacer frente a esto, para bajarle un poco al precio? Hay que buscar alternativas, hay que ver de dónde podemos echarle mano para poder aliviar el bolsillo a los colombianos.

Y otro tema que nos parece importante, y voy a hablar especialmente del sur de Colombia. Yo soy del departamento del Guaviare, y estamos sufriendo ahora con la vía que conduce Bogotá a Villavicencio, con lo que ha sucedido en esta vía. Existe un poliducto, existe un tubo en Apiay, por cierto, en el departamento del Meta, donde se surten todas las mayoristas, supuestamente, porque ese tubo en Apiay es de Ecopetrol, es del Estado, es de los colombianos.

Y aquí se inventa una política, que no es de usted, Ministro, sino que han establecido un convenio para beneficiar, pareciera que fuera un convenio sastre, para beneficiar a un único mayorista que es Terpel. Y entonces, ¿qué pasa? Hay competencia desleal. ¿Por qué? Porque si no se compra cierta cantidad de combustible, o cierto galonaje diario, pues el poliducto no funcionaría sino exclusivamente para esta mayorista que, entre otras cosas, no es colombiana. Y que no tiene que ver con su Ministerio porque eso fue antes. Pero ¿qué creemos?, que ¿por qué no se flexibiliza, por ejemplo, en esta clase de calamidades? ¿Cómo es posible que el único que puede ir a llenar los tanques de las tractomulas para el sur de Colombia sea Ecopetrol? No pueden ser las demás mayoristas, si es cuando estamos mirando, es necesario ayudar a que el precio se mantenga bien alto, y aplíquese 200-300 pesos más porque tienen que dar la vuelta a raíz de la vía, entonces el que está sufriendo es, en general, el transporte, y son, en general, las comunidades de esos sectores del sur del país. Ministro, yo, a mí sí me gustaría que revisarían y flexibilizarán un poco esos galonajes y ese convenio, porque a mí me parece que es un convenio sastre, fue creado para una mayorista, no creado para los demás. Y además de eso, que el poliducto en Apiay es de Ecopetrol, eso no puede volverse como un convenio entre el Estado y una única empresa.

Y adicionalmente a eso, en el tema, lo decía la Viceministra, los impuestos globales del precio al combustible, el IVA y las sobretasas son los que al final, también Ministra, sí están generando aumento en el precio. Entre otras cosas ahí casi son 3.000 pesos de más, que asume cualquiera que consuma un galón hoy de combustible o de ACPM hay una diferencia, entre el ACPM, creo que está sobre los 1.600 pesos,

pero casi que llegamos a 3.000 pesos en el caso de la gasolina. A mí me parece que ahí tiene que revisarse, y sí, hay que revisar ahí los temas que tienen que ver con margen mayorista, y con esos temas de impuestos que están globalizados, pero que creemos que ante lo que está sucediendo y, que los colombianos están pidiéndoles a los Congresistas, están pidiéndole al Gobierno del Presidente Petro, que busquemos cómo no seguir aumentando ese precio y que, desde luego, me uno a Jennifer...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto, para terminar, Representante.

Honorable Representante Alexander Harley Bermúdez Lasso:

Gracias, Presidenta. En el sentido de que hay que buscar alguna alternativa, ahora que se anuncia el aumento en el ACPM, y esto sí es más preocupante, porque eso sí va a afectar la canasta familiar de todos los colombianos. Y eso no hay que decir mentiras, apenas aumenten el precio del ACPM, todo va a aumentar en Colombia, y esa no es una cosa que nos inventamos; es que eso va de la mano entre el transporte y el precio final del producto que se vaya a vender. ¿Qué decimos nosotros? Que, como Congresistas que nos preocupa, estamos dándoles unas posibilidades tanto al Ministerio para que revisen convenios, para que revisen las tarifas del poliducto, para que revisen las tarifas que tienen que ver con impuestos globalizados, IVA y sobretasas. Es decir, cómo hacemos que lo que se avecina, que es el aumento del precio en el ACPM, pueda ser más suave. Muchas gracias, Presidenta. Muchas gracias, Ministro.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Representante Olga Lucía Velásquez, tiene usted el uso de la palabra por 5 minutos.

Honorable Representante Olga Lucía Velásquez Nieto:

Gracias, Presidenta. Primero, reconocer la intervención del Ministro y de la Viceministra, porque fueron intervenciones claras, concretas y técnicas. Segundo, preguntarle si la propuesta que hace la Representante Jennifer de hacer la modificación en la fórmula frente al precio de producción nacional versus el costo de oportunidad de la exportación soluciona el problema y mantiene el Marco Fiscal de Mediano Plazo, porque es un poco, yo puedo hacer una cosa, pero eso qué efecto tiene en la macroeconomía, ¿no?

Y tercero, decir que claramente nosotros tenemos que hacer conciencia de que no podemos seguir como estamos. ¿Y por qué no podemos seguir como estamos? Y por el tiempo solamente voy a hablar de un tema, y es el que el Gobierno tiene una clara propuesta sobre la transición energética, y de ello da cuenta que ya se aprobó en primer debate el Código Nacional Ferroviario. Hace más de 100 años no se actualizaba, hace más de 100 años. Hoy qué tenemos

nosotros, tenemos 3528 kilómetros de red ferroviaria, de los cuales solamente 1266, es decir, solamente el 37%, está en uso; el resto está sin utilizarse. ¿Qué pasa? ¿Por qué es importante tener la red ferroviaria? Pues resulta que nosotros, parte de lo que encarece es el transporte de carga, eso es lo que encarece también, y tiene un efecto directo con la inflación. Hoy es más barato, tres veces más barato, enviar un contenedor de Cartagena a China que, de Cartagena a Bogotá, siendo 15 veces más distante Cartagena de China que Cartagena de Bogotá. ¿Y por qué? Y eso, a pesar de que, como lo mostró la Viceministra, hay 10.472 pesos de subsidio en el diésel. Si eso es, eso no es sostenible ni es viable. Es decir, si yo hoy tengo un subsidio para el diésel que es el mayor transporte de carga y, evidentemente, es tres veces más costoso transportar la carga en Colombia, pues no es sostenible, no es sostenible ni es viable, a pesar del subsidio ¿Qué tenemos que hacer? Efectivamente, reactivar la red ferroviaria, reactivar la red ferroviaria. Y para eso, ¿qué se necesita? Pues no solamente activar los 3528 kilómetros que tenemos, sino también aumentar y hacer nuevas redes ferroviarias. Ese es uno de los puntos.

El segundo, el subsidio en la frontera, y cada vez que hay una reforma tributaria o un presupuesto, pues se habla de sostener el subsidio a la frontera, de los cuales yo también he estado de acuerdo en que se apruebe. Sin embargo, siempre se cuestiona aquí qué tenemos que hacer, y hay algo fundamental que mencionó el Ministro y quiero resaltarlo, y es la autonomía energética para las regiones. Si nosotros no empezamos a hacer autonomía energética para las regiones, pues estamos en nada, no somos sostenibles de ninguna manera. ¿Por qué? Porque Colombia es un país de regiones, tenemos diversidad, difícil, no sé, nos dificulta. Hay lugares que solamente es a través de avioneta que llega el mercado, es decir, o aquí hablamos de autonomía energética de las regiones, o no vamos a tener esta diferenciación permanente, y lo muestra aquí la Viceministra, claro, el consumo y la demanda de combustible en las fronteras aumentó en un 35% y, claramente, pues se presta también para temas de contrabando.

Entonces, la pregunta es: ¿tenemos que seguir así, seguir aumentando los subsidios o eliminar el tributo? No, aquí tenemos que repensar la forma de cómo lo estamos haciendo, y aquí viene el tema de transición energética. Y quiero decirles, uno podría decir: "Sí, pero mientras damos la transición energética, entonces bajemos el precio al combustible" ¿Qué efectos tiene eso en el Fondo de Estabilización? Y para decir también, el Fondo de Estabilización se convirtió en un Fondo de subsidios, no era para eso, el Fondo era para mantener el precio, era para hacer pesos y contrapesos, no, para eso no funciona el Fondo. Por eso hoy se necesitan tres reformas tributarias para pagar la deuda al Fondo de Estabilización, así que sí, es importante que nosotros podamos hacer conciencia de hacia dónde vamos como país, y no solamente como país, es que es mundialmente, necesitamos hacer la transición energética. Hay una hoja...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Representante.

Honorable Representante Olga Lucía Velásquez Nieto:

Gracias, Presidenta. Hay una hoja de ruta y yo sí quiero dejar aquí que la UFME nos tiene que dar también una luz. Bueno, ¿cuáles son esas necesidades? Porque la UFME es la entidad que nos va a garantizar: ¿cuál es la demanda que estamos teniendo? ¿Dónde estamos? Para poder también ir allá a esos lugares que tienen mayor demanda para implementar las nuevas formas de energía. Y también la pregunta aquí es: combustible versus soberanía energética. Aquí lo que nos tiene que mover es la soberanía energética sin menor y menospreciar el precio de los combustibles y su impacto, pero sí es necesario que nos repensemos como país y es la apuesta de la transición energética. Por eso, yo quiero dejar de presente la pregunta, Ministro y Viceministra, ¿si la solución es esa modificación en la estructura? Porque... si es así, pues, avancemos, y hagamos mesas de trabajo y miremos, y si no, pues apostémosle rápidamente a esa transición energética y a esa autonomía y soberanía energética para nuestro país. Gracias, Presidenta.

Presidente *ad hoc* honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Le damos el uso de la palabra Representante Liliana Rodríguez, 5 minutos.

Honorable Representante Gloria Liliana Rodríguez Valencia:

Gracias, Presidenta. Y es que, Ministro, felicitarlo, porque a veces uno quiere escuchar lo que uno quiere proyectar afuera, y a veces eso es malo para el país. Y su señoría llegó, diciendo lleva, prácticamente, cinco días y llegó diciendo lo que se va a hacer, tajante, pero lo supo decir. En ese orden de ideas, decirle que todo no es malo, todo no es malo lo que ha pasado y más con su cartera. Y decirle a la Representante querida, Yenica, que yo sí estoy de acuerdo cuando siento esa impotencia por su región, porque si bien es cierto, Ecopetrol hizo una inversión social de \$329.900 millones, y la hizo más que todo a las zonas más centrales del país, ahí hay que retomar.

Decirle, Ministro, que sabemos que este año el departamento de Cundinamarca será un lugar para construcción de nuevos parques de energía solar, y eso sí que es importante, porque sabemos que va a generar hasta 100 megavatios de energías limpias, como decimos ahora, y Ecopetrol creyó en Cundinamarca y va a ser una inversión, y eso también hay que resaltarlo. Con lo cual, hay que hacer esas audiencias públicas para que Cundinamarca, y donde ustedes lleguen sepan, porque muchas veces no sabemos de estos proyectos y, entonces, llegamos acá a decir todo es malo y eso es muy importante.

Pero también en el Fondo de Estabilización, sabemos que, si se baja, menos ingresos van a llegar. Y que, sí es cierto que todos no tenemos la posibilidad de sacar el vehículo, que tengan dos o tres vehículos

para poder salir y no entrar en el pico y placa. En ese orden de ideas, sí consumen más aquellos que tienen más posibilidad de tener varios vehículos y salir, estratos 1 y 2 no, no lo tienen, tienen que salir en transporte masivo, por eso entre menos, más. Pero yo sí tengo una pregunta para hacer, y toda la Comisión Cuarta lo sabe, es que en las primeras reuniones que hicimos para presupuesto, quedó claro que íbamos a llegar a un techo hasta 16.000 mil pesos por galón, hoy va de \$600 en \$600, de \$600 en \$600 mensuales, eso hay que dejarlo claro, no después que ese techo siga subiendo y siga subiendo, y se nos saldría de las manos. Eso es fundamental para que todos tengamos claridad que es ese techo y hasta donde vamos a llegar, porque sí, ahí sí le estaríamos fallando a Colombia. Porque eso es muy cierto.

Y para Cundinamarca, Ministro, la vía Bogotá-el Llano-Quetame tiene este tema que es un desastre natural y sabemos que todos, tanto Cundinamarca desde el momento que sale de Bogotá hasta llegar al Llano y el mismo Meta, hoy los incrementos en gasolina son impresionantes porque tienen que irse por las vías que teníamos antes, que hoy lo que haríamos en dos horas allá lo harían en seis, es un ejemplo, no es preciso. Pero ahí es donde tenemos que entrar también a ayudar, porque si bien es cierto, estos son los municipios de Cundinamarca que abastecen la canasta familiar en todo lo que tiene que ver en alimentos, y hoy los estamos dejando solos, porque entre más combustible y estos recorridos tan grandes, ellos no pueden incrementar a estos alimentos. Hoy, Cundinamarca necesita la presencia del Estado, en especial de su cartera, también en combustibles, porque no es justo con ellos. Y ya vimos que se abrió de nuevo la vía, en pico y placa y que todavía no se están estableciendo unos horarios que les sirva a todos ellos.

En el tema, Ministro, de ¿cuál es la relación de reducir el consumo con la gasolina y la estabilización del crecimiento económico del país? Me parece que hicieron un buen análisis el Ministro y la Vice en ese tema. Un temita con la Vice, y se lo escuché a nuestra compañera Representante Jennifer, es que no somos el 100%, ¿sí?, total...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Representante.

Honorable Representante Gloria Liliana Rodríguez Valencia:

Bueno, aclaro, no lo dijo. Estábamos acá, a veces habla uno, ¿sí? No somos el 100% de productores, es como el 65%, y ahí es donde hay que hacer esas aclaraciones, porque si soy el 100%, ¿por qué tengo que incrementar? Si me dan más recursos. Si soy el 65%, pues ahí hay..., tuvo una imprecisión, Vice. Ya ahorita, entonces, yo creo que lo podemos socializar. Bueno.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Quiero hacerle un llamado a los Representantes para hacer un mejor uso del

manejo del tiempo, ojalá dentro de los 5 minutos, porque ya es la 1:08 minutos, tenemos plenaria a las 2:00 de la tarde y todavía tenemos que declarar la Sesión Informal, y escuchar las respuestas del Gobierno. Vamos a darle el uso del tiempo a la Representante Yenica Acosta, por 5 minutos.

Honorable Representante Yenica Sugein Acosta Infante:

Gracias, Presidenta. Yo simplemente quisiera, muy respetuosamente, decirle a la Representante María del Mar: no es populismo, es una situación actual que vive el Amazonas. Y por lo menos de mi parte, porque menciono a las dos citantes, yo no tengo ni vínculos ni soy propietaria de ninguna empresa de transporte. En el Amazonas, hay más de 29.000 motos, la mayoría son mototaxis, hay más de 500 vehículos, y gran parte son motocarros que viven del día a día, no son ricos. Llevan su plática que trabajan día a día, el sustento, lo que vive Amazonas es real y, si quieren, los invito a que lo visiten. Decirle a la Viceministra que estoy de acuerdo, Amazonas tiene beneficios tributarios y económicos, pero no se están viendo reflejados en el bolsillo de los amazonenses. Créame que, mire aquí, no les estoy exponiendo como Congresista, sino como leticiana, a mí me duele la situación que vi en mi departamento, y más las zonas más dispersas del departamento, como las áreas no municipalizadas, sus comunidades, Puerto Nariño y sus comunidades, sin ser menos afectados las personas que habitamos en el municipio Leticia. Invitarle a usted, Ministro, a que adopte o que apadrine el Amazonas, que sea usted el portador de buenas noticias en este Gobierno.

Ministro, hoy usted nos hablaba de transformación energética, y excelente exposición cuando usted nos cuenta todo lo que piensa hacer por la Amazonía, pero hoy también lo invito a que haya una realidad actual y que necesitamos una mesa de conectividad, una mesa de trabajo para buscarle solución inmediata al problema que hoy tenemos los amazonenses. Simplemente, les digo, realmente y no como, vuelvo y repito, esto no es populismo, esto es una necesidad hoy a gritos. Es más, hay una marcha pacífica en el Amazonas el día jueves, porque realmente la situación en la que vivimos no es la mejor. Y hoy me deja más triste un mensaje que dejó el Presidente Petro en Belén, que cuando se viaja se contamina y que solo viajan los ricos. Pues hoy le digo que, en el Amazonas, viajamos por necesidad, no los ricos; viajamos porque necesitamos una remisión médica, viajamos porque queremos estudiar, viajamos porque queremos trabajar y tenemos responsabilidades. Y muchas instituciones no tienen una oficina para responder en Leticia, sino que hay que trasladarse a Bogotá para que les resuelvan un problema. Muchísimas gracias.

Presidente ad hoc, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Una réplica, por un minuto, de la Representante María del Mar.

Honorable Representante María del Mar Pizarro García:

Muchísimas gracias. Bueno, yo quisiera decir que me solidarizo muchísimo con la situación del Amazonas, yo estoy de acuerdo que hay que hacer algo con el tema del control de precios de la aviación, y creo que tenemos que tener una política de cielos abiertos, y en eso, pues, quisiera insistir. Sin embargo, no me refería a la Representante Yenica, cuando hice mi mención, pero sí creo que es muy importante que nosotros, exactamente por el Amazonas, empecemos a trabajar en una transición del parque automotor, como usted lo dice, de motos a gasolina en la región, a motos eléctricas. Muchísimas gracias.

Presidente ad hoc, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Representante John Edgar Pérez tiene el uso de la palabra, por 5 minutos.

Honorable Representante John Edgar Pérez Rojas:

Gracias, Presidenta. Compañeros, cordial saludo. Señor Ministro, Viceministra, éxitos en su labor. Abro comillas:

“A \$8.450 sube la gasolina en enero, empieza a esfumarse el aumento de 4.5 a trabajadores. Congresistas que recibieron 50% no pagan gasolina”, Gustavo Bolívar, 2003.

“La gasolina sigue subiendo mientras los salarios son paupérrimos, y luego se preguntan por qué la gente se cola en el sistema de transporte”, María Fernanda Carrascal, 2014.

“Encarecer el precio de la gasolina y el ACPM es encarecer los alimentos y, además de quebrar a los y las campesinas en medio de la peor crisis, la Reforma Tributaria más hambre es una canallada, que es llamarnos a la protesta”, Wilson Arias, 2021.

“Ya se deshace el miserable incremento salarial con el alza de la gasolina”, Wilson Arias, 2014.

“Cada vez más les rebajan unos impuestos a los ricos de los ricos. Se los ponen a usted, los paga con la subida a la gasolina, el IVA, el impuesto al consumo con el 4 por mil”, Armando Benedetti, 2018.

Y me quedaría aquí leyendo muchos más trinos. A mí me llama la atención de este Gobierno, de sus aliados, de sus Congresistas, de sus militantes, ver el malabarismo con el que argumentan hoy lo que en otrora criticaban. Y obviamente que uno escucha debates técnicos, argumentos técnicos, pero uno se pregunta: ¿y antes qué pasaba? ¿El tecnicismo no existía? Yo quiero, primero, felicitar a la Representante Jennifer Pedraza y a los demás citantes de este debate, porque nos dan un espacio para un tema que es de relevancia hoy en el país. Yo quiero decirles que, según el RUN, a términos de 2022, señor Ministro, en Colombia tenemos 18 millones de vehículos, de los cuales 11 millones de vehículos son motos, estamos hablando de un 61%. Y yo no creo que en las motos ande la gente más

rica de este país, como lo manifiesta el Gobierno. Es importante, Ministro y Viceministra, preguntarles, por ejemplo, además del aumento en la gasolina, ¿qué va a pasar con el tema del SOAT? El SOAT lo subsidiaron, obviamente, como entrega de un dulce, una colombina, a los motociclistas para que no sintieran el incremento que se está dando de la gasolina, pero aquí va más allá del debate, lástima que no está el Ministro de Transporte, ¿qué va a pasar –y se lo preguntamos ahora ocho días– con el aumento también en los peajes? ¿Van a mantener los precios?, ¿los van a aumentar? Esa es otra decisión que, muy seguramente, va a incrementar los costos del transporte terrestre.

Sectores que se ven gravemente afectados: la clase obrera del país, la mayoría, utiliza moto; el sector de turismo, ya varios de mis compañeros han explicado el porqué, el IVA a tiquetes aéreos, el incremento en el combustible, el sector transporte terrestre aumentado. El 11 de julio manifestó el Ministro de Transporte que habrá un aumento en los precios de los servicios de taxi en todo el país, obviamente en respuesta al incremento del precio de la gasolina.

A mí me llaman la atención algunas aseveraciones, por ejemplo, del Ministro, como descarbonizar. Descarbonizar es un discurso muy bonito, y lo que se busca es descarbonizar reduciendo la demanda, la demanda vía precio. Es decir, que la gente no tenga la capacidad de consumir combustible. Esto sucedió algo similar, Ministro, en los estadios de Inglaterra para sacar a los revoltosos, a los violentos de los estadios, incrementaron el precio de la boleta, finalmente lo que hicieron fue cohibirle a la gente de menos recursos poder ir a ver un espectáculo que a todo el mundo le encanta, que es el fútbol. Quizás aquí lo que quiere este Gobierno es, incrementando el precio de la gasolina, buscar que la gente tenga que ir o en bicicleta o a pie, Jennifer, eso es quizás lo que están buscando.

Yo no creo que sea un debate populista, creo que es un debate necesario. Creo que el país lo merece. Hoy la ciudadanía cuestiona el porqué. Todos los días, o todos los meses, está incrementando más el precio de la gasolina. Y quizás lo que se pregunta la ciudadanía es ¿qué pasa con esas fórmulas mágicas, que en otrora, quienes eran opositores de los demás Gobiernos, exponían? Lo que decía el hoy Ministro de Interior, Luis Fernando Velasco, lo que plantea el mismísimo Senador Gustavo Petro, hoy Presidente de la República, eso es lo que está hoy pidiendo el país, que aquí se haga el debate, que aquí se establezca: ¿cuál es esa fórmula mágica? y ¿por qué todos los días incrementa más el precio de la gasolina?

La transición energética, necesaria, por supuesto, pero, señor Ministro, ¿en cuánto tiempo calculan ustedes que se puede dar esa transición energética? ¿En cuánto tiempo calculan ustedes...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Representante.

Honorable Representante John Édgar Pérez Rojas:

Gracias, Presidenta. Que la gente pueda tener vehículos eléctricos. Miren, sí se requieren recursos para hacer la Transición Energética, compañeros Representantes, y según un artículo del 28 de junio de 2023 en *Portafolio*, hoy en Colombia ha caído el ejercicio de exploración en un 15,4%, y seguirá bajando. Me pregunto: ¿de dónde van a salir entonces los recursos para hacer la transición energética? Si finalmente lo que se ha dicho es que los recursos con los que se subsidia la gasolina, lo explicó la Viceministra, se están utilizando para algunos programas sociales del Estado, del Gobierno. Entonces, ¿de dónde va a salir la plata para lograr esa transición energética tan anunciada por el Gobierno? Se acabará este Gobierno y muy seguramente no habremos avanzado en nada en la transición energética. Muchas gracias, Presidente.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Javier Sánchez, por 5 minutos.

Honorable Representante Javier Alexander Sánchez Reyes:

Gracias, señora Presidenta. Un saludo muy especial al Ministro Ómar Andrés, al Director de Hidrocarburos Felipe González, y a la señora Viceministra; por supuesto, a todos los colegas. Hemos escuchado atentamente las explicaciones técnicas, y no quisiera sustraerme de este debate, en todo lo que, y me uno por supuesto a la voz de solidaridad con una compañera Yenica, pues yo soy del Vichada, mi nombre es Javier Sánchez y soy indígena sikuni. Y por supuesto que estoy en acuerdo con varias de las intervenciones, porque vivo en una región muy parecida al Amazonas, como la vive Hugo Danilo en el Vaupés, o Bermúdez en el Guaviare. Le apostamos, desde luego, a la transición energética porque la necesitamos, no sé cuánto tiempo habrá que esperar para que la interconexión sea una realidad, por ejemplo. Y hoy la solución ambiental e inmediata sería la transición energética. Pero se ha hecho una explicación técnica sobre la inestabilidad del precio de los combustibles en el Fondo de Estabilización, pero no nos han dado una respuesta concreta. Se han planteado aquí algunas salidas: la revisión de las fórmulas, el tema de unas mesas de trabajo, los gremios y demás. Pero me da la preocupación que siguen siendo meros anuncios. Entonces, ¿cuánto y cómo y cuándo va a ser esa transición energética una realidad?

Nosotros somos de una región donde el combustible es traído desde un municipio en el Casanare que se llama Aguazul, teniendo a Villavicencio como la ciudad más cercana donde se pudiera, digamos, abastecer. Sin embargo, eso hace que se incremente 500 pesos más el valor por galón, cuando solo tenemos menos de 400.000 galones, Yenica, de combustible subsidiado, y nos hacen ir a los transportadores hasta Aguazul en el Casanare. Por supuesto que la otra planta que tenemos es en Puerto Carreño, pero

de Puerto Carreño a la Primavera, o cualquier otro municipio del Vichada, no hay vías, sería imposible el combustible a los otros municipios. Entonces, para la revisión de ese asunto, doctor Felipe, porque siempre nos dan una resolución transitoria de tres o cuatro meses, para poder los transportadores poder abastecerse en Villavicencio, en la sede de Apiay. Eso frente a esa situación.

Mientras se da ese tema del aumento de los combustibles, pues eso nos va a generar otra situación y otros dramas en la región. El tema del aumento del costo de los alimentos de la canasta familiar. Y hoy, señora Viceministra, tenemos un problema. Nosotros tenemos como frontera la exención del IVA a la canasta familiar, pero hoy los proveedores en Villavicencio, nos lo están cobrando porque no hay regularización o reglamentación sobre la exención tributaria del IVA a la canasta familiar. El combustible de avión, por ejemplo, hoy en Villavicencio cuesta 26.000 pesos, el de AVG –en Avgas, perdón– y \$16.000 el de JET A1. Un avión para ir de Villavicencio al municipio de Cumaribo, por ejemplo, son dos horas, se necesitan 40 galones, un tiquete cuesta hoy casi 800.000 pesos, y ni decir de los tiquetes de Satena a Puerto Carreño que están entre 900 y un millón de pesos. Entonces, estamos en una situación compleja; aquí no hay populismo, yo creo que el populismo se ha usado de otra manera. Pero hoy hay una realidad también. Hemos exigido el aumento de los cupos del combustible subsidiado, pero lo han asociado también al incremento de las actividades delictivas, pero esto es producto también de que hoy la Fuerza Pública está manicruzada. Hoy en Puerto Carreño, la capital del Vichada, ha aumentado la delincuencia, ha aumentado el microtráfico, ha aumentado el contrabando, ha aumentado la presencia de grupos ilegales, la extorsión, y no hay un control en la frontera. Se abrió la frontera, bienvenido, pero no hay control de nada y es una ciudad insegura, producto de ello. Entonces, no creo que tenga que ver una cosa con la otra, eso sí lo discuto, pero más bien el incremento de las actividades delictivas ha sido precisamente la falta de garantías para la Fuerza Pública.

Quería sumarme a lo demás que han dicho los compañeros, pero no podemos seguir esperando que las fórmulas mágicas funcionen, y la gente de a pie, pagando cada vez más caro un galón de gasolina. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Edward Osorio.

Honorable Representante Carlos Edward Osorio Aguiar:

Bueno, muy buenas tardes para todos. Quiero empezar por decir que celebro esta iniciativa de la Representante Jennifer Pedraza y de mis compañeros de Partido, la Representante Yénica y el Representante Danilo. Y debo decir que ha sido una presentación de gran altura. Por eso, cuando aquí, en medio de este

debate de control político se habla de populismo, yo lo lamento, porque independientemente de que se diga para cuestionar o señalar una práctica que es real, que existe en Colombia, yo creo que lo que han hecho aquí los Representantes citantes ha sido de la mayor altura. Y me quiero especialmente referir a la presentación de la Representante Jennifer Pedraza, porque a diferencia de nosotros, que somos del Partido Centro Democrático, y cualquier intervención que hagamos, puede entenderse que tiene el sesgo de que somos oposición –una oposición que hacemos, por cierto, reflexiva, argumentativa– pues aquí la Representante Jennifer Pedraza ha dicho que votó en segunda vuelta por el Presidente Gustavo Petro. Sin embargo, con argumentos proporcionados, serios, técnicos y razonables, ha expuesto por qué le parece que la medida, que la tesis, que la idea política que tiene la política pública, en materia del manejo del precio de los combustibles del Gobierno del Presidente Petro, no es acertada.

Yo incluso tengo algunas diferencias con la Representante Jennifer en su presentación. Ella, con alguna razón, dijo: “Miren, la política pública de la creación del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles, creada por cierto en el 2008 por el expresidente Álvaro Uribe”, líder natural de nuestro Partido, dice ella, “no fue la más acertada”, y yo podría entrar en una discusión con ella sobre el particular. Pero lo que sí puedo decirle tanto a ella como al país es que es mucho mejor que la política pública actual, Jennifer, por una sencilla razón. Esa política, con los más y los menos que pueda tener, por lo menos no estaba atacando ni atentando contra el bolsillo de los colombianos.

La política pública que en este momento se implementa no tiene sesgos, ni siquiera, no tiene diferencias. Por supuesto, se le cobra un costo demasiado alto y exagerado a quien tiene, pero también a quien no tiene. Por eso, cuando la Viceministra de Hacienda dice que esos subsidios son regresivos, que no tienen nada de progresivo, yo le podría decir que tiene razón, pero ¿le parece, señora Viceministra, que es muy progresivo cobrarles a todos por igual un precio tan alto? ¿Cómo es el actual precio del combustible que nos anuncian? Entre otras cosas, que uno es el precio del combustible de la gasolina ahora, pero que después de octubre –después de elecciones– para el ACPM será diferente, me parece que no es una medida nada seria. Me parece que cuando la Representante Jennifer Pedraza, con argumentos, hace referencia que atar el tema del precio de los combustibles a la política internacional, al precio del combustible a nivel de otros países, me parece que es un argumento muy serio y razonable, y que es una medida que debería revisarse. Porque, por supuesto, que la capacidad, el ingreso en otros países, el salario mínimo mismo, el salario mínimo propiamente dicho como el de Estados Unidos es muy diferente al que tenemos en Colombia, la capacidad adquisitiva de ellos, con su salario, puede ser muy superior. Y todo esto para decir, Jennifer, que la mesa técnica que usted plantea nos parece una idea respetable, ojalá el Gobierno la acogiera, pienso que

no lo va a hacer, porque desafortunadamente cuando la oposición o cuando alguien que ha acompañado al Gobierno, como es su caso, decide pensar diferente, lo consideran enemigo.

Nosotros no nos sentimos enemigos del Gobierno, nosotros no sentimos que defender los intereses de los colombianos sea una medida populista; la gente lo siente cada vez que va a tanquear su vehículo, su motocicleta. Si quisieran desarrollar una política pública aparentemente progresiva, pues podrían decirles a los señores de las motocicletas que no pagarán ese precio, que pagarán un precio diferente, con todas las dificultades que esto tendría desde el punto de vista de control.

Nosotros no nos oponemos a la transición energética, nosotros no nos oponemos a la descarbonización de la Amazonía, pero lo que creemos es que eso no se puede hacer ‘a todo taco’, a las carreras, sin tomar medidas preventivas, sin tomar medidas que de alguna manera impidan que se generen las dificultades que hoy se registran. Que la demanda está aumentando, la demanda está aumentando por alguna razón, pero la forma de disminuir esa demanda no es simplemente presionando al ciudadano de a pie a que pague más recursos por un galón de combustible. Y, finalmente, le pido un minuto más, señora Presidente...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto, Representante.

Honorable Representante Carlos Edward Osorio Aguiar:

Y finalmente, parece que la justificación de la señora Viceministra cuando nos menciona, “es que nosotros estamos con una política progresiva, les cobramos a todos un mayor precio del combustible, pero lo distribuimos, por ejemplo, en la Renta Ciudadana”. Eso suena muy interesante, pero eso es lo que hace es reconocer lo que dijo Jennifer, eso es yo con yo, porque finalmente el recurso lo recibe el Estado, se lo estamos extrayendo a los ciudadanos de a pie, aparentemente para devolverlo de otra manera y con otro mensaje, como puede ser el de la Renta Ciudadana. Este es un tema de manejo de recursos públicos. Yo creo que la política pública del Gobierno es equivocada, los invito a que rectifiquen. El combustible no es cualquier bien al que se le coloca un impuesto; es un bien que impacta la canasta familiar, es un bien que, si sube el precio, desafortunadamente, se disparan los precios de todos los bienes que se consumen. Por eso, yo los invito a que sean coherentes. Ayer cuestionaban y criticaban el alza del precio de los combustibles, lo hacían en las redes sociales...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Termine, Representante.

Honorable Representante Carlos Edward Osorio Aguiar:

El Representante Perea, que mencionó trino por trino. La coherencia sí que es importante en la política,

los invito a que reflexionen, a que recapaciten y a que revisen. Definitivamente, cuando se sube el precio de la gasolina, y pronto el del ACPM, se encarece el costo de la vida y se pierde la calidad de vida y el bienestar. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc* honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Representante Hugo Danilo, tiene usted el uso de la palabra por 5 minutos.

Honorable Representante Hugo Danilo Lozano Pimiento:

Presidenta, muchísimas gracias. Yo quería comentar acerca de, valga la redundancia, del comentario que hizo una compañera del Pacto Histórico. Yo creo que es nuestro derecho, es nuestro deber, es nuestra obligación llamar a los funcionarios públicos, a los Ministros, a los Directores de cualquier Entidad Nacional cuando nosotros creemos que las políticas públicas que está implementando el Gobierno Nacional están afectando directamente a las poblaciones que representamos. No es populismo, cuando nosotros estamos hablando que el alza de los combustibles tiene aguantando hambre a las poblaciones más rurales y dispersas, es verdad, señor Ministro. Las poblaciones del Vaupés, indígenas en su gran mayoría, si comen una o dos veces, no les alcanza para la tercera comida diaria. Y yo entiendo que han recibido subsidios del Gobierno, y yo sé que, de alguna manera, eso es, es paliativo, pero es nuestro derecho citarlos para que ustedes nos den información y nos ayuden a solucionar las dificultades que tenemos en las regiones. Y no es populismo, son 4000 pesos que ha subido el galón de combustible este año, por menos, escúcheme bien, por menos han desbaratado este País, señor Ministro. Y va a seguir subiendo la gasolina para vehículos.

Yo sé que son decisiones técnicas, pero a veces las decisiones técnicas tienen que ir acompañadas de la realidad social. El Ministro Carrasquilla era muy técnico, y mire en todo lo que desencadenó sus decisiones técnicas. Yo quiero ver cuando le suban el precio al ACPM, a ver hasta cuándo este pueblo colombiano va a quedarse sentado y callado. Y no es que estemos incitando a las marchas ni a la protesta, pero yo creo que este tema de los combustibles es muy sensible para todos los bolsillos de todos los colombianos y, por eso, es que estamos hoy manifestándole las dificultades que tenemos en nuestras regiones. Yo no defiendo ningún gremio taxista, pero si me tocara, pues claro que hablaría a favor de ellos; hasta antes de llegar a este Congreso, yo era un usuario permanente de los taxistas y cada vez que me subían el precio de la carrera del taxi era porque estaban aumentando el precio de los combustibles. Entonces, no es populismo, es algo real y concreto.

Yo la verdad sí quiero, señor Ministro y Viceministra, que revisemos el tema. No jueguen con candela; el alza del ACPM puede generar una dificultad supremamente grande para el Gobierno. Y si hay algo que hemos entendido, y que hemos visto,

es que a este Gobierno no le gusta que lo critiquen, o no le gusta que llame la rendición de cuenta a sus Ministros de Gobierno. Critican todo lo que en otrora hacían en la oposición, pues déjenme decirles que nosotros vamos a seguir citando y llamando a los funcionarios públicos cada vez que creemos que algo no está funcionando bien, y no porque seamos de oposición, sino porque estamos aquí para defender los derechos, tanto individuales como colectivos, de la población que estamos representando. Muchísimas gracias, Presidenta.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Tiene el uso la palabra el Representante Alejandro Martínez.

Honorable Representante José Alejandro Martínez Sánchez:

Gracias, Presidenta. Un saludo para el señor Ministro, Omar Andrés Camacho, a la Viceministra y a los funcionarios del Ministerio del Gobierno nacional que nos acompañan. Ministro, yo empezaría por decir que hay un problema, y el problema es real, y el problema es sensible; ese problema toca a todos los ciudadanos, a cada colombiano, Ministro. Esta Comisión, la Comisión Cuarta, cuando cita producto del trabajo juicioso del estudio, del análisis, de la investigación de muchos temas, y por eso cita, por eso convoca, previa presentación de una proposición para que venga el Gobierno a esta Comisión, y atienda los problemas, las inquietudes. Esa vocería, insisto siempre que tenemos nosotros de la región, para que se plantee, se escuche, pero también para que se resuelva.

Me parece a mí, Ministro, un desatino total decir que aquí lo que no se quiere seguir favoreciendo a los que tienen plata. Eso es hasta ridículo, Ministro. Es un desatino porque yo diría que el vehículo de cada ciudadano es proporcional a su bolsillo; el tamaño del vehículo, la clase del vehículo en la que un ciudadano se mueve, es proporcional a sus ingresos, a su bolsillo, a su capacidad económica. Yo no pensaría que nadie tiene una moto porque quiere pudiendo tener un carro, ¡ni más faltaba! Por un lado, los vehículos particulares, una persona, una familia que tiene una moto lo hace y la saca a cuotas pensando, Ministro, que les sale más barato llevar a sus hijos al colegio, o a su esposa al trabajo, o la de ese mismo ciudadano. Por otro lado, yo no me imagino, pues, los que tienen plata les está sobrando la plata, comprando buses para prestarles el servicio intermunicipal o de transporte, o alguien que le sobra plata entonces no tiene nada que hacer, y se compra una mula a ver quién le sale para transportar, ¿No? Hace parte de una cadena productiva del país.

Entonces, a mí me parece que por ahí no es, Ministro. Yo sí recojo el planteamiento que hace la Representante Jennifer, que hay que evaluar y revisar dos componentes importantes. Por un lado, el valor del precio internacional, Ministro, ese valor, esa liquidación tiene que ser, y yo coincido plenamente, que tiene que ser ponderada. Y ponderada en la proporción, Ministro, de lo que produce el país. No

se puede cargar una tarifa completa, una tarifa del 100%, si es que este país también está produciendo el combustible. Yo sí estoy de acuerdo en que se revise, Ministro, el tema de la ponderación en el tema de la tarifa internacional.

Y de otro lado, pues, por supuesto, la aplicación del valor del componente del dólar. El dólar siempre sube, siempre va para arriba y se va aplicando tarifa con dólar alto, pero cuando baja, en este caso que ha bajado casi 900 pesos, no bajó el combustible, la tarifa no se aplicó de manera diferente, la tarifa no fue hacia abajo beneficiando los bolsillos de los colombianos, Ministro. Yo pensaría entonces, Ministro, que sí hay que hacer un ejercicio, un ejercicio desde el Ministerio, con las personas para revisar la fórmula, la tarifa, la liquidación. En qué nos podemos meter, nos podemos concentrar para hacer posible una reducción del valor de los combustibles.

Y paso a un segundo tema de manera rápida, Ministro. Por supuesto que en la cabeza de todos está la transformación, el cambio a energías limpias. Claro, lo tenemos que hacer, lo tenemos que hacer, estamos pidiendo todos y lo hemos dicho, un periodo de transición, un periodo, un poco si se puede llamar, de abandono del tema del combustible fósil y el paso a las energías limpias. Sí, Ministro, pero miren esto aquí, se habla de vehículos eléctricos y una cosa piensa el Ministerio de Minas proponiendo una escalada a energías limpias con vehículos eléctricos, pero, por otro lado, el Ministerio de Hacienda dice: ah, ah, “los aranceles se mantienen total para los vehículos que se traen eléctricos”. Entonces, ¿cuál es la ganancia? ¿A quién se le hace atractivo tener un vehículo eléctrico, cuando el valor es el mismo y no tiene ningún incentivo para pasar? Pero, ojo con esto, Ministro, vehículos eléctricos, y aquí hemos escuchado mil debates Ministro, de las tarifas eléctricas y de cómo afecta los bolsillos en todo Colombia, sobre todo en la Costa Caribe, Ministro. Entonces yo quisiera que le preguntaran a algún ciudadano de la Costa...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Representante.

Honorable Representante José Alejandro Martínez Sánchez:

Gracias, Presidente. Que le preguntaran a un habitante, sobre todo de la Costa Caribe, que son los más golpeados por el tema de las tarifas, que le preguntaran si está dispuesto a dejar su motico de gasolina y pasarse a una eléctrica, sabiendo que tiene que llegar a la casa a seguir consumiendo energía carísima que los tiene al borde del colapso, Ministro. Y, finalmente, no entendemos cuál es el impacto real, Ministro. Nosotros vemos nuevos propósitos, proyectos que hoy generan energía, paneles solares, vemos cómo han avanzado las electrificadoras, las comercializadoras, pero no vemos en ningún lado el impacto económico en la tarifa y el recibo. Vemos que se cambia, ¿sí? Vemos que se avanza, ¿sí? Pero el impacto en la tarifa, en el valor del recibo, por ningún lado lo vemos, Ministro.

Y para cerrar, Ministro, a mí me parece, así como a nosotros nos pregunta si estamos satisfechos con la respuesta del Ministerio, también nos gustaría escuchar, Ministro, qué se va a hacer con respecto a este debate de las tarifas de los combustibles. Gracias, Ministro.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Mauricio Parodi.

Honorable Representante Mauricio Parodi Díaz:

Gracias, Presidenta. Buenas tardes, saludos, señor Ministro, señora Viceministra, la Secretaria General y todos los funcionarios del Ministerio, bienvenidos por acá, los colegas y a las personas que hoy nos acompañan. Ministro, básicamente aquí se ha abierto un debate muy interesante que ya es de la opinión pública, viene por todos conocidos. Yo quiero celebrar que los Representantes Jennifer, Yenica, Hugo Danilo, no sé si algún otro colega más citaron a este debate, porque estos son los temas que el país necesita escuchar allá, y como en toda sociedad hay opiniones diversas. Y yo creo que todas son bienvenidas dentro de un sano debate.

Aquí la Representante Jennifer hace un cuestionamiento muy serio sobre la forma como se ha venido incrementando el valor del combustible particularmente la gasolina. La Representante María José hizo una reflexión mencionando que era un debate populista, que era un tema más político que técnico. La Representante Yenica hizo un llamado muy importante de lo que es la calidad de vida de los colombianos, de lo que aquí llaman en Bogotá la Colombia Profunda, que es la Colombia de verdad, donde están nuestras personas en los municipios de estratos 6 en los sitios más alejados del país. El Representante Perea hizo una reflexión muy importante sobre la posición de los que hoy son Gobierno cuando eran oposición que antes cuestionaban la parte técnica y hoy la defienden. Y yo creo que todo el debate es muy sano.

Yo quiero solamente, Ministro, que usted me conteste una pregunta: ¿el cálculo que tiene el Gobierno de hasta cuándo va a subir y hasta cuánto va a subir la gasolina, particularmente, y qué va a pasar con el ACPM y con el gas vehicular, como para que la ciudadanía y nosotros sepamos a qué atenemos? O sea, que ustedes nos digan cuál es su planeación con este tema del aumento de los combustibles para nosotros saber para dónde vamos como sociedad y para que la sociedad se pueda preparar, porque el aumento del combustible indiscutiblemente es un punto muy importante en los Indicadores de Precios al Consumidor y en la calidad de vida de los colombianos. Gracias, señora Presidente.

Secretaria, doctora Diana Marcela Morales Rojas:

Representante González. Tiene el uso de la palabra, el orden establecido por Presidencia.

Honorable Representante John Jairo González Agudelo:

Muchas gracias, señora Secretaria. Y bueno, saludar a toda la Comisión, a los compañeros y compañeras que han citado debate y a todos los delegados del Gobierno nacional. Señor Ministro, bienvenido, delegados de Hacienda. Nos hubiera encantado que hubiese estado el Ministro, pero bueno. Tiene usted, entonces, hoy un inicio muy bueno, dos debates, un solo día, eso está muy bien. Bueno, sencillo. ¡Mire! Nosotros, como Bancada de la Paz, venimos de esos territorios más alejados y, pero que también venimos de donde el Estado nunca ha llegado. Lo decían ahora nuestros compañeros del Amazonas, nuestros compañeros de otros departamentos como el Vaupés, o sea, son departamentos donde las brechas de desigualdades no son grandes, son enormes, son gigantes, y si el alza de los combustibles se ve reflejado en las ciudades, imagínese cómo llegará a esos territorios.

Entonces, nosotros lo que queremos es que las acciones que se tomen se tomen, pero a favor de las comunidades, de los territorios, de la economía nacional. Ese es el objetivo de todo esto, que podamos decirle nosotros que sí, verdaderamente somos el Gobierno del Cambio, pero ¿cómo vamos a impactar la economía local? Ayudando a que no se encarezca todo por medio de esos combustibles y para acabarlos de rematar, entonces colocamos un peaje cada tres metros. Eso es una cosa insostenible, es algo que nosotros tenemos que mirar, ¿cómo vamos a ayudarlo a la gente con esas alzas de esos combustibles? Tomar medidas, tomar acciones. Lo podemos hacer por medio del diálogo, porque no hay otra manera. Pero entonces, sentémonos todos los sectores: el Congreso, el Gobierno, las entidades, los Ministerios, los Ministros, el Presidente, a ver qué es lo que vamos a hacer, pero no podemos seguirnos tomando, no podemos seguirnos tirando la pelota entre el uno y el otro, que es que aquel no hizo que es, que no, no, nosotros somos el Gobierno y tenemos que responder, hoy ya tenemos que responder. Y cuenten con la Bancada de la Paz para lo que ustedes decidan emprender, qué hay que hacer y nosotros lo hacemos, pero no para aporrear más la economía local, no para aporrear más en los departamentos tan alejados, no, no pa' eso, no. Entonces, en eso, primeras medidas.

Segundo, los señores de Hacienda, la señorita que nos acompaña de Hacienda, hay que mirar muy bien en esos fondos que hay. ¿Cómo a través de esos fondos es que vamos a poder alivianar las falencias y los déficits que hoy tenemos? Hay unos fondos allí que no precisamente son para temas de combustible, pero están. Hay unos fondos que tienen plata, hay unos recursos que se pueden mover. ¿Para qué? Miremos, ¿Para qué se puede mover? Miremos cómo podemos invertir esos recursos. Puede ser para un tema tarifario, para un tema de subsidios, para un tema de no sé, para lo que sea, pero que la gente sienta que los recursos están llegando a través de cualquier metodología que podamos utilizar. Mire los combustibles bien altos, los peajes bien caros, bien cerquitas y las carreteras

vuelta nada, ¡ah!, es un tema que no tiene que ver, sí es un tema que tiene que ver, porque es que somos el Gobierno. Y ustedes todos hacen parte de una entidad del Gobierno, o de un Ministerio, pues tiene que ver. Es que ni siquiera se conversan entre ustedes, se tienen que sentar a conversar, a dialogar, a ver cómo es que vamos a impactar esa economía local.

En lo demás, el mismo mensaje para ustedes de Hacienda que para el Ministerio de Minas, cuenten con la Bancada de la Paz, siempre y cuando vayamos a hacer una transición verdaderamente que ayude a la economía local, ¿qué hay que hacer?, díganos, ¿qué hay que hacer? Arrancan con 16 votos, pues para lo que sea, pero que se vea reflejado en el territorio, en la gente. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Representante Jhon Valencia, tiene usted el uso de la palabra, por 5 minutos.

Honorable Representante Jhon Fredi Valencia Caicedo:

Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes para todos.

Pues Ministro, venimos del departamento del Putumayo en una situación que vive todo el país. No somos ajenos a lo de Amazonas. Tenemos municipios como San Miguel, que son fronterizos, como Leguízamo, que tienen las características que tiene el departamento del Amazonas, que solamente tienen dos fuentes para poder llegar ahí, que es por aire o por barco. Entonces, obviamente, con este incremento que se ha venido dando mes a mes en el galón de gasolina, pues, obviamente, eso encarece todo. Encarece los productos que nosotros consumimos, porque obviamente hay un “supuesto que la gasolina se sube, porque eso solo la consumen los ricos de Colombia”. No es así. Nosotros en esos departamentos, pues, es muy poquito los ricos que hay. Somos una población totalmente de escasos recursos y eso conlleva a que todo suba.

En el departamento del Putumayo nos subsidian 2.60000 millones, 6.640 galones de gasolina, para ser distribuidos en 125 estaciones de combustible y eso en los 13 municipios. Hoy, esa gasolina que está llegando subsidiada alcanza más o menos semana y media. Por ende, le queremos pedir, señor Ministro, que se analice la posibilidad de subsidiar un 30% más, este cupo de la gasolina, para que así pueda, por lo menos, aguantar unos 15 días, por así decirlo”.

Nosotros, en el Putumayo, somos productores de petróleo. La ANH en el 2022, el promedio que ellos tienen es que se produce más o menos 16.000 barriles de petróleo al mes. Entonces, nosotros vemos pasar el petróleo que sale de las fincas, de los campesinos, de las zonas y se lo llevan y lo venden en dólares. Y esas tractomulas que cargan 200, 300 barriles de petróleo, eso se convierte, y vuelvo y lo digo, en miles y miles de millones de dólares esos barriles de petróleo crudo. Y a nosotros nos están vendiendo una gasolina. Hoy, con subsidio, en la capital está a

13.010 pesos, en Puerto Asís está a 12.830 pesos, en Orito está a 13.017 pesos, eso a hoy que tenemos, pero para fin de mes va a estar por alrededor de los 15.000 pesos.

Entonces, yo, nosotros vemos que no es justo. Sabemos que hay un déficit, pero hay que buscar las medidas, señor Ministro. Yo creo que bienvenido sea la generación de energías renovables, pero eso va a ser a mediano o a largo plazo. Nosotros estamos pidiendo una solución momentánea porque hoy nuestros campesinos están comprando la gasolina a ese precio. Por ende, las empresas de transporte mes a mes tienen que subirle el pasaje a los campesinos. Y qué vamos a hacer, mire, eso para los mototaxis, para los que echan guaraña, para los que fumigan, para las plantas, es insoportable.

Mire, la gente hoy se está planteando en el departamento del Putumayo salir a bloquear todas las petroleras, porque mire, en el vecino país del Ecuador hoy está la gasolina más cara. Está la, hay dos tipos de gasolina allá, una que es más económica y otra un poquito más alta, la más barata está a dos dólares con 40 centavos y eso al precio del dólar de hoy te dan 9.719 pesos. Entonces, al nosotros estar pagando en frontera una gasolina más cara, ¿qué vamos a hacer? Tenemos que ir a traficar al Ecuador y eso a que nos va a conllevar a que la Policía empiece a perseguir a los revendedores, que haya conflicto, que peleemos con la Fuerza Pública, que las familias quedan desamparadas. Entonces, Ministro, mira, cuando Ecuador el Presidente le quiere subir 50 centavos toda la población se sale y no deja subir.

Entonces, nosotros estamos optando, y los campesinos están optando por adoptar ese modelo y muy seguramente, si ustedes no adoptan una medida que reduzca el precio de la gasolina, en pocos días van a tener una manifestación de la gente, del pueblo colombiano, porque el señor Presidente manifestó en campaña que la gasolina iba a quedar alrededor de \$8.600 la gasolina y \$8.300 más o menos el diésel, y hoy ya va llegando a los \$15.000. Hay que buscar, no está en manos del Presidente, pero busquemos la medida. ¿Cómo le vamos a solucionar esto al campesino? Gracias, señor Ministro, estamos para buscar el camino que sea una...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Termine, Representante.

Honorable Representante John Fredi Valencia Caicedo:

Agradecerle, señor Ministro, pero y busquemos entre todos la salida, porque realmente es insoportable en el campo, en Putumayo, en las zonas de frontera no podemos con el subsidio que tenemos, estar pagando una gasolina tan cara, señor Ministro. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, Representante. Con su intervención dimos por terminado la parte de las intervenciones de los Congresistas. Vamos ahora, si así lo ve bien la

Comisión, a declarar Sesión Informal, para escuchar las intervenciones. ¿Quiere esta Comisión declararse en Sesión Informal?

Secretaria, doctora Diana Marcela Morales Rojas:

Así lo quiere la Comisión, nos declaramos en Sesión Informal.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Bueno. Vamos a dar el uso de la palabra, por 2 minutos, al señor Diego Otero, profesor de Economía e integrante de la Academia Colombiana de Ciencias Económicas, ex viceministro de Minas y Energía. Puede sentarse acá doctor, Otero.

Señor Diego Otero, profesor de Economía e integrante de la Academia Colombiana de Ciencias Económicas:

Infortunadamente, muy corto, 2 minutos, pero quiero decir estoy en contra en un 90% de intervenciones de los Viceministros y el Ministro de Minas y Energía, tanto estadísticamente como teóricamente, económicamente, macroeconómicamente, crecimiento económico y hay muchas cifras que no cuadran. Señora Viceministra, aquí estamos hablando de gasolina corriente. La gasolina extra la utilizan los estratos ricos, entonces, hay que separar gasolina corriente de gasolina extra, la utiliza los estratos ricos. Segundo, en la gasolina corriente en Colombia 31 a 32 más cara del mundo, después de todos los países productores. Argentina tiene un precio muy similar hoy a Colombia, casi iguales. México, Argentina y Argentina hace 15 meses importaba, no era autosuficiente. Brasil tiene un poquito más alto que Colombia, pero importa, no es autosuficiente, una cosa es tener mucho petróleo y otra cosa ser autosuficiente. Argentina importa derivados y petróleo.

México es un caso especial, porque eso es debido a todas las políticas neoliberales que implantaron en el pasado. Esto lo que hay que hacer en Colombia, es acabar ese Fondo de Estabilización, que es un monstruo, que está obligando a que la gente, a que el Gobierno tenga que subir el precio de la gasolina y cambiar por costos y costos internos. Cuando yo fui viceministro de Minas y Energía, en esa época, miren, se cobraba según el costo interno. Aquí está el decreto del 27 de diciembre de 1993, costo del productor, precio de refinería. Eso fue cambiado por una resolución con una visita que hizo el Fondo Monetario en mayo de 1997, e impuso este tipo de políticas como ha impuesto en todo el mundo. Esta es la política impuesta por el Fondo Monetario Internacional, esto es una política neoliberal totalmente.

Ese fondo, así como fue creado por Ley en 2000, en 2007, se puede declarar también por ley en 2023, es lo más conveniente, además, eso, aunque no quema la forma del Gobierno, le daría más libertad al Gobierno para aumentar el precio cuando quisiera o bajarla, si fuera por costos internos. Miren, producir un galón de gasolina al productor le cuesta 3.000

pesos, hoy está recibiendo, señora Viceministra, si no entendí mal, usted decía que el ingreso del productor de control 6.850 pesos. Mire, según las resoluciones, 8.340 pesos, realmente el ingreso del productor es 9.306 pesos, pero como eso implica suma el ingreso del productor al etanol que son \$966, entonces, el ingreso al productor de control es 8.340 pesos, no 6.850 si entendí bien o mal, porque si creen que \$6.850, revisen las cifras, es muy importante revisar las cifras. Yo creo que aquí hay una confusión de cifras totales. La gasolina la utiliza el 80%, los motociclistas, los taxis y los automóviles, de los estratos 1, 2, 3 y 4. El 20% es para estratos altos que no usan gasolina extra y para otros sectores como el sector rural que se le olvida, el sector rural se necesita para maquinaria, gasolina.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, doctor Otero.

Señor Diego Otero, profesor de Economía e integrante de la Academia Colombiana de Ciencias Económicas:

Mire, hay que acabar con el Fondo, por favor, es el mico que nos tiene, es la camisa fuerza que nos tiene el Fondo Monetario Internacional y todos los economistas de oligarcas, yo soy un economista independiente, ortodoxo, antineoliberal y voté en primera y segunda vuelta por Petro; pero estoy totalmente en contra 90%, en la política energética de este Gobierno totalmente, en todo sentido, la parte política, de precios, en política de petróleo, el mismo concepto de transición energética; también no estoy de acuerdo con eso, yo hablo más de transición ecológica, aquí no, nosotros no somos Europa, problema nuestro no es el sector eléctrico, como piensa aquí, es que Colombia es diferente a Europa. Muchas gracias de todas maneras.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, doctor Otero. Le damos el uso de la palabra al señor Freddy Rodríguez, de igual manera, por 2 minutos.

Señor Freddy Rodríguez:

Muchas gracias por la invitación. Me parece un espacio muy importante para poder construir país. Creo que debemos recordar que Colombia, para nada, es una nación homogénea y pues hemos visto aquí muchos de los casos que difícilmente pueden ser equiparables. Yo vengo en representación de los taxistas de Bogotá y lo hago por una sencilla razón. Creo que incluso fue un poquito triste escuchar que se trataba de populismo al hablar de personas que, en su gran mayoría, son ciudadanos, pequeños transportadores, dueños de uno o dos vehículos, que buscan cada día el sustento, digamos que operando en un escenario en el que han sido afectados no solamente por el costo de los combustibles, que es bien impactante, sino también por el costo y el aumento en el dólar que afecta el costo de los repuestos, el costo de las pólizas.

Entonces, cumplir con toda esa carga legal que tenemos en el sector, y tratar de operar y tratar de hacerlo de la mejor manera para poder competir en las condiciones de mercado que estamos siendo partícipes hoy en día, pues es difícil. Y cuando se habla de Transición energética, creo que se abre una ilusión para todos, como colombianos, no como transportadores, sino como los colombianos, porque es muy importante. El problema es que la transición, es una palabra que es un poquito compleja de entender, porque no se sabe si esa transición va a durar, ¿cuánto tiempo? y ¿cuál van a ser los costos? y ¿qué infraestructura? y ¿qué apoyo se va a tener? Porque nosotros queremos, obviamente, dar ese paso y queremos que las cuentas den. Y cuando el combustible está caro, pero las tarifas no se actualizan de la misma manera, del mismo modo en que se está actualizando cada mes el costo del combustible. Y cuando el dólar, a pesar de que las últimas cifras y dónde estamos viendo los resultados que está promoviendo el Gobierno es de una revaluación del peso, y estamos viendo una disminución pequeña de la inflación, pues, estamos viendo que el ciudadano de a pie, que es el taxista y que son los pequeños propietarios de vehículos, pues están pagando costos muy altos, con una tarifa que no se ha actualizado y que no se actualiza de una manera técnica, sino política, y eso es bien complicado, porque si nosotros estamos enfrentando ese escenario de la transición energética y de poder adoptar nuevas tecnologías que son más costosas, porque no son igual de costos...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto, para terminar, señor Freddy.

Señor Freddy Rodríguez:

Al estar, digamos, que en ese reto implícito de tener que adaptar esas políticas, que por demás requieren una curva de aprendizaje y un proceso de adaptación, que es lo que se considera la transición, pues, hay más dudas que respuestas, y eso, finalmente, es lo que queremos venir a aprovechar acá, la oportunidad de que nos escuchen y que entiendan que eso no se trata de presión política, ni de populismo, ni de gremios; sino se trata de ciudadanos que están tratando de hacer que las cuentas den. Y creo que los Gobiernos del mundo entero, y este Gobierno, se debe a los ciudadanos que necesitan, pues ese tipo de soporte. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, señor Freddy. El señor Gustavo Blandón, ¿no? OK. Ricardo García Echevarría, ¡listo!

Señor Ricardo García Echevarría:

Buenas tardes a todos. Yo voy a leerles una cartica un poquito corta que me pidieron.

Respetados Congresistas, quiero primero que todos solicitarles la atención merecida, la misma que ustedes desearían del pueblo colombiano cuando se dirigen a él. Ese pueblo colombiano que los ha elegido para que representen los intereses de todos.

Un pueblo que siente cómo le han dado la espalda a ustedes, quienes dicen representarlo. Las políticas supuestamente públicas no representan la necesidad de los colombianos, por el contrario, los condenan a la pobreza. Hoy, el alza de la gasolina, está desangrando el bolsillo de los colombianos, ampliando la brecha de pobreza ya bastante grande en este país.

Mientras tanto, los debates y los discursos de nuestros honorables Representantes, se reducen a aumentar otra brecha, la de la polarización, y se preocupan más por atacar, por atacarse unos a otros, que por trabajar por el pueblo. Mientras afuera, en las calles, miles de colombianos a diario luchan por sobrevivir, cada vez con menos, en medio de la violencia, la inseguridad y la falta de oportunidades. Los colombianos hoy, más que siempre, estamos cansados y no podemos más con los abusos de los que dicen representarnos. No se permitan olvidar que acá se sentaron y se sientan Representantes que, en el pasado, se rasgaban las vestiduras con el aumento de los combustibles y decían que aumentar los precios de los combustibles era atentar contra la vida y la economía de los colombianos. A lo que Colombia se pregunta, ¿qué cambiaría con estos dirigentes que cambiaron sus discursos? El incremento del precio de la gasolina viene siendo absurdo, tanto en la inmediatez del alza como en el monto.

Mientras ustedes, señores Congresistas, viven con salarios 40 veces más altos que la gran mayoría de los colombianos, al señor pueblo le toca hoy pagar mucho más en toda su canasta básica y también en el transporte o sus vehículos, lo que produce una calidad...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Sí, señor, un minuto, para terminar.

Señor Ricardo García Echevarría:

Produce una calidad de vida cada vez menor. Es por eso y como Representante de una gran parte de los colombianos, les decimos que no venimos a negociar, venimos a exigir respeto, venimos a exigir que se detenga el alza de la gasolina. Exigimos que de una vez por todas nuestros Representantes trabajen por y para el pueblo y no para sus intereses e intenciones egoístas. Ese pueblo que los ha elegido quiere vivir mejor, merece que se le dignifique, y el alza de la gasolina, entre otros muchos problemas que hoy nos aquejan, no dignifica la vida de las personas, sino que cada día nos hace ciudadanos más vulnerables a la pobreza, a la violencia y a la injusticia. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, señor Ricardo. Señor Henry Cárdenas. Nota aclaratoria: el nombre de la persona que interviene es Arnulfo Cuervo:

Señor Arnulfo Cuervo:

Muchas gracias por la invitación. Más allá de los saludos, por supuesto. Por lo corto del tiempo, soy vicepresidente de Fedetranscarga, la Federación

de Empresas de Transporte de Carga. Mi nombre es Arnulfo Cuervo. Ha habido muchos discursos y hemos hablado, digamos, de la generalidad, pero yo voy a hablar de realidades. ¿Cuáles son las realidades del sector de transporte de carga? En el país, el 90% de la carga se mueve por carretera y esa carga la mueven los camiones. Hoy por hoy, los costos de operación de una tractomula están determinados en los rubros más grandes en los gastos de combustible y gastos de peaje. Los gastos de combustible son el 40% de esos costos de operación y los gastos de peaje son el 15%. Hoy tenemos un combustible a \$9.064 en Bogotá. Si lo aumentamos a \$15.000, como ya indicó el Ministro de Hacienda, ese aumento va a ser del 65.48% y ese costo operativo, con relación al combustible que estaba del 40%, va a aumentar a un 66.19%. Y si sumamos a eso el costo de los peajes, que es el 15%, hablaríamos de un 81.19%, lo cual haría no viable la actividad del transporte de carga en el país.

Estamos determinando que bajo las políticas del actual Gobierno se quiere hablar de una Transición Energética Justa, pero hoy por hoy, cuando hablamos, por ejemplo, del tren, ese tren que se estableció de Santa Marta a La Dorada, que es el único que está funcionando, un tren de trocha angosta, cosa que en el mundo no existe, porque existe la trocha ancha, y se determinó de esa manera solamente para hacerlo funcional, pues económicamente no es viable. ¿Por qué? Ya aquí se dijo que el costo de operación de un vehículo es mucho más costoso entre Santa Marta y Bogotá o la Costa Atlántica y Bogotá que entre la China y la Costa Atlántica. Pero es que una cosa es el transporte marítimo y otra cosa el transporte terrestre. Eso no lo podemos confundir. Pero más allá de eso, cuando hablamos de construir vía férrea, estamos hablando de gastar tres veces lo que vale construir un kilómetro de carretera por el de vía férrea. Los trenes hoy...”.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto, para terminar.

Señor Arnulfo Cuervo:

Los trenes no son funcionales, y no son funcionales porque su actividad como tal determina mayores costos logísticos y operativos. Un tren de Santa Marta a Bogotá, trayendo la carga en tren, se demora tres o cuatro días; una tractomula se demora 20 horas, y eso tiene que ser determinante para poder indicar que, el transporte de carga hoy en el país no puede ser parado por cuenta de esta utopía, como la vemos nosotros desde el transporte de carga, que es migrar de un momento a otro del consumo de energías fósiles a electricidad. No lo podemos hacer de esa manera. El Gobierno tiene que pensarlo y no puede seguir el Gobierno, desde el Presidente en adelante, diciendo que son los ricos en este país los que consumen gasolina. A hoy, la gasolina ha aumentado un 52.21% desde que el Gobierno asumió y absolutamente nadie ha manifestado. ¿Qué es lo que tenemos un aumento de salarios?

Ese aumento de salarios con ese costo de aumento de los combustibles, más que perdido, se encuentra. Los alimentos han bajado y han bajado, ¿por qué?, porque los productores, antes de perderlos, prefieren entregarlos mucho más baratos. Muchas gracias a todos ustedes.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias. ¿Quiere esta Comisión declararse en sesión permanente? Gracias, señor Alejandro Quiroga.

Señor Alejandro Quiroga:

Bueno, buenas tardes, honorables Representantes. Mi nombre es Alejandro Quiroga, presidente ejecutivo de la Asamblea Nacional del Transporte. Vengo de la ciudad de Ibagué, de un paro de 12 días, y ustedes vieron las noticias. Y ese paro va a suceder lo mismo que hizo el alcalde, va a suceder con el Presidente Petro. El alcalde logró unir a todos los sectores del transporte. El problema de los combustibles es un problema de la nación, no es un problema nuestro. Y señor Ministro, yo no sé si ustedes están; tienen autismo, con todo el respeto se los digo, pero el precio Brent es de 85 dólares hoy. Y el precio de producción nuestro es de 40 dólares, no necesitamos hacer tantas sumas, hay una diferencia. Siendo país productor, de 40 dólares a 85. Estoy de acuerdo, ya con el profesor, muy sencillo. Lo que está sucediendo es que estamos generando enormes utilidades en Ecopetrol y metemos el dinero en este bolsillo y en este otro bolsillo tenemos un bolsillo roto, que es el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles. Nosotros hemos pasado a la Representante Jennifer y le agradecemos una propuesta técnica que permite, son cinco pasos y ocho acciones, que si el Ministro de Minas, como lo hablé con el Ministro Ocampo, tiene la voluntad política de ser responsable con el pueblo colombiano y de verdad tomar una transición energética seria y responsable. Hablan muchos términos de justicia, pero hay una cosa, Ministro y Viceministro, hay una cosa que se llama sustentabilidad, no sostenibilidad. Y ser sustentable tiene tres componentes: El económico, el ambiental y el social, y aquí no hay sostenibilidad...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto, para terminar y por favor, para prender el micrófono.

Señor Alejandro Quiroga:

Lo otro es que, lástima que no esté la Representante María del Mar Pizarro. Nosotros, desde la Asamblea, nosotros no somos ni derecha ni izquierda ni de centro, nuestra política es el transporte. Y en esa política, nosotros tenemos claro que esto es lesivo para el país, es irresponsable subirle la gasolina primero a los compañeros transportadores, porque eso le pega a toda la canasta, no solamente de los más vulnerables, sino cuando suben el diésel, pues le va a pegar a la inflación, a todo. Nosotros lo que decimos es que debemos acogernos a la iniciativa

de la Representante Jennifer, hacer unas mesas técnicas serias para presentar las propuestas con el acompañamiento del Congreso. Y lo otro, para terminar, cuando un transportador va a una estación de servicio, no le preguntan si es del Pacto Histórico o del Centro Democrático o si es de la Alianza Verde.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, doctor. Tiene el uso de la palabra el señor Ismael Pantevis, Secretario de Gobierno de Leticia, por 2 minutos.

Señor Ismael Castillo Pantevis:

Muy buenas tardes, soy Ismael Castillo Pantevis, Secretario de Gobierno y Convivencia Ciudadanas del municipio de Leticia. Quiero iniciar muy brevemente diciendo que la nación tiene una deuda histórica con nuestro departamento, con el departamento del Amazonas, y mucho más con la capital, Leticia. Es así que por ese mismo problema de combustible, por tema de abastecimiento, por tema de precios, ya este año hemos tenido dos cierres de nuestra frontera entre Brasil y Colombia, y agradecer al señor Viceministro, porque su equipo de trabajo estuvo allá viendo la realidad, estuvo en campo viendo la situación que vivimos día a día los leticianos y los amazonenses. Es por eso que, aprovechamos el espacio y nuevamente solicitamos al Ministerio ese oficio que enviamos solicitando las rutas de abastecimientos por el Puerto Providencia y Ecuador, y por el lado de Cartagena, ya que vemos que son rutas que nos van a ayudar en tiempos para abastecer al departamento. Por Puerto Providencia, alrededor de entre 15 a 20 días, y por el lado del Ecuador, a través del océano y entrando al río Amazonas por el lado brasilero, nos ayudaría en tiempos.

Asimismo, solicitar que se tenga bien todo el tema en el estudio de subsidio a los compatriotas, los colombianos, que viven en el lado peruano y brasilero. Son alrededor de casi entre 7.000 a 10.000 colombianos que viven en el lado brasilero y peruano, pero que día a día se están abasteciendo en nuestro municipio, día a día están consumiendo combustible colombiano para hacer sus diferentes actividades, tanto en Leticia como en el resto del departamento del Amazonas. Asimismo, informar que el gran número del parque automotor en Leticia es de motos...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Un minuto para terminar, Secretario.

Señor Ismael Castillo Pantevis:

Gracias. Que es de motos y motocarros, personas que viven del día a día realizando la actividad de mototaxi, realizando el tema de transporte, tanto de personas como de carga, y no somos o no podemos decir que sea gente rica, porque viven del día a día. Asimismo, informar que también el kilovatio ahora en Leticia está casi entre los \$1000 a 1200 pesos. Tener una moto eléctrica, ahí sí es para gente rica

en el departamento del Amazonas, que es algo que quería mencionar y decirles...

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Termine, Secretario. Gracias.

Señor Ismael Castillo Pantevis:

Por último, estamos de acuerdo y más el Amazonas y todo lo que representa la Amazonía para el mundo, toda esa alternativa que se viene trabajando, pero son alternativas que se ven y se evidencia que está a mediano y largo plazo, por eso le pedimos al Gobierno de que se adopten medidas inmediatas para atender la necesidad de nuestro departamento y nuestro municipio de Leticia. Muchas gracias.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias a usted. ¿Desea esta Comisión volver a sesión formal?

Secretaria, doctora Diana Marcela Morales Rojas:

Así lo quiere la Comisión, Presidenta, nos declaramos en sesión formal.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Gracias, señora Secretaria. Listo, entonces, vamos a darle el uso de la palabra al señor Ministro, para dar respuesta a las intervenciones tanto de los Congresistas, como de algunos de los sectores que estuvieron aquí de manera informal. Por 10 minutos, señor Ministro.

Ministro de Minas y Energía, doctor Ómar Andrés Camacho:

Bueno, muchísimas gracias, por todas sus intervenciones. Muchas de ellas abren la discusión a temas más amplios de lo que es la discusión de la transición. Voy a intentar referirme a algunas de ellas, pero quiero arrancar refiriéndome a las intervenciones de la ciudadanía.

Primero, que sepan que para nosotros es fundamental la escucha y tomamos con total seriedad cada una de sus inquietudes, y que aquí tienen un Ministerio y un Gobierno que está abierto al diálogo, abierto también a la reflexión y a todas las mesas de trabajo que sean necesarias para encontrar las alternativas que permitan aliviar los impactos que, cuando se gobierna, siempre va a tener una política pública, y que entendemos que, hay unas apuestas que desde este Gobierno hemos lanzado como un Gobierno para la gente, pero que indudablemente las afectaciones y las cargas que puede tener para otros sectores pueden presentarse. Entonces, primero que sepan que tomamos con total atención y prioridad sus comentarios, las situaciones que han manifestado, y que estamos a disposición, a través de la Representante Jennifer, de evaluar cada una de las propuestas que sean presentadas, cada una de las situaciones.

En segundo lugar, quiero referirme a las intervenciones de los Representantes John Édgar,

Javier Sánchez, Carlos Edward, Alejandro Martínez, Mauricio Parodi. Decirles que, desde esta cartera, desde este Gobierno, la mayor responsabilidad y el mayor respeto por el ejercicio de la oposición y por el ejercicio de estos debates de control político. Aquí estamos y estaremos las veces que sea necesario para responder a las inquietudes tanto de su ejercicio de control político como del país en estos temas tan trascendentales. Entonces, que de nuestra parte todo el mayor respeto a sus argumentos, que no vemos como enemigos, que vemos como contradicciones propias del ejercicio democrático y que desde nuestro lugar en el ejercicio del Gobierno, con un programa que ganó en las urnas y un Plan Nacional de Desarrollo que estamos en ejecución, pues vamos a responder a cada una de ellas en virtud también de la política que ha trazado este Gobierno. Entonces, quiero que lo sepan directamente y muy claramente.

En tercer lugar, quiero referirme a algunos de los asuntos que se han planteado aquí en términos más generales de la transición. Se han abierto importantes debates; hemos hablado de exploración, se ha hablado de energías renovables en general, se ha hablado también de los casos específicos de cada una de las regiones de Cundinamarca, de cada una de las regiones que ustedes, señores y señoras Representantes, representan. Y decirles que los escenarios que hemos construido para la hoja de ruta de la Transición inician una fase de región, en donde vamos a hacer unos análisis sobre los potenciales de energía para poder resolver de fondo la situación que se ha planteado precisamente en clave de la Transición. Entendemos que las particularidades de cada una de las regiones, y por eso creemos que, es necesario ir avanzando en esos escenarios regionales, locales, de lo que hay que hacer región por región, con situaciones particulares, algunas que serán similares, pero otras que definitivamente requieren una atención específica.

Quiero referirme también a unos comentarios que ha habido en las intervenciones sobre la incertidumbre de la transición. Creo que es algo que se ha presentado en el debate de país, y es necesario señalar que la transición energética es una transición que se está dando a nivel global, en la que indudablemente hay incertidumbres de lo que está pasando en el mundo. Pero nuestra tarea, nuestra responsabilidad de Gobierno, es construir las certezas y poner al servicio de la transición energética de las políticas públicas tanto la ciencia, las medidas, la matemática, la economía, cada uno de las herramientas que tenemos a la mano para poder construir las certezas que nos permitan decirles que la transición energética ya empezó. Ya tenemos unos programas específicos para electromovilidad, lo señalaba en mi intervención inicial, tanto fluvial como terrestre, medidas específicas para los primeros pilotos de, ya se están desarrollando comunidades energéticas, techos solares, pero además una Transición Energética que ya empezó, porque en el 2014 cuando se aprobó la Ley 1715, Ley de Energías Renovables, de la cual han pasado

casi 10 años, la matriz energética, la matriz eléctrica, no había prácticamente cambiado. Hoy, solo con la asignación de puntos de conexión de la UPME, ya tenemos 8.3 gigas asignados de energía renovable, y solo con las medidas de este Gobierno hemos avanzado lo que en 10 años anteriores desde la Ley 1715 no se había logrado avanzar en términos de la matriz eléctrica. Queremos decirles que la transición ya está en curso, estamos tomando las medidas, y que seguramente tendremos que acelerar mucho más en algunos aspectos, pero que estamos a disposición de evaluar, trabajar, construir los diálogos, explicar lo que sea necesario.

Finalmente, frente a las propuestas, las mesas técnicas, lo decía al principio a la Representante Jennifer, a la ciudadanía, a los demás Representantes, estamos en total disposición de adelantar las mesas técnicas, modelar, simular los impactos económicos que pueda tener sobre Ecopetrol, los impactos económicos que pueda tener sobre la economía en general, sobre la ciudadanía, teniendo como marco de referencia, como señalaba, la transición energética, las políticas que el Gobierno está optando, no solo en la materia de combustibles fósiles, de gasolina, ACPM, sino las medidas que se están adoptando en otros terrenos, y que estamos en esa disposición para evaluar cada una de las propuestas. Seguimos en marcha firme para cumplir el programa de Gobierno y que efectivamente, pues podemos tener debates, discusiones, comentarios, sugerencias, pero aquí en el ejercicio democrático que nos corresponde vamos a estar siempre a disposición de responder a cada una de las inquietudes.

Quiero que el Director de Hidrocarburos exprese algunos puntos concretos: sobre unos tres elementos, de preguntas puntuales que se ha hecho sobre las cuales ya tenemos también medidas.

Presidente *ad hoc*, honorable Representante Jezmi Lizeth Barraza Arraut:

Bueno. Nos informaron que el registro en Plenaria se abrió y, por Ley 5ª, saben que nos toca levantar la sesión. No sin antes dejar claro que como el debate no se concluyó, señor Ministro, Director y Viceministra, este debate sigue en pie y la Mesa Directiva tiene que reagendar este debate para poder tener las conclusiones que tanto los Representantes requieren, los invitados requieren y el país en general requiere. Entonces, por agenda, la señora Secretaria y la Mesa Directiva vigente, porque quiero aclarar que estoy presidiendo de manera *ad hoc*, definirán la agenda pertinente.

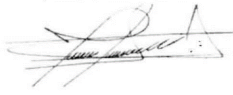
Entonces, se levanta la sesión y se cita para mañana, miércoles 9 de agosto 10:00 de la mañana. Muchísimas gracias. Representante, de manera informal podemos quedarnos a escuchar, pero usted sabe bien que, por Ley 5ª, me toca levantar, porque el registro abrió y no puedo seguir la sesión.

Secretaria, doctora Diana Marcela Morales Rojas:

Así es, Presidenta, se levanta formalmente la sesión.



JUAN LORETO GÓMEZ SOTO
Presidente



MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES
Vicepresidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaría General.