



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 955

Bogotá, D. C., miércoles, 2 de noviembre de 2016

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariosenado.gov.co

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 003 DE 2016

(agosto 9)

Cuatricenio Constitucional 2014 - 2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de junio de 2017

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

A las diez y quince de la mañana (10:15 a. m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes *Iván Darío Agudelo Zapata*, saluda a todos los asistentes, a los honorables representantes; damos inicio a la sesión del día martes 9 de agosto de 2016, ordena dar lectura al orden del día y llamar a lista.

Secretario, Jaír José Ebratt Díaz:

Con mucho gusto, Presidente, muy buenos días para todos.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2014 - 2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de junio de 2017

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 9 de agosto de 2016

Hora: 09:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de:

Proposición número 005

(Bogotá, D. C., julio 26 de 2016)

Presentada por: honorable Representante *Víctor Javier Correa Vélez*.

De conformidad con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 solicito se someta a consideración de la Comisión la realización del debate de control político al señor Ministro de Transporte *Jorge Eduardo Rojas Giraldo*, para que presente informes y absuelva el cuestionario anexo a esta proposición sobre **“La situación actual del transporte terrestre de carga en el país”**, así mismo solicito se le emplace de conformidad al artículo 137 de la Constitución Política.

CUESTIONARIO

1. Sírvase relacionar el índice de costos operativos del sector de transporte terrestre de carga, desagregando cada categoría.

2. ¿Cuántos vehículos de transporte de carga han sido chatarrizados a la fecha?

3. ¿Qué número de vehículos se encuentran pendientes de chatarrización?

4. ¿Ha recibido el gobierno algún recurso monetario por parte de los transportadores de carga?

5. ¿De ser afirmativo por qué concepto?

6. ¿Cuál ha sido el destino de este recurso y en qué proporción?

7. ¿Qué garantías se han dispuesto para el cumplimiento de los puntos acordados en el último paro?

8. ¿Qué recursos ha percibido la nación por concepto de concesión de vías y pago de peajes en los últimos 8 años?

9. ¿Qué participación en el pago de peajes ha tenido el transporte de carga terrestre en los últimos 8 años?

Firmado por: honorable Representante *Víctor Javier Correa Vélez*.

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Iván Darío Agudelo Zapata.

El Vicepresidente,

Carlos Alberto Cuero Valencia.

El Secretario,

Jaír José Ebratt Díaz.

El Subsecretario,

Hernán Cortés Rojas.

Está leído el orden del día Presidente.

Presidente:

Secretario por favor el llamado a lista.

Secretario:

Con mucho gusto Presidente. Honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío

Anaya Martínez Fredy Antonio

Cipriano Moreno Edgar Alexander

Correa Vélez Víctor Javier

Cuero Valencia Carlos Alberto

Guevara Villabón Carlos Eduardo

López Flórez Inés Cecilia

Lozada Polanco Jaime Felipe

Patiño Amariles Diego

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Responden diez (10) honorables Representantes al llamado a lista.

En el transcurso de la sesión se hicieron presente los siguientes ocho (8) honorables representantes:

Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro

Castiblanco Parra Jairo Enrique

Cuello Baute Alfredo Ape

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

González Medina Hugo Hernán

Osorio Botello Héctor Javier

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer.

Le informo Presidente que al llamar a lista han contestado diez (10) honorables representantes, en consecuencia se registra quórum decisorio, puede usted someter a consideración el orden del día leído.

Presidente:

Muchas gracias Secretario, pongo a consideración el orden del día leído, le solicito a los honorables representantes que por favor hagamos una pequeña modificación y que podamos darle lectura a unas proposiciones que están de últimas, para que las podamos leer de primero y puedan ser evacuadas; de esta manera continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Representantes?

Secretario:

Ha sido aprobado el orden del día tal cual como usted lo ha propuesto Presidente.

Presidente:

Continúe Secretario con el orden del día por favor.

Secretario:

Correcto Presidente, en ese orden de ideas le damos lectura a las proposiciones que se encuentran radicadas en la mesa para que sean aprobadas por la comisión.

Subsecretario, Hernán Cortés Rojas:

“Proposición número 012 de 2016

9 de agosto de 2016

(Modificativa de la 011 de 2016)

Ante la grave situación que afronta la Región Caribe frente a la problemática de la mala prestación del servicio de energía por parte de la Empresa Electricaribe S. A., autorícese el desplazamiento de los integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la honorable Cámara de Representantes para sesionar y adelantar debate de control político en la ciudad de Barranquilla el día 31 de agosto de 2016.

Para tal fin, cítese al Ministro de Minas y Energía, doctor Germán Arce; al Director de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, doctor Jorge Pinto Nolla; al Superintendente de Servicios Públicos, doctor José Miguel Mendoza y a los Directivos de la Empresa Electricaribe, para que en el marco de su competencia, respondan los cuestionarios que se anexan.

Asimismo, invítese al Comandante Departamento Policía del Atlántico, Coronel Raúl Antonio Riaño Camargo, al Comandante Policía Metropolitana de Barranquilla, BG. Gonzalo Ricardo Londoño Portela, al Gerente del Plan 5 Caribe, doctor Edgardo Sojo y a los Gobernadores del Caribe.

Martha Villalba Hodwalker,
Representante a la Cámara.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE MINAS Y ENERGÍA

1. ¿Cuáles fueron los proyectos asignados a la Empresa Electricaribe dentro del Plan 5 Caribe? Detalle el estado de los mismos y especifíquelos por departamento.

2. ¿Cuáles han sido los resultados de los compromisos adquiridos en el Plan 5 Caribe, desde que se creó a la fecha?

3. Indique ¿qué porcentaje de recursos del Estado han sido administrados y ejecutados por Electricaribe desde su constitución hasta la fecha?

4. ¿Cuál ha sido el seguimiento y control que el Ministerio de Minas y Energía ha ejercido producto del desembolso de los dineros para las obras del Plan 5 Caribe?

5. ¿A cuánto asciende el monto de recursos aprobados para los fondos Fazni, Prone y Faes desde la vigencia 2013 a la fecha?

6. Sírvase informar ¿cuál es la posición del Ministerio de Minas sobre el reciente informe de auditoría presentado por la Contraloría General de la República (CGR)?.

7. ¿A cuánto asciende el monto de los subsidios que el Ministerio de Minas y Energía ha destinado a la empresa Electricaribe desde el año 2013 a la fecha?

8. Especifique, según lo manifestado por el Ministro ¿cuáles son los problemas de cálculos contables que cometió la Contraloría en la auditoría e informe cuáles son las obras que ya se han terminado y cuyos contratos aún no se han liquidado?

9. ¿Ha contemplado o está trabajando el Ministerio de Minas y Energía en una nueva regulación que permita garantizar la prestación de un mejor servicio energético en la Región Caribe?

10. ¿Cuál es la posición de esta Cartera respecto al contenido y la incidencia de los lineamientos del Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones firmado entre Colombia y España en materia de prestación de servicios energéticos (Caso Electricaribe)?

11. Gas Natural Fenosa (GNF), solicitó a Colombia un diálogo directo, en un periodo de seis meses, para encontrar una salida “que permita garantizar la sostenibilidad de la prestación del servicio de energía en la Costa Caribe”, ¿Cuál será la posición de Min Minas al respecto? ¿Consideran que este puede ser el preámbulo para una demanda en contra del Estado?

CUESTIONARIO PARA LA SUPERINTENDENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS

1. Detalle las acciones que se han llevado a cabo por parte de la Superintendencia de Servicios Públicos, para mejorar la crisis energética en la Región Caribe, durante las vigencias 2013, 2014 y 2015.

2. ¿Cuáles han sido los hallazgos de auditoría que, a la fecha, se encuentra realizando esa entidad a Electricaribe?

3. Exponga las razones por las que la Superintendencia de Servicios Públicos no ha contemplado la intervención a la Empresa Electricaribe, teniendo en

cuenta que es quien posee las facultades legales para hacerlo.

CUESTIONARIO PARA ELECTRICARIBE

1. ¿Cuáles son las obras del Plan 5 Caribe designadas por el Ministerio de Minas y Energía a esa entidad? Detállelas por departamento y explique el estado en que se encuentran.

2. ¿Cuáles son los contratos que ustedes han venido ejecutando por parte de los diferentes fondos (Fazni, Prone y Faes)? Detállelos desde la vigencia 2013 hasta la fecha.

3. ¿Cuáles han sido las inversiones que Electricaribe, con recursos propios, ha realizado en la región? Especifíquelas por departamento y desde la vigencia 2013 hasta la fecha.

4. ¿A cuánto asciende - a la fecha - la deuda de las Entidades Territoriales del departamento del Atlántico a Electricaribe?

5. ¿A cuánto asciende - a la fecha - la deuda de los usuarios del departamento del Atlántico a Electricaribe?

6. Informe a la fecha el estado contable y financiero de la empresa Electricaribe.

Martha Patricia Villalba Hodwalker,
Representante a la Cámara”.

Esta leída la proposición presidente.

“Proposición número 013 de 2016

(agosto 9)

Autorícese a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, para realizar una audiencia pública, con el fin de evaluar, formular, y sugerir propuestas para la construcción del Plan Nacional Decenal de Educación 2016-2025 -PNDE 2016-2025, con la participación del Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, organismos del sector educativo, expertos en materia de educación y ciudadanía en general, que se realizará en fecha, lugar y hora que determine la Mesa Directiva de la Comisión.

Iván Darío Agudelo Zapata,
Representante a la Cámara”.

Están leídas las proposiciones presidente.

“SEGUNDA PROPOSICIÓN ADITIVA A LA NÚMERO 08 DE 2015

(9 de agosto de 2016)

Cítese a la Gerente de Metro Línea, doctora Ángela Farah a debate de control político con el Ministerio de Transporte, DNP, Ministerio de Hacienda y Superintendencia de Puertos y Transporte en la fecha y hora que disponga la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la Cámara de Representantes. El objeto del debate es evaluar la política pública de transporte masivo en el país. Se adjunta cuestionario.

Fredy Antonio Anaya Martínez,
Representante a la Cámara.

CUESTIONARIO PARA LA GERENCIA DE METRO LÍNEA

1. Informar estados financieros de las vigencias correspondientes a los años 2015 y 2016.

2. Presupuesto general de la entidad. Estado de ingresos y gastos de los últimos doce meses.

3. Panorama de la situación económica actual que atraviesa la entidad.

4. Proyección financiera en el mediano y largo plazo.

5. De acuerdo con las nuevas alternativas de financiación contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, ¿qué impacto han logrado tener estas en el sistema?

6. ¿Qué tan lejos se encuentra actualmente el sistema del punto de equilibrio financiero y del nivel esperado de demanda de pasajeros?

7. Descripción de los principales mecanismos de recaudo.

8. Señalar la cuantía del total de inversiones públicas hechas por la Nación y los municipios al Sistema.

9. Existe una evidente competencia entre el SITM y el TPC, y de ambos participan las mismas personas, lo que genera que no exista voluntad para abandonar el TPC, pues reciben utilidad en ambos sistemas. ¿Qué tipo de incentivos o acciones de tipo legal y contractual se está adelantando para solucionar esta “rivalidad”?

10. Exponer las relaciones que mantiene Metro Línea con los operadores del sistema.

11. ¿Cuál es el futuro de la movilidad y el transporte urbano en la ciudad de Bucaramanga de acuerdo con las actuales condiciones de Metro Línea?

12. Los documentos Conpes han dado lineamientos generales para la política pública de movilidad y transporte público. Exponer las actividades de seguimiento y cumplimiento por parte de Metro Línea a las directrices impuestas en dichos documentos, en aras de lograr un sistema de transporte capaz de proveer movilidad eficiente y accesibilidad a todos los habitantes de la ciudad.

13. ¿En qué sentido ha actuado y acompañado el DNP a los Entes Territoriales y a los Entes Gestores con el objeto de superar los problemas de gestión en los SITM?

14. Especifique el pasivo que hoy tiene Metro Línea por cada concepto discriminado.

15. ¿Cómo se encuentra el estado de contratación de los portales y cuándo entrarán en operación los portales de Girón y del Norte?

16. ¿Cuál es la situación jurídica del portal de Piedecuesta y su posible reubicación?

Fredy Antonio Anaya Martínez,
Representante a la Cámara.”

Está leída la proposición Presidente.

Presidente:

¿Aprueban los honorables representantes las proposiciones leídas?

Secretario:

Han sido aprobadas, Presidente.

Presidente:

Como les había anunciado, la proposición que se acaba de aprobar para la audiencia pública frente al Plan Nacional Decenal de Educación, es porque el jueves pasado que estuvimos acá con la presencia de los viceministros de Educación de ahí surge esa idea, para que todos los actores podamos estar en la plenaria o en el Salón Elíptico, podamos desarrollar esta audiencia que es sumamente importante, porque es la educación, cómo se van a hacer todos esos planteamientos para los próximos 10 años con todos los actores que tienen que ver en el tema de educación en Colombia.

La doctora Martha Patricia Villalba, si quiere hacer alguna participación frente a la invitación que usted ha hecho que sea aprobado, hoy va a ser leído y se va a solicitar en la plenaria de la Cámara para el desplazamiento, estoy coordinando todos los temas para que nos apoyen con el desplazamiento hacia esa bella ciudad de Barranquilla, para que usted allá lidere todo este proceso, convoque todas las fuerzas vivas de la costa, si usted quiere hacer alguna intervención, doctora, bien pueda, para que demos inicio al debate del día de hoy.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias Presidente, la verdad que es de conocimiento público la situación que enfrenta el caribe colombiano, no solamente por la mala prestación del servicio de energía de una empresa que tiene el monopolio absoluto en el caribe colombiano de los usuarios, tanto residenciales, industriales, comerciales y demás.

Nosotros hemos convocado a este debate de control político que consideramos importante teniendo en cuenta que la Comisión Sexta es el escenario propio para poder revisar, analizar desde la perspectiva de todos y cada uno de los parlamentarios y el gran compromiso que tenemos nosotros, no solamente los del caribe, también los representantes de las distintas regiones. Hoy hemos coordinado realizar este debate, ya hemos avanzado, hemos hablado con el gobernador del departamento del Atlántico, la idea es que este evento se realice con todo el carácter institucional, que la comisión de no sesionar aquí el día miércoles 31 de agosto, sesione en la ciudad de Barranquilla. Cómo nos gustaría que todos los congresistas que integran esta comisión nos acompañaran, miren, la situación es bastante compleja, compleja desde todo punto de vista, hay amenazas de parte de la empresa de acciones al Estado colombiano que creo que estarían violentando de alguna u otra forma todo el tema de la situación de la inversión extranjera en el país, aquí hay una cantidad de componentes que tienen que analizarse y es el escenario propio en la región caribe, en el departamento del Atlántico, en el centro de esta región que es bien importante.

Por lo cual solicito a mis compañeros nuevamente que nos acompañen, yo sé que usted, presidente, está haciendo todo lo pertinente para el desplazamiento, allá estarán superbién atendidos, Barranquilla los espera, el caribe los espera, ante un problema que amerita soluciones inmediatas.

Presidente:

Muchas gracias, honorable Representante Martha Patricia Villalba, de esa bella región caribe, del departamento del Atlántico, allá estaremos el miércoles 31 sesionando con todos estos actores tan importantes, es una muestra, primero, de toda la participación que tiene esta Comisión Sexta, como lo decía, es la comisión del día a día, del quehacer del asociado, y más en los temas de servicios públicos.

Para el día de hoy vamos a dar inicio al debate, pedón, anuncie proyectos, por favor, para que de una vez dejemos anunciados los proyectos, secretario.

Subsecretario:

Anuncio para mañana 10 agosto, proyectos de ley:

“Proyecto de ley número 017 de 2016 Cámara. Fomento a la ciencia, por la cual se dictan normas de fomento a la ciencia, tecnología e innovación mediante la creación de empresas de base tecnológica (spin-offs).

Autor: honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata.

Ponente: honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata.

Publicación: P.L. *Gaceta del Congreso* número 534-16; P.P.D. Cámara número 592 -16”

Está anunciado el proyecto para mañana, Presidente.

Presidente:

Bueno, de esta manera, entonces damos inicio al debate aprobado en esta comisión, propuesto por el honorable Representante Víctor Javier Correa, del departamento de Antioquia, Polo Democrático; el cuestionario, nueve preguntas; doctor Víctor, acá esta la presencia del doctor Alejandro Maya Martínez, viceministro de Transporte, bienvenido doctor Alejandro, por haber atendido este llamado, el Ministro está atendiendo otras situaciones, se habló con el doctor Víctor, él a bien tuvo aceptar la presencia del viceministro, le agradecemos representante Víctor Correa, para que pueda avanzar el desarrollo de todas estas instituciones, y en buena hora este debate.

Representante Víctor, ahora de la conversación con usted, hemos llegado a un acuerdo donde el doctor Víctor, para que me ayude, secretario, 20 minutos su intervención, luego el doctor Alejandro Maya, y posteriormente los que deseen a bien intervenir, porque recuerden que también, ahorita, tenemos una reunión con Colciencias para el informe que nos va a brindar, porque la idea es que empecemos a interactuar con cada uno de los actores que tienen que ver con esta comisión. Doctor Víctor, bien pueda, tiene usted el uso de la palabra, 20 minutos.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Muchas gracias, Presidente, un cordial saludo para todos y para todas, para la mesa directiva que ahora, digamos, se estrena en este primer debate de control político de este periodo, para el viceministro y para los transportadores que nos acompañan el día de hoy.

Por supuesto, creo que es importante mencionar que este debate de control político tiene una relevancia de orden nacional, no es cualquier debate de control político y no responde a cualquier coyuntura; estamos hablando de una problemática estructural del sistema de transporte de carga en Colombia, y una serie de incumplimientos que alrededor de acuerdos suscritos en medio de distintas movilizaciones del sector transportador de carga se han presentado durante los últimos años en el país.

Este debate de control político pretende entender una lógica muy simple y es que siempre será mejor prevenir que lamentar, ya en muchas ocasiones hemos visto que la política frente a las problemáticas del sector transportador de carga en Colombia es ante todo una política de contingencia ante las expresiones floridas de la problemática, sale un paro, vemos a ver cómo le respondemos, sacamos una resolución, una cosita acá, incumplimos una parte grande de los acuerdos; luego hay otro paro, pero de fondo, creo yo ha faltado en los últimos años diligencia por parte del Ministerio de Trabajo y del Ministerio de Transporte y por los distintos Ministerios, así como también de las distintas instituciones del Estado para buscar soluciones de fondo.

Lo que se pretende con este debate, ya habiendo terminado el paro camionero, es que la Comisión Sexta, que es la comisión de transporte, pueda tener claridad frente a los acuerdos logrados, pueda garantizar el seguimiento al cumplimiento de esos acuerdos y en esa medida ejercer más que una función reactiva, una función preventiva frente a otro posible escenario de movilización que surgiría sin duda si el Gobierno nacional no cumple con los acuerdos que se han pactado, surgiría no a manera de chantaje o presión, sino que surgiría porque las condiciones estructurales del sector requieren soluciones estructurales.

He acompañado desde hace ya bastante tiempo estos procesos de movilización de los transportadores de carga en el país, desde antes de pertenecer a cualquier lógica de política electoral, cuando formaba parte, cuando participaba de manera más activa o de vinculación directa con algunos de los movimientos sociales más importantes que Colombia vivió en los últimos años, como vocero del paro cafetero, compartimos espacios de movilización en el año 2013 con los camioneros, luego, hubo otros paros, en el paro agrario compartimos espacio con los camioneros y seguimos viendo que año tras año se presentaban nuevos escenarios de movilización y en cada escenario de movilización se llegaban a unos acuerdos, los acuerdos se incumplían, la realidad de los camioneros seguía mal, no se resolvían

los problemas y venía otro paro, otro problema para el país y la situación una y otra vez se vivía como un dejo va.

Este último paro se veía venir, para nadie, creo yo que nada pendiente de los temas de transporte de los temas de carga en el país pudo ser una sorpresa, ni siquiera para el Ministerio de Transporte, será claro que si en paros anteriores que habían surgido por razones objetivas, por elementos graves del transporte de carga en el país, si esos paros no fueron atendidos y no se respondieron como debía, lo lógico, obvio es que se iban a volver a movilizar.

Quisiera empezar, entonces, este debate pasando un corto video que realizamos en el marco de la pasada movilización, movilización que también estuvimos acompañando ya en función, como miembro de la Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la República y como Representante de la Comisión Sexta Constitucional.

Presentación Video...

¿Por qué empezar con este video y precisamente con esas imágenes?, porque ese es el tipo de respuesta que el Gobierno nacional le ha dado a la movilización, a la protesta ciudadana que se da en el marco de los derechos constitucionales, lo hago para resaltar uno de los problemas que, a mí parecer, se configura en estos primeros 15 días tras la firma de los acuerdos en uno de los incumplimientos más graves, porque toca con una política de Estado que hemos podido evidenciar en distintos sectores, sector agrario, sector estudiantil, en el sector salud, y es la persecución, la represión, el silenciamiento de los líderes durante la protesta, pero también la persecución judicial y la persecución administrativa posterior a la protesta; durante estos días he recibido una serie de cartas que le están llegando a transportadores de toda Colombia, a empresas de transporte, en todo el país, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, donde le dicen que le va a abrir investigación por los hechos acontecidos en el marco del paro, y por supuesto, esto es gravísimo, porque a mí parecer vulnera un derecho constitucional básico, que es el derecho a protestar pública y pacíficamente, porque el paro camionero, podrán decir muchas cosas, como por supuestos sus consecuencias, como que sí se encarecieron los precios del transporte, algunos alimentos subieron de precio, ¡pues sí!, obvio era un paro transportador, la mercancía no se movió por el país, pero no fue un paro violento, los transportadores de carga que están recibiendo estas cartas en el Departamento de Antioquia tenían sus puntos de concentración al lado y lado de la vía, sin bloqueos, los carros estaban allí parqueados, montaban sus hamacas, la cocina, pero todo el tráfico fluía sin ningún problema y fueron disueltos violentamente, a la fuerza y a través del uso del terror, cuando les dicen ustedes, se tienen que ir de ahí, porque los vamos a levantar de esos puntos de concentración por orden del Gobernador de Antioquia, muy en la Línea del Gobierno nacional, y la orden del Gobierno nacional; un punto de concentración pacífico que no tenía bloqueada las vías, fue disuelto, uno no, muchos, cerca de 30 puntos de concentración fue disuelto a través del terror que sentía la gente.

Hoy esa estrategia sigue vigente y ahora lo hacen mediante estas investigaciones que pueden llevar a multas millonarias, de cien millones de pesos (\$100.000.000), doscientos millones de pesos (\$200.000.000), trescientos millones de pesos (\$300.000.000), cuatrocientos millones de pesos (\$400.000.000), eso es una vulneración al derecho a la protesta, quién va a ejercer ese derecho constitucional el día de mañana, si sabe que aquí en Colombia pasa, o que lo matan, porque eso con algunos sectores pasa como en la cumbre agraria, o que te van a multar después, o te van a sancionar, te van a quitar el carro, la gente se va a morir de miedo para expresarse públicamente, la consecuencia directa de eso va a ser el deterioro de nuestra democracia.

El primer llamado, viceministro, es a revisar ese tema, ¿por qué esas cartas siguen llegando a los camioneros en el país?, si estoy convencido que eso fue, estoy seguro que ese fue uno los puntos que se acordaron en medio de todo el proceso y era la no judicialización de las personas que ejercían su derecho constitucional.

Ahora, presentaré unas diapositivas sobre la importancia del sector en Colombia para que dimensionemos porqué esta comisión tiene que hacer, como bien lo dijo el presidente, un proceso serio de seguimiento a la situación del transporte de carga en nuestro país. El sector transportador de carga en Colombia moviliza el 80% del total de la carga del país, del sector camionero particularmente, eso es una realidad que, por supuesto, hay que entrar a evaluar con seriedad, hay un debate de control político, también, propuesto sobre la situación ferroviaria en Colombia y creo que hacia allá, también, hay que avanzar en generar unas políticas que permitan otras dinámicas del transporte, pero no como respuesta reactiva porque esos camioneros paran mucho, entonces, hay que montar otras, sino porque el país requiere seriamente la construcción de modelos de transporte de carga mucho más eficientes, en lo fluvial, en lo ferroviario, que son las alternativas que tenemos y que podríamos explotar, que nos ayudaría, también, a mejorar la competitividad del país, reconociendo el papel que cumpliría el sector transportador de carga que ahora ejerce la actividad camionera y la carretable en lograr la articulación de las distintas modalidades, es decir, seguirían teniendo un papel protagónico, hoy movilizan el 80% del total de la carga en Colombia, que es un total de ciento sesenta y dos millones de toneladas en todo el país por año, eso fue en el año 2010, estamos hablando de cerca de ciento sesenta mil transportadores de carga, súmele sus familias, las personas que viven de esto, por los empleos indirectos, el que cuida el parqueadero, el que lava los carros, todo el sector de repuestos, los talleres; mejor dicho estamos hablando de un sector que tiene que ver con la cotidianidad, con la vida de millones de colombianos y por eso es un sector que tenemos que atender con especial interés y preocupación.

En cuanto a la dinámica económica, es un sector que le aportó en peajes, en la movilización por todo el territorio nacional, más de 3 billones de pesos en el año 2015 al país, en muchos de los peajes de Colombia pueden ser entre 40%, 42% de los ingresos de

esos peajes, además de eso, en algunos particulares puede llegar a superar, incluso el 70%, este dato es relevante no solo por lo que representa, por supuesto, para el ingreso de la nación en los peajes que no están concesionados, sino también porque siendo ellos los principales vinculados en el proceso de financiación de los peajes del país, cualquier aumento en el número de peajes o cualquier aumento en el precio de los peajes los golpea con particular sensibilidad, termina afectándolos de gran manera porque aumenta notoriamente los costos de sus trabajos; parte del problema que surge durante este paro relacionado con esto y fue parte de la evidencia que se manifestó en preocupaciones legítimas de los transportadores, es el avance de esta política de concesión, que el Congreso también ha respaldado, a mi parecer, de manera equivocada y que va a llevar de manera directa, al aumento de los costos de movilización en las carreteras de Colombia y con esto, de los costos del transporte de carga y con esto, de los costos de las mercancías.

La gran mayoría de nuestras obras concesionadas van a ser financiadas ya de base con un recurso público, como fue, por ejemplo, el de la venta de Isagen que va a ser utilizado para apalancar financieramente a un capital privado que terminará enajenando el recurso público, y montando un negocio grandísimo, en buena parte, de las carreteras de Colombia que, por supuesto, terminaremos pagando todos los colombianos en los peajes, eso ya lo vimos en algunos lugares, el eje cafetero es un claro ejemplo de esto, donde cada muy pocos kilómetros, encontramos un peaje y no son precisamente baratos.

Frente al transporte de carga en carretera que representa en buena parte de los ingresos de los peajes de Colombia sí que va a ser sensible este aumento de los costos de los peajes; hay peajes que podrán pasar para una categoría uno, de seis mil pesos (\$6.000), podrán pasar hasta catorce mil pesos (\$14.000), que es lo que nos hablaban frente a algunas concesiones en mi territorio y eso para una persona del común es plata y bastante, hay un municipio, por ejemplo, en Antioquia, que es Amagá, que queda cerca de Medellín, mucha gente vive en Amagá y estudia en Medellín, ese desplazamiento que es de pocos kilómetros, día a día les va a aumentar veinte mil pesos (\$20.000), con el aumento de ese precio de ese peaje, producto de esa concesión, a ese negocio que montaron con las autopistas 4G que se le están entregando a particulares lo terminaremos pagando todos los colombianos del bolsillo propio, financiando ese negocio y eso en concesiones que probablemente serán eternas, que es lo que termina pasando en Colombia, siempre con estos espacios, con este modelo de financiamiento.

Dentro del sector hay otro problema grande, sector transportador, es que la información no está actualizada, entonces es muy difícil tomar decisiones, no es lo mismo trabajar con los costos que da la información del año 2011 a trabajar con las realidades de los costos del año 2016, ese ha sido otro de los reclamos grandes que han tenido los transportadores de carga en sus distintas movilizaciones, que el ministerio, el DANE, puede que den información

trimestralmente sobre el estado de las vías y toda la cosa, pero el ministerio no ha hecho la actualización de esa información para que impacte sobre el precio de los fletes.

Tenemos también dentro de ese problema que no se analizan si no se tiene la adecuada información, con certeza las dinámicas de los costos variables y los costos fijos: En los costos variables indiscutiblemente uno de los que más pesa es el precio del combustible, el precio del combustible en Colombia es costosísimo, a mí no me cabe en la cabeza que mientras estamos en una caída del precio internacional de los Commodities el precio del combustible en Colombia no tenga un comportamiento similar rebajando, garantizando de esta manera que estamos utilizando esta ventaja, de ser un país productor en beneficio del fortalecimiento del sector productivo nacional, porque por supuesto si disminuyen los costos del transporte a través de la disminución de este costo variable, pues el beneficio va a ser en general para toda la industria nacional, para todo el sector productivo y para toda la economía colombiana, en su conjunto.

Otros elementos, el mantenimiento, la reparación, las llantas, los peajes, los lubricantes, el lavado, el engrase y demás imprevistos que van surgiendo forman parte de estos costos variables que dependen de muchos factores, por supuesto, el desgaste de la malla vial colombiana, influye directamente el desgaste que sufren los automotores en muchas de sus piezas y aumentan estos costos variables y claro ante una falta seria de información que garantice que esto se está actualizando con regularidad, lo que terminamos viendo es un desbalance entre los ingresos de los transportadores de carga y los costos de su labor, en últimas, muchos de ellos, en los puntos de concentración, yo recorrí los distintos puntos de concentración, valga decirlo, no eran los puntos de concentración de los grandes camioneros de Colombia, y es que esto no era un paro de grandes camioneros, de gente multimillonaria que tenía grandes empresas, porque más del 80% de los transportadores de carga del país tiene un carrito y creo que el 90% tiene en uno y tres, creo que esa es la cifra que se maneja frente al tema del transporte de carga, muchos de ellos decían, vea, es que a mí con estos precios, con este flete que me pagan por cada viaje yo no cubro ni los costos que tengo, ni los variables, ni los fijos, que en los fijos están los parqueaderos, los impuestos, la seguridad social y los salarios de la tripulación, o sea no les da para cubrirlo, consecuencia directa de eso, pues que estaban en riesgo de perder los camiones que estaban sacando financiados y que no estaban pudiendo garantizarle ni siquiera los mínimos básicos a sus familias. Entonces, una inversión bien costosa que es un camión para una persona de clase de estratos bajos y medios de nuestra sociedad, terminaba en riesgo porque no da, ¡es que no les da!, y esto, por supuesto, se ve afectado por un sistema de información que no es claro, ahí es donde entraba otra de las reclamaciones del sector transportador de carga, era necesaria la actualización de manera permanente del sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga el SICE-TAC, este fue un reclamo que yo escuché en el año 2013, cuan-

do estaba en el paro cafetero, y era que no había claridades frente a la formulación de los costos de los viajes, entonces este sistema, en teoría, debía servir para que estos costos variables y estos costos fijos se pudieran introducir de manera y en general listo, vea, estos son los costos y más, este es el precio de esa ruta, eso es lo que vale ese viaje y esto es lo que tendrían que pagar, pero este sistema nunca se ha actualizado de manera oportuna, permanente y mientras los costos van variando de manera frecuente, los precios al final o lo que les pagaban a los transportadores no se iba actualizando y por supuesto esto contribuía a agravar su situación, porque en muchos casos terminaban como ya les estaba comentando, ¡trabajando gratis!, yendo a muchos lados, incluso a veces hasta perdiendo plata.

Para que esto pueda ser una realidad, pues exigen del ministerio, que es uno de los puntos, mucho más control, directamente en los puntos de generación y de recepción de la carga, porque aquí hay relaciones asimétricas, hay receptores y generadores que pueden dejar días a un transportador ahí esperando para cargarlo y todo eso termina asumiéndolo el transportador, todas esas pérdidas, se necesita un Estado que vigile, porque hay relaciones asimétricas, concentración del poder de mercado en unos pocos agentes y ahí es donde necesita este sector con urgencia que esto se pueda resolver.

Frente a dos de los puntos anteriormente mencionados a mí me preocupa mucho, Viceministro, una carta que me hacen llegar el 2 de agosto de la ATC, yo creo que ustedes la deben conocer porque está dirigida al Ministro de Transporte, donde mencionan que uno de los puntos acordados tenía que ver con algunos elementos sobre precios de algunos peajes en Flores y Garzón y en otros lugares, contrario a lo que se pactó, el precio ha aumentado, y cuando se hablaba de algunas excepciones de peajes como el de Carimagua, donde las excepciones están para las categorías 4, 5, 6 y 7, solo le están dando las excepciones a las categorías 6 y 7, está pasando también en Manguitos y en otros peajes del país, ¿por qué mencionar esto, Viceministro?, porque la paciencia de la gente se agota muy fácil, probablemente si esto en el primer paro, ya voy a terminar, presidente, hubiera sido muy sencillo resolverlo, pero ya a estas alturas cualquier cosa que no se cumple, profundiza muchas contradicciones que existen producto, precisamente, de las inequidades que se han constituido.

Por último, Presidente y compañeros, para darle paso a la intervención del viceministro, de todos ustedes; sí debo mencionar que la chatarrización es otro de los núcleos gruesos, de este problema y no por la corrupción que es un problema indiscutiblemente, pero es un problema que no es de los que haya, no solamente, dentro del sector, participado o promovido, algunos hechos de corrupción, sino también de los funcionarios públicos y del Ministerio, eso no pasa solo, eso no es, que un grupo de transportadores dijeron vamos a hacer esta corrupción, y no hay ningún funcionario que no tenga nada que ver con eso, y eso tienen que investigarlo, pero lo cierto es que hay un hecho de justicia en esto, si a mí me están diciendo que la vida útil de este vehículo

es esta, hombre, yo hice una inversión muy grande, pues entonces venga vamos a chatarrizar uno a uno, y no permitamos, además, que es lo otro que están reclamando, la entrada masiva de otros automotores de transporte de carga en el país que termina, por supuesto, afectando el mercado en una lógica muy básica de oferta y demanda, si entran muchísimos se va a ir al piso la calidad del trabajo y va a haber una competencia voraz en el sector, que no va a terminar beneficiando a nadie, porque en últimas también se van configurando posiciones dominantes en el mercado, en cabeza de grandes multinacionales que pueden terminar quebrando a los pequeños y generando una falta de regulación en el sector que hace que los grandes monopolios terminen fijando las tarifas, eso funciona muy bien cuando todavía hay competencia, y el gran capital mete la plata ahí para ir manteniendo unos precios bajos, peor cuando ya no hay competencia, acaban con el pequeño, se crean los monopolios y ahí sí ponen el precio que les da la reverenda gana y ese es otro de los elementos que había que entrar a atender.

Ya por último, Presidente, este sí es el último, la resolución viceministro, había quedado pendiente que se iba a sacar un acto administrativo sobre los procesos de intervención, sé que ya hay algunas resoluciones puntuales sobre 22 rutas, según vi en la respuesta que ustedes han manifestado, pero se entendía que iba a ver un acto administrativo, ocho días después, que no veo en las respuestas que ustedes nos envían como hecho cumplido, que pretendía, precisamente, generar los lineamientos para ese proceso de intervención; entonces, me gustaría conocer si eso fue posible.

Quedamos, entonces, con el compromiso, presidente, de sacar adelante la comisión que le haga seguimiento a este tema porque no podemos permitirnos otro paro más por cuenta de los incumplimientos del Gobierno nacional al sector transportador de carga, y avanzar como comisión en poner sobre la mesa el necesario debate de generar una política que propicie otras modalidades del transporte de carga en nuestro país, que nos ayude a ser un país mucho más eficiente y competitivo en beneficio del pueblo colombiano y no como se vio en este paro, evidenciado con intencionalidades desde algunos sectores del poder público de beneficiar a algunos sectores económicos multinacionales, como es el caso de Impala.

Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Víctor Javier Correa, ya acá nos están haciendo la proposición para que la firmemos los compañeros de la Comisión, para que sea esta de carácter permanente, para que acompañemos tanto al Ministerio de Transporte y podamos ser de alguna manera interlocutores también con los asociados.

Tiene el uso de la palabra, viceministro, vamos a escuchar, primero, un momento, les pido que seamos breves, por favor, para que escuchemos al Viceministro; Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, departamento del Valle del Cauca, Partido de la U, bien pueda, doctor Tamayo.

Honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:

Gracias Presidente, un saludo a todos los compañeros representantes, igualmente a los asistentes, al Viceministro.

En esencia he acompañado unas posiciones claras en cuanto a los temas de lo que tiene que ver con el legítimo derecho a la protesta y a la huelga, en eso soy defensor a ultranza de ello, pero, también tengo que hacer unas precisiones, pienso que este Gobierno, más que ninguno, ha sido garantista del derecho a la protesta, a la huelga, también por pruebas, evidencias que hemos tenido, hemos visto que también no han sido precisamente unas posiciones de respeto, tampoco, frente a los ciudadanos, las vías de hecho que se cometieron en este paro, vías de hecho que obstruyeron, la movilización de las comunidades, inclusive en estado de emergencia, lo que obligó a que organismos humanitarios establecieran cordones para poder permitir que ambulancias y cierto tipo de situaciones se presentaran, eso tampoco es admisible, eso ya es extralimitarse, en cuanto a eso, y esas conductas tienen que ser investigadas y creo que el Estado está en su derecho de investigarlas y debe investigarlas, so pena también de incurrir en una falta grave de la administración pública de no hacer lo que legalmente también les corresponde, una cosa es la defensa del legítimo derecho de protesta, y otra cosa son los actos también vandálicos de obstrucción y de limitación a la movilidad de los ciudadanos; ahí tenemos unas apreciaciones que tenemos también que investigar y no podemos nosotros oponernos a esas mismas, de un lado.

De otro lado, efectivamente hay un problema gravísimo con el sector transportador, primero, porque está fragmentado, divididos a morir, bien complejo uno de hacer una negociación que tenga un norte, una conducta de soluciones cuando hay una fragmentación de la misma propuesta en esa materia, pero también me preocupa profundamente el tema que se solucionaría fácilmente, diría uno, con buscar unas alternativas de movilidad, tanto de pasajeros como de carga a través de alternativas fluviales y férreas, cuando precisamente toda la estructura, los intereses de los transportadores en camión son los que inciden fuertemente en estos aspectos; en sus demandas de tener carreteras buenas hemos resuelto el problema a través de concesionar unas vías que como en el caso del Valle del Cauca se encuentran en muy buen estado, tal vez la mejor malla vial que se está estructurando en Colombia es la del Valle del Cauca, pero uno lo que está viendo es que también se van a volver todos ellos transportadores y concesionarios viales, se van a convertir en los opositores uno A, de cualquier alternativa, porque en la medida que se disminuya frente a alternativas de carga de otras posibilidades, se van a oponer ellos, precisamente a esas alternativas, porque se les daña los estudios y los cierres financieros de sus modelos, eso no es un tema nada fácil, pero pienso que hay que comenzar a trabajar y explorar en el tiempo para buscar alternativas para no dejar vulnerable a la sociedad colombiana frente a las situaciones del transporte de carga y de pasajeros en nuestra nación.

Quería, simplemente, dejar esa precisión presidente, muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias al Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, departamento del Valle del Cauca, Partido de la U. Tiene el uso de la palabra el Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda, bien pueda.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muchas gracias, Presidente, con el saludo cordial para el Viceministro Alejandro Maya y para todos los asistentes.

Muy bien, Representante Víctor Javier, parece que esto es un control y esta comisión que es la de infraestructura y transporte tenemos que estar pendientes y hacer control precisamente a todos los sectores:

Primero manifestar y rechazo las vías de hecho, qué lástima que un colombiano perdió la vida por este paro, es lo primero, absurdo, equivocado, porque me parece que es a través del diálogo como hoy necesitamos y sé que es una reflexión, que hoy tenemos todos los colombianos, esto no es con violencia, esto es sentándonos, hablando claro, concreto y preciso; esta comisión, viceministro, se ha destacado por ser una comisión enérgica, pero también respetuosa y reconociendo las cosas buenas, qué bueno escuchar, porque hay diferentes posiciones que los empresarios del transporte en este país uno escucha, y sería bueno que usted, ahora, nos diera esa claridad, le escucho a mi colega Víctor Correa, que el 80% son pequeños y que un porcentaje pequeño son los grandes, he escuchado inclusive otras versiones, que en transporte hay un porcentaje alto de grandes empresarios y otros pequeños, pero, independientemente a eso, Víctor, aquí lo que sí tiene que quedar claro es que la empresa que sea, ya sea de pequeño, mediano o grande, nadie va a trabajar a pérdidas, tiene que trabajar, que le dé una rentabilidad, pero el Estado también tiene que estar ahí pendiente, porque no se puede desbordar, tiene que estar cuidadoso en esa parte.

Quiero decirles que he escuchado que se critica bastante lo de los peajes, yo sí quiero hacer aquí la claridad en esto, es que si no es con peajes, entonces, tenemos que seguir toda la vida con esas vías pésimas que tiene el Estado y que hoy tiene Colombia, fue una buena decisión y que también le reconocemos al actual presidente, donde las inversiones en infraestructura vial de este país nunca se habían dado, 25 años atrás 23 billones y estos 7 años, 8 años 46 billones de pesos, la prueba es que vamos a pasar de un puesto 18 vamos a quedar en puesto, si Dios nos lo permite, en 7 años, 8 años, ¡terceros!, eso le da desarrollo a este país, no hay otra forma, vicepresidente, tiene que ser con los peajes, ahora no solo lo pagan los transportadores de carga, lo pagamos nosotros también, todos los colombianos, es que tenemos que aportar, pero el día que estén todas esas vías en esas excelentes condiciones los transportadores Buenaventura – Bogotá, van a tener un beneficio muy grande, ahorro en combustible, el desgate de los

vehículos, ¡claro que necesitamos eso!, a ese desarrollo y a eso no nos podemos oponer.

También, quiero hacer la claridad, el ministro de transporte acaba de llegar, el Viceministro, un hombre joven, también, acaba de llegar, a mí me llama la atención y bueno, tiene el derecho, pero claro, llega el ministro recién al Ministerio de Transporte, es el momento de hacerle el paro, ¿por qué no se había hecho antes?, eso ahí lo dejo como un interrogante, claro es el momento, él llega, es nuevo, es primiparo, seguramente es el momento; pero quiero decirle, mi reconocimiento, en una decisión acertada y responsable con todos los colombianos, pues, tampoco, simplemente salió a darle la solución inmediata o terminar el paro, hablaba con muchos colegas en mi región, claro es que terminar el paro es, camine, digámosle sí a todo lo que están pidiendo, ¿eso es responsable?, ¡no señor!, venga un momento, le decía a los colegas, que tal aumentarle el flete en el 10%, 20%, 30%, 40%, ¿sabe qué pasa?, el arroz, el cemento, todo tendría que subir, la canasta familiar, ¿eso es responsable?, ¡no señor!, vuelvo y repito, no estoy diciendo aquí que los empresarios del transporte no deban de tener una utilidad, claro que la tienen que tener, es que para eso tienen una empresa, para tener sus rendimientos.

Pero, de verdad que sí me parece que el ministro, un hombre joven, por eso le fue muy bien como alcalde de Manizales, siempre figuraba en los primeros, eso lo veíamos normalmente en esas encuestas que hacen los medios de comunicación, aquí demostró que es una persona idónea y que está ahí para hacer eso sí equidad y justicia, no conozco exactamente, quiero conocerlo, ¿cuáles fueron los acuerdos?, espero sí que esos acuerdos que se dieron con el gremio de transportadores se cumplan.

Sí quería, de verdad, hacerles esa precisión y me parece que fue responsable, hacerle el seguimiento como dice mi colega Víctor, hay que hacerle seguimiento, pero definitivamente todo a su medida, todo con prudencia, la más fácil y vuelvo y repito, no decirles el 7%, el 8% el aumento, simplemente decirles el 30% y ¡ah no, pues, una belleza!, pero el resto qué, entonces hay que hablar claro, hay que hablarle claro a los colombianos, que esto no es de esta manera.

Pero, quiero aprovechar esto, Viceministro, para dejarle una reflexión, esta Comisión Sexta desde el periodo pasado, que aquí varios colegas estamos en este segundo periodo, y en este muy interesados, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que con esos cambios y con esa ley evitemos muertes en accidentes de tránsito y llevamos más de 2 años, no es porque ustedes acaban de llegar, pero ojo a esto, más de 2 años, Hernán, cómo agilizamos, cómo corrimos con esa ley y 2 años para dejar una ley ahí quieta, muerta porque no se ha hecho nada, yo sí espero que el ministro y usted, doctor Alejandro, que está ahí, por favor, esa Agencia Nacional de Seguridad Vial, debe de arrancar, porque eso evita muertes en Colombia por accidentes de tránsito, y esta comisión a la Ministra que entregó hace poco, la dejamos ahí con ese interrogante, bueno ella ya se fue, llegan ustedes y ahí les queremos decir, porque si en unos

meses no pasa nada, tenga la absoluta seguridad que esta comisión los va a citar aquí a hacerles ese control político, es injusto que se haya legislado y que no se haya hecho nada.

De manera, doctor Alejandro, que esa reflexión quería hacerle y decirle que con los transportadores hay que estar pendientes y ojo, a esos acuerdos hay que hacerles seguimiento y ojalá se cumplan; muchas gracias, Presidente.

Presidente:

A usted, doctor Atilano Alonso Giraldo, departamento del Quindío, Partido Cambio Radical. Sea el momento en sus palabras Representante Atilano, primero, enviarle un saludo a todos los colombianos y los que se han sentido afectados, ni más faltaba, ya está en la Secretaría la proposición para crear la comisión para hacer ese seguimiento permanente por la importancia del tema y obviamente con sensatez, para que todos esos acuerdos puedan llevarse a feliz término; doctor Atilano, también enviarle un saludo desde esta comisión a nuestro compañero y amigo el doctor Carlos Andrés Amaya, que también fue vicepresidente de la Cámara de Representantes, indudablemente todos los colombianos afectados son sumamente importantes, pero un saludo muy especial y un abrazo al doctor Carlos Andrés, para que se recupere, porque la democracia lo necesita, su departamento lo necesita, fue un hombre afectado, cuando iba a atender un tema del paro, con un gran sentido de compromiso social, un saludo y que Dios siempre te guarde, doctor Carlos Andrés, nuestro compañero de esta comisión, que hoy el departamento de Boyacá le dio la confianza de que liderara todos sus intereses.

Faltan dos compañeros, pero, por favor, me ayuden, con el tiempo sean tan amables, para poder escuchar al Viceministro. Tiene la palabra el representante Alfredo Ape Cuello Baute, del departamento del Cesar, Partido Conservador, por favor, doctor, me ayuda un poco con el tiempo.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Lo más breve posible, Presidente, primero saludar a la comisión, a mí colega al doctor Correa que le tengo un profundo respeto, al Viceministro.

Tengo que decir en la intervención que no conozco al Ministro, no tengo ningún motivo para defenderlo en esta comisión, pero no puedo estar más que en desacuerdo con varias de las apreciaciones que hace mi colega Correa, pienso que al contrario, este gobierno lo que ha sido es excesivamente permisivo, en este país no puede hacer carrera que al que le da la gana bloquea una vía y se perjudica el resto de la nación y que crea que eso puede pasar impunemente sin que haya consecuencias, claro que hay derecho a protestar y la Constitución también da los mecanismos y elige, por ejemplo, a los congresistas que hagan el control político, pero si no están de acuerdo los arroceros, con una importación de arroz, entonces bloquean las vías y que no haya suministro de alimentos en una región, o no están de acuerdo los lecheros con el precio que les están pagando y blo-

quean la vía, eso no puede hacer carrera aquí, lo que hicieron fue paralizar una nación completa, con unas consecuencias macroeconómicas para la región, para el país que lo vamos a pagar todos, dispararon la inflación, la ciudad más cara de Colombia, el mes del paro camionero, fue mi tierra, Valledupar, donde el incremento en la canasta fue superior al 20% y no pasa nada, o sea pueden hacerlo cada vez que les dé la gana y no pasa nada, si tienen rabo de paja, si venían ejerciendo operaciones en medio de la ilegalidad, si no tenían los permisos, o sea yo no pago los impuestos en mi carro, pero, puedo atravesarme en la vía cada vez que se me dé la gana, yo no estoy de acuerdo con eso, creo que el ministerio tiene que llevar a cabo las investigaciones correspondientes, así como estuvieron en el ojo del huracán y fueron cuestionados por todo, las decisiones que ha tomado el Ministerio de Transporte en los últimos años, el ministerio también tiene el derecho de investigar si esas personas estaban cumpliendo con el pleno de los requisitos de la ley, y si los están cumpliendo yo no veo cuál es el temor a que lo haga.

Creo que el debate aquí debería ser la inoperancia del transporte de carga en el país, ojalá fueran los conductores de los camiones los dueños de los camiones, pero aquí lo que hay son unos conglomerados de transporte que se han enriquecido y que también se han beneficiado de que no prospere el transporte de carga en Colombia, es más costoso mover de Bogotá una tonelada de carga a la costa atlántica, que moverla desde el puerto de Nueva Orleans a cualquier puerto de Asia, demora 45 días un buque de Singapur hasta Nueva Orleans y vale menos que mover un camión de Bogotá a la costa atlántica, y la culpa es del gobierno nada más, pero qué ha pasado en la chatarrización con el país, es del gobierno nada más, uno no sabe los intereses que hay por debajo, eso hay que llevarlo a cabo y terminarlo.

Nosotros tenemos que defender lo que ha venido haciendo el gobierno en materia de concesiones viales, lo que sí tenemos que cuestionar es lo que se viene haciendo para que esas concesiones se ejecuten de manera rápida y esa es función de la ANI, no corresponde al nuevo ministro asumir responsabilidades hacia atrás, pero sí hacia adelante, que las obras se ejecuten rápidamente y las concesiones se agilicen en su adjudicación para que el país pueda modernizar.

Soy un defensor de ese modelo de concesiones porque es la forma en las que además pagamos por un servicio público, el que usa una carretera es como el que usa la electricidad, el que usa el agua, tiene que pagar por usar la carretera, porque si a la carretera se le está haciendo, además, inversiones que permitan ser más eficientes, que permitan además un ahorro en el uso del combustible, pues eso tiene un costo que el gobierno no tiene *per se* que seguir asumiendo, ya voy a terminar, presidente, tiene toda la razón, pero no quería dejar por alto dar nuestro respaldo a la forma como el Ministerio de Transporte manejó, con mucha prudencia, considero yo, que más bien pasó de prudente y de benevolente en aras de no causar mayor conflicto social en este país, muchas gracias, Presidente.

Presidente:

A usted, doctor Alfredo Ape Cuello, departamento del Cesar, Partido Conservador. Doctora Martha Patricia, tiene el uso de la palabra, departamento del Atlántico, Partido de la U, ayúdeme, por favor, con el tiempo doctora.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Muchas gracias Presidente, Viceministro Alejandro Maya, cordialmente bienvenido a esta, su comisión. La verdad es que cuando le miden el tiempo a uno como que ya le cortan, prácticamente, todas las ideas, sin embargo quisiera manifestar lo siguiente:

A mí me parece preocupante cuando nuestro colega Víctor Correa, hace mención a los derechos constitucionales que se tienen y no hace también alusión a las obligaciones que tenemos todos, o sea estamos como los niños, alegamos que tenemos derechos, pero, no consideramos las obligaciones que se tienen y creería quien propicia e inicia un paro como tal, una actividad o una protesta tiene que ser responsable de las consecuencias que se generan de la misma, creería que quienes hoy los organizadores de este paro y de todo lo que se generó en el país, aquí todos mis compañeros lo manifestaron, este es el paro número 13 en los últimos 15 años, es el paro que más ha demorado, creo que el Ministerio de Transporte con un ministro recién nombrado asumió con mucha responsabilidad, con mucha discreción, mucho manejo del tema ante la división que existe en el sector, porque aquí no nos estábamos enfrentado a una sola organización, aquí nos estábamos enfrentado porque hoy se concertaba con un organismo, una entidad, un conglomerado de transportadores y más adelante llegaban otros, entonces, nunca se llegaba a obtener una respuesta inmediata ante la crisis que se estaba enfrentado, la región caribe fue una de las más afectadas con el tema del paro, con unas implicaciones complejas en la economía no solamente de la región, de la industria, del comercio, sino también en la comunidad más pobre, que tocó incrementar el presupuesto de su canasta familiar para poder adquirir los alimentos, porque nosotros en la costa nos vimos bien afectados.

A mí lo que más me preocupa es que en el tema del transporte, no solamente del transporte de carga, sino en el transporte de pasajeros como es el caso de las ciudades capitales, en las ciudades intermedias, es el tema del transporte de pasajeros donde también el tema de la chatarrización, al igual que en el transporte de carga hay unas situaciones bien complejas que podríamos decir que no siempre alejan la corrupción en el sector público, pero jamás han logrado destrabar toda esa maraña de corrupción que existe en los intermediarios para el tema de la chatarrización, o sea aquí hay unos intereses que están muy por encima de los que verdaderamente tienen el interés del transporte de carga en el país, aquí no podemos seguir diciendo que la pirámide es los muchos transportadores dueños de mulas y demás, taxis y demás, que son cantidades y los pequeños que tienen un número importante vehículos, aquí la pirámide es inversa, aquí hay una cantidad bien reducida de

personas que son dueñas de vehículos de transporte de carga, que son los que tienen unos intereses bien complejos como tal.

Yo celebro porque si bien este debate, Víctor, estaba para el momento en el que el paro estaba en su apogeo hoy ya el paro ha sido conjurado, ya existen unos compromisos del Gobierno nacional... (Cambio de audio) hemos cumplido, cuales son las dificultades en el cumplimiento de los mismos compromisos y de esta manera cada uno de nosotros poder lograr nuestras propias conclusiones, aunque en el caso muy particular yo tenga clara la conexión que hoy existe en el sector del transporte en Colombia, más en el sector privado que en el sector público.

Presidente:

Muchas gracias, Representante Martha Patricia Villalba, departamento del Atlántico. Representante, aquí no le limitamos, mucho menos a usted el tiempo, ni más faltaba, inclusive por colegaje, por lealtad, por compañerismo le abrimos el espacio a todos antes de escuchar al Viceministro.

Representante Jairo Castiblanco, por favor, ayúdeme con el uso el tiempo porque vamos a escuchar al Viceministro y después vuelven a hablar todos, bien pueda, doctor Jairo Enrique Castiblanco, departamento de Boyacá.

Honorable Representante Jairo Enrique Castiblanco Parra:

Muchas gracias, Presidente, saludo especial a usted y a mis compañeros y por supuesto al viceministro al doctor Maya, tengo entendido que el Ministro de Transporte está muy cerca acá a la Comisión Sexta, también de Senado.

Para este importante debate que la comisión ha querido adelantar para decirle al país qué pasó, en qué estado nos encontramos y hacia dónde vamos.

En igualdad de condiciones, presidente, como usted lo manifestaba y Atilano, hace un rato, manifestar desde acá en mi condición de parlamentario boyacense ese dolor que sentimos tras el fallecimiento de este gran amigo en la ciudad de Duitama, en las circunstancias en que se adelantaba en el paro, de igual forma desde acá saludar a ese gran amigo y me complace mucho que ustedes recuerden a Carlos Amaya, quien fue miembro esta comisión y quien es el gobernador de mi departamento, pero que por circunstancias conocidas ustedes saben que está en un proceso de recuperación, yo diría que un poco demorado y bastante difícil la situación por la que él atraviesa, pero que desde aquí manifestamos la solidaridad y todos los boyacenses estamos atentos a que él se recupere muy pronto.

Las circunstancias, Viceministro, por las que tuvimos que atravesar en ese paro, yo diría, que lo más importantes fueron las pérdidas económicas, no solo del sector industrial, del sector agrícola, del sector transportador, del sector minero, etc., sino que eso nos llevó a que el país entrara en una inflación supremamente alta y eso finalmente lo pagan los más pobres de nuestro país, esa la reflexión más importante, que un paro no deja nada bueno, por supuesto, estamos en condiciones como ciudadanos colombia-

nos y la ley nos permite poder protestar con todos los derechos como lo hizo el sector transportador, decirles también que las pérdidas económicas fueron supremamente grandes.

El Ministro en su momento, y lo digo porque en varias reuniones que tuvimos que adelantar, recibí algunos sectores políticos y económicos representativos, y lo digo, nuestro departamento, porque ustedes se dieron cuenta que fue el último departamento donde logra destrabarse finalmente el tema del transporte; en su momento él no recibe y le da las explicaciones correspondientes a las partes de que si en gobiernos anteriores se habían tomado decisiones precipitadas, seguramente habían habido algunas que fueron irresponsables y que eso era con lo que no se quería continuar, sino que por el contrario se hicieran acuerdos que verdaderamente fueran aplicables, confiables y que beneficiara tanto al sector transportador como la movilidad para que el Gobierno estuviera tranquilo.

Qué vamos a hacer, viceministro, quienes movemos nuestros productos del interior del país hacia los puertos, bien sabe usted que estamos a más de 1.000 kilómetros, eso hace que nuestros productos se encarezcan y resulta valiendo más el flete que lo que vale un producto, en ninguna economía del mundo puede valer más el flete que lo que vale este producto para llevarlo a un destino final.

Yo no sé, viceministro, qué vamos a hacer de verdad, con estos temas que se tienen en mente en el tema férreo, en el tema fluvial para que de verdad el país, frente a unas circunstancias o frente a una situación económica importante que pueda vivir, no tenga que volverse a ver en un paro como en el que acabamos de ver; esas alternativas, viceministro, las necesitamos, con carácter urgente.

Finalmente, como decía Víctor, necesitamos la verdad al país, necesitamos que esas investigaciones que se manifestaron en su momento lleguen a un término donde se les diga la verdad a todos los colombianos y que sea usted, viceministro, que hoy en este debate nos diga en qué se está cumpliendo y que no se está cumpliendo, con el sector transportador, gracias Presidente.

Presidente:

Muchas gracias al doctor Jairo Enrique Castiblanco, departamento de Boyacá, la tierra de ese gran hombre, nuestro compañero Carlos Andrés Amaya.

Bienvenido, Viceministro, en cabeza suya le tengo que hacer un reconocimiento al Ministro, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo, el miércoles pasado tuve la oportunidad, con el doctor Jhon Jairo Roldán Avendaño, del Partido Liberal, de acompañar una delegación de 30 alcaldes de Antioquia, donde los llevamos a diferentes ministerios, a las 08:00 a. m. estábamos con el Ministerio de Transporte, con Invías, luego los llevamos al Ministerio del Interior, posteriormente al Ministerio de Hacienda y Crédito y terminamos en el Ministerio de Vivienda; tengo que hacerle ese reconocimiento a ese hombre porque qué liderazgo, sabemos que la región es muy distante a Bogotá, y la labor de nosotros es acercar el Estado a

las regiones y a la angustia de esas regiones, el viernes tuvimos la oportunidad de que el ministro con el director de Inviás nos acompañara en el departamento de Antioquia, estuvo en Medellín y estuvo en el municipio de Caldas, doctor Víctor, anunciándole a la comunidad de Caldas que el peaje del municipio de Caldas no va, eso es muy importante, porque el alcalde de Caldas, el doctor Carlos Durán, angustiado, interpretando las necesidades de su comunidad vino, le planteó ese tema al Ministerio, y el ministerio a los dos días estaba en Bogotá, creo que ese es un liderazgo muy importante, porque en el instante fue a dar la cara y a tranquilizar a esa comunidad, decirle no va ese peaje.

También tuvo la oportunidad de reunirse con los gremios, con el comité Intergremial, y también tuvimos la oportunidad de estar con el alcalde de Medellín, doctor Federico Gutiérrez, en la entrega de 11 buses Euro 6, a gas, electrónicos, súper generosos, súper amigables con el ciudadano, inclusive tienen WIFI, si un vehículo frena a tal velocidad el muestra a qué velocidad iba en un centro de control; por eso le tengo que hacer un reconocimiento, por intermedio de usted, por favor hágase llegar al doctor Jorge Eduardo Rojas, viceministro, tiene usted el uso de la palabra, 20 minutos y después ya intervienen los demás congresistas, bien pueda, viceministro.

Alejandro Maya Martínez, Viceministro de Transporte:

Un saludo muy especial, Presidente, Iván Darío Agudelo, al vicepresidente, Carlos Alberto Cuero, al secretario, al citante Representante Víctor Correa y por supuesto a todos los honorables Representantes a la Cámara. De verdad que recibimos de manera muy positiva desde el Ministerio de Transporte, la citación para venir a hablar con la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, lo que fue el paro camionero y por supuesto los compromisos que han quedado y lo que viene hacia adelante; en ese sentido recibimos con beneplácito esta citación y por supuesto todas las veces que sean necesarias aquí estaremos para hablar de temas tan importantes como es el transporte de carga en Colombia.

Quiero como lo he manifestado al presidente, excusar al ministro, él está justamente en este momento en la Comisión Tercera del Senado, atendiendo otra citación pero me ha pedido muy especialmente que venga a comentarles lo que fue el paro camionero; partiría de lo siguiente: ya algunos de ustedes lo han mencionado, en Colombia se ha venido presentando prácticamente un paro camionero cada año y medio; desde el año 95 hasta el año 2015, y si incluimos el paro del año 2016, estamos hablando que en 21 años ya van 15 paros camioneros; y aquí es donde nosotros coincidimos de que realmente lo que hemos visto es que hay un problema estructural, Representante, y para los problemas estructurales como usted lo menciona muy bien Representante Correa, se requieren soluciones estructurales; si uno entra a revisar en estos 21 años qué es lo que ha pasado en el transporte de carga en Colombia, básicamente uno ve lo siguiente:

Se crea la tabla de fletes por parte de un gobierno, hace muchos años, y los paros que se vinieron dando a partir de la creación de la tabla de fletes prácticamente por no decir todos; eran en relación a que estaban en desacuerdo con el incremento porcentual que se le daba a cada una de esas rutas contempladas en la tabla de fletes, peor aún se lograban pactos dentro del marco del acuerdo sobre un porcentaje definido y realmente llegaba el año siguiente y el gobierno de turno no tenía la posibilidad de cumplir que iba en contra de la competitividad de la canasta familiar.

En ese sentido el presente gobierno toma una decisión muy importante en el año 2011, que recuerden entre otras cosas que fue el primer paro para el presente Gobierno del presidente Santos; que fue cuando se toma la decisión de eliminar la tabla de fletes en Colombia. Pasar de la política intervencionista a una política de libertad vigilada, que es una política intermedia hacia la libertad total, lo cual el sector no está del todo preparado.

Esa política de libertad vigilada, se traduce a una política aun superior y es el mercado hasta donde sea posible y el Estado hasta donde sea necesario; es decir que esa política de libertad vigilada lo que le da la garantía a las partes: generador de carga, empresa transportadora y el pequeño transportador, y por supuesto enmarcado con algo bien importante que es la canasta familiar de competitividad del país.

Que los acuerdos de fletes van a estar enmarcados dentro de unos costos logísticos referenciados en algo que se ha denominado el “SICE-TAC”, Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga; en el cual da lugar al llamado de atención que ustedes hacen en el sentido de que el SICE-TAC estaba desactualizado, si lo estaba, realmente los costos de referencia que efectivamente se muestran en el SICE-TAC mostraban una desactualización de algunos meses, cosa que por supuesto no reflejaba la realidad de lo que le costaba a un transportador dirigirse de un sitio a otro.

¡Paro! sin lugar a dudas, digamos que para eso no se requería de un paro de transporte, que aun creemos que era un paro de transporte innecesario; eso se hubiera podido ajustar en las diferentes conversaciones y en las diferentes reuniones que sostuvieron con el ministro desde el mismo momento que toma posesión, fue sorprendente para el Ministerio de Transporte el paro camionero, toda vez que se venían adelantando todas las diligencias y conversaciones al interior del Ministerio de Transporte, con los afiliados que tomaron la decisión de irse hacia una inmovilización; que como bien saben ustedes lo he mencionado, es la más larga de toda la historia 46, 47 días; pero aquí lo más preocupante no solo fue la protesta en sí misma, la cual nosotros respetamos desde el punto de vista constitucional y por convicción lo que lógicamente nosotros no podemos aceptar de alguna manera son las vías de hecho que ocurrieron alrededor de este paro de transportadores.

Vías de hecho de sectores, no sabemos si afines, si solidarios, u oportunistas, pero que en efecto se hicieron a lo largo y ancho del territorio colombiano; bloqueos en el departamento de Boyacá, en el

departamento de Nariño, en el Eje Cafetero, en la Costa Atlántica, los derechos de los ciudadanos van hasta donde inician los derechos de los demás, y en ese sentido nosotros, por supuesto, que aceptamos la inmovilización a pesar de que esto es un servicio público esencial. La misma norma traduce que no se puede, de alguna manera, paralizar toda vez que podría ser abocado a sanciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Pero, en ese sentido, digamos, en el marco general respetamos la libre protesta, porque es un derecho constitucional superior; recordemos las situaciones que se presentaron a lo largo y ancho del país, ya lo mencionaba el Representante Atilano, muere un ciudadano, lamentable, boyacense en ese departamento; igualmente un policía, un agente del orden pierde un ojo por el lanzamiento de una piedra, las ambulancias que no dejaban transitar desde Tumaco hasta la ciudad de Pasto, igualmente, por supuesto, la carga represada que generaba que se fuera incrementando el valor de los alimentos en las centrales de abastos del país.

Nosotros de manera paralela a las negociaciones se adelantó una estrategia en conjunto con el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Defensa, en el sentido de adelantar un puesto de mando unificado, este puesto de mando que, entre otras cosas, fue descentralizado para el departamento de Boyacá y el departamento de Nariño, que a nuestro juicio fue uno de los departamentos más golpeados por la violencia que se dio alrededor de este paro de camioneros; recordemos que aquí habían cuatro gremios inmovilizados que, por supuesto, eso traduce en un gran número de vehículos, pero no en la totalidad de los mismos, en ese sentido a nosotros nos llamaban a ese puesto de mando unificado cientos de empresas de transporte y de generadores de carga, de transportistas individuales interesados en trabajar; pero les daba físico terror caminar o llevar sus vehículos por las carreteras de Colombia, porque les lanzaban piedras, más de 1.500 vehículos llegaron con los parabrisas estallados a su sitio de destino.

Lógicamente eso hizo que desde el Gobierno nacional hubiésemos tenido que activar la póliza antiterrorismo para enfrentar esa situación, y lógicamente eso nos empezó a generar una angustia porque la carga represada, el temor ciudadano, las amenazas, los chantajes que se estaban presentando en todo el territorio colombiano lógicamente no estaban generando solidaridad alrededor del paro camionero, sino que estaban generando terror y miedo de salir a las carreteras del país.

En ese sentido el Gobierno nacional toma la decisión de instalar ese puesto de mando unificado, que en conjunto con el Centro Nacional Logística, que es otra estrategia que se articuló durante el paro camionero para lograr acercar a los generadores de la carga con los transportadores que sí querían trabajar; y por supuesto a través del puesto de mando unificado adelantar todas las acciones de protección por parte de la fuerza pública con el ánimo de que esas personas se les respetaran los derechos de libre tránsito, de libre movilidad y, por supuesto, el derecho al trabajo.

Se realizaron cientos de miles de caravanas a lo largo y ancho del país, lo que le permitió a los colombianos tener la posibilidad de lograr unos abastecimientos aceptables en sus centrales de abasto; activamos igualmente otros modos de transporte que coincido con ustedes, el país tiene que empezar a adelantar y desarrollar de manera muy rápida, el tema del ferrocarril en Boyacá, este se activó para empezar a trasladar productos desde la ciudad de Tunja, de Sogamoso a la ciudad de Bogotá; igualmente por el Río Magdalena, durante el paro camionero transitaron trescientas setenta mil toneladas de productos, eso hace equivalencia a trece mil tractomulas; es decir que efectivamente el tren, ferrocarril, el río tiene un potencial enorme en este país y por supuesto tiene que seguirlo desarrollando porque ya lo mencionaban ustedes. Por todas las consideraciones que ustedes han mencionado vale más traer un carro desde los puertos de Cartagena o Buenaventura, hacia el centro del país, que traerlo, incluso, desde el exterior.

Hoy en Colombia hay trescientos sesenta y cinco mil vehículos de carga, para entender cómo están distribuidos esos vehículos de carga, parto en decirles que cuarenta y cinco mil de ellos son volquetas, cincuenta y siete mil quinientas son tractomulas, y camiones son doscientos sesenta y cuatro mil, pero estos camiones se dividen en camiones de 10.5 toneladas hacia arriba, o de 10.5 toneladas hacia abajo ¿y porque la diferenciación? Porque los camiones de 10.5 toneladas hacia arriba tienen que chatarrizar un vehículo viejo para poder ingresar uno nuevo al mercado; está dentro de esa política del uno a uno que fue tan discutida durante el paro camionero; esas cifras se las menciono es porque de los trescientos sesenta y cinco mil vehículos de carga del país, ciento treinta mil quinientos son efectivamente de vehículos de tractomulas o de camiones por encima de 10.5 toneladas, está cobijada dentro de la política de chatarrización del uno a uno; y esa fue una de las mayores discusiones que se dieron dentro del paro camionero que quedó reflejado en el acuerdo en el punto número 1: mantener el uno a uno.

En ese sentido el gobierno acepta mantener el uno a uno bajo la condición que quedó expresamente dispuesta y consolidada en ese punto, el cual esperamos que el sector de carga lo cumpla, en el momento en que así se requiera; el uno a uno consiste: en que usted requiere chatarrizar un vehículo viejo para traer uno nuevo y esa política irá hasta agotar los recursos del fondo de chatarrización que bien saben ustedes que es de 1.4 billones de pesos, o hasta tanto pueda demostrar el ministerio, desde el punto de vista técnico, que la oferta y la demanda de vehículos del parque automotor de carga del país ya no genera distorsión.

Al día de hoy se han ejecutado recursos para chatarrizar veintinueve mil (29.000) vehículos; y se tiene dispuesto este año ciento cincuenta mil millones de pesos (\$150.000.000.000), los cuales ya están comprometidos, ciento cincuenta mil millones que esperamos que con el apoyo de ustedes, del Congreso de la República, podamos aumentar a doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000), ahora en

las discusiones de la ley de presupuesto, y hay unas partidas con vigencias futuras, que se tienen posteriormente para el año 2018.

Aquí lo que hemos mencionado y lo que pacta el Ministerio de Transporte, en este acuerdo es que efectivamente esos recursos hay que ejecutarlos en el programa de chatarrización; pero en un programa en que esos recursos realmente le lleguen al pequeño transportador, lo que pasa y aquí alguien lo mencionaba y es que esos recursos se han venido perdiendo alrededor de un cartel de chatarrización que desafortunadamente ha existido, presuntamente existe y que no queremos que el día de mañana continúe; en ese sentido lo que consideramos y lo que proponemos es que esos recursos deben ser ejecutados y blindados para que efectivamente lleguen al pequeño transportador y hacer todas las modificaciones y procedimientos para que aseguremos la ejecución de estos recursos de manera adecuada y, por supuesto, quienes hayan participado o cohonestado con esas situaciones en las que hay también funcionarios del Ministerio de Transporte; porque ya han sido sancionados y condenados, incluso, algunos de ellos están en la cárcel. También se haga lo propio con los que han estado por fuera del ministerio y hayan participado o cohonestado y si hay personas del sector transportador que lo hayan hecho, eso será una investigación que viene adelantando la Fiscalía General de la Nación y que nosotros esperamos que prontamente se anuncie al país sobre esa situación, sobre el cartel de chatarrización que ha venido aquí ocurriendo en el sector de transporte de carga.

El acuerdo firmado por el Ministro, por el secretario general de la Presidencia de la República, es un acuerdo que es cumplible en los 26 puntos por parte del gobierno; justamente ese fue el mayor cuidado que se tuvo dentro del proceso de negociación adelantado por ellos, aquí no querían firmar un documento para levantar, en el afán de un paro camionero y frente a la amenaza, el chantaje que estaba presentándose por parte de algunos sectores que estaban aprovechando este paro camionero para levantarlo de manera inmediata y entrar en un incumplimiento al siguiente año.

Los 26 puntos del acuerdo para levantar el paro camionero son cumplibles, y de hecho se vienen cumpliendo de esa manera; sobre el tema de peajes quiero mencionar lo siguiente: que el acuerdo se expresó de manera literal en el punto 16, permítame, presidente, muy rápidamente, mencionar lo siguiente: indica tras un análisis con la ANI e Invias, se acordó que las modificaciones de las tarifas de las estaciones de peajes serán socializadas de mano de los gremios de transporte a través de ejercicios regionales; en el marco de la mesa de negociación se acordó ajustar las tarifas de estaciones de peajes para los vehículos de carga 4, 5, 6 y 7, con equivalencia en tiempo así: Carimagua, no se paga para aquellos vehículos que presenten el tiquete de pago de los peajes de San Onofre o Manguitos; y San Onofre no presentará incrementos diferentes a la inflación y tarifa de Manguitos y se reducirá a la mitad del valor actual mientras transcurre el periodo de construcción.

Ese acuerdo se viene cumpliendo a cabalidad, aquí el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, no se comprometió en este acuerdo al cual ustedes tienen acceso a que no van a incrementar las tarifas de peajes; saben ustedes que la forma de desarrollar este país en las 4G y la gran inversión y el esfuerzo fiscal que hace el Gobierno nacional es a través de vigencias futuras y por supuesto de los mecanismos de asociación público privadas en los cuales está apalancada también con el sistema de peajes.

Aquí lo que se acordó es que los incrementos de los peajes van a ser socializados por los señores transportadores y en efecto así lo han venido haciendo; pero, digamos, ese es un mensaje que es muy importante dejar en esta Comisión Sexta: de que en el marco del acuerdo no queda contemplado de que aquí en adelante no se subía ningún peaje; por eso recibo con mucha satisfacción, presidente, el anuncio de una comisión accidental para entrar a verificar el cumplimiento de cada uno de los acuerdos contemplados en el acuerdo general para la reforma estructural del sector carretero; aquí se ha venido adelantando el cumplimiento de los mismos, le anuncio que el día de mañana que, también, hace parte del acuerdo se va a desarrollar una reunión con los cancilleres de Ecuador y de Colombia, tal como quedó establecido en este documento, en Ipiales, a la 1:00 p.m., para empezar a iniciar los contactos bilaterales que permitan discutir con el hermano país del Ecuador, las situaciones que allí se presentan.

Igualmente, se aprobó la actualización del SICE-TAC de manera inmediata, este ya está completamente actualizado, es un precio referente en el que pueden pactar el precio de manera libre los generadores de la carga con las empresas transportadoras y por supuesto con los pequeños transportadores. Citamos el observatorio de transporte de carga el cual va a estar programado para el día de mañana donde van a estar todos los actores de la cadena ya convocados y realizando una discusión profunda con lo que debe ser la política sectorial; la publicación del proyecto de resolución de modificación de la 10106 de 2012, que da mayores facultades a ese observatorio de carga y que, por supuesto, le da mayor participación a todos los sectores.

Nosotros lo que hemos considerado de manera muy respetuosa es que la política de un sector no se debe adelantar bajo la presión primero de un paro y solo con 4 gremios inmovilizados; aquí la política se debe construir con todos los actores, y todos los actores no son incluso solo los transportadores; todos los actores o incluyendo por supuesto al generador de la carga, los gremios del transporte, los conductores y todos los que tienen de alguna manera un interés sobre el particular.

Me solicitan, ya por aras del tiempo, ir terminando y quiero finalizar con lo siguiente: hemos invitado a todos los sectores del país relacionados con el tema del transporte a que agotemos el diálogo; sabemos que hay divergencias, pero en la medida en que todos pensemos en el usuario vamos a poder construir una política mucho más fácil, mucho más incluyente y mucho más participativa. Para los transportadores

que estuvieron en inmovilización las puertas siempre abiertas por parte del Ministerio de Transporte.

A esta Comisión, Presidente, se lo mencionaba, agradecerle a usted y al honorable Representante el interés con respecto a este tema del cumplimiento de los acuerdos; igualmente la Procuraduría General de la Nación, ha venido haciendo un seguimiento muy minucioso de lo que ha sido el cumplimiento de cada uno de estos puntos. Así que por el momento estoy dispuesto aquí a escuchar, si hay alguna otra inquietud al respecto. Muchas gracias.

Presidente, Iván Darío Agudelo Zapata:

Gracias Viceministro, doctor Alejandro Maya Martínez. Doctor Víctor, usted que ha sido el que ha citado a este debate le voy a pedir un favor, fuera tan amable me permite que el doctor Atilano, intervenga; el doctor Hugo, se iba a poner de acuerdo con usted para una intervención, entonces el doctor Atilano habla, usted hace las conclusiones y luego le damos la palabra al doctor Hugo, que quiere que alguien intervenga. Doctor Atilano, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Presidente, muchas gracias. Creería que el doctor Víctor, que es el citante, que después de escuchar al Viceministro, creería que él debe ser el que debe continuar ¡ah va a cerrar! Y el doctor Hugo Hernán, también...

Presidente:

Lo que pasa es que él pidió un favor adicional de solicitar la intervención de una persona, ¡ah ya no! Listo, no me había dicho.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Bueno, Presidente, muchas gracias por hacerlo lo más concreto posible, pero también el llamado en el mismo sentido de la doctora Martha Villalba, es que estos debates son tan importantes, que el límite del tiempo, sabemos que hay que ser cumplidos; pero no tan estrictos, doctor Iván, porque de verdad que esta comisión cuando son estos temas como lo hacemos y nos gusta de verdad estos debates.

Quiero decirle, nuevamente: rechazo de verdad la muerte de este colombiano por la violencia que se dio en el paro, ¡rechazo! no conocía lo del policía, es absurdo, y también cómo no mencionar doctor Víctor, a los que hoy están encartados jurídicamente; todos sabemos el traumatismo, lo que causa que un familiar esté en la cárcel, ojalá se solucione también ese problema y aquí una demostración que yo sé que el doctor Víctor, que está muy comprometido con la paz, aquí el llamado es a que evitemos esos hechos de violencia y más bien que nos sentemos al diálogo como debe ser.

La intervención del viceministro fue clara, si bien los transportadores tenían su malestar con los exministros, es que acababa de llegar un nuevo ministro; por qué no escucharlo y darle la oportunidad y haber hablado con él antes de tomar esa decisión; y mire, si se hubiera dado así, doctor Víctor y a todos los colegas, habíamos evitado la muerte de este colega,

y cómo no mencionar ese caso de un ex colega, 4 años en esta comisión, el más joven de aquí, Carlos Amaya, que también estoy seguro no se equivocaron los boyacenses para que hoy sea el gobernador; aquí demostró, un hombre inteligente con muchas capacidades y mire cómo es la vida; él que estaba ayudando a solucionar este paro por la vía del diálogo terminó en un accidente absurdo, equivocado que se había podido evitar.

Como aquí la idea es también dar soluciones de fondo; quiero decirles que no hay necesidad de los transportadores ese tipo de violencia; el solo hecho de quedarse quietos, el trauma para este país es inmenso y vamos a ser realistas, el solo hecho de guardar los carros apague y vámonos, pero aquí la reflexión es una: es que si bien nosotros estamos atrasados y afortunadamente hoy con esa decisión acertada de estas concesiones de cuarta generación que vamos a quedar bien en dobles calzadas de este país.

Pero, viceministro, aquí queda una conclusión y lo hemos dicho en esta comisión varias veces: se necesitan los otros modos de transporte; yo le quiero decir, si el ferrocarril estuviera funcionando ¿usted cree que harían paro? ahí sí tengan la seguridad que también es dialoguemos porque es que no hay esa presión; la línea férrea, el modo de transporte férreo lo necesita este país; pero no utilizando esas vías obsoletas que hoy hay, en el caso de Buenaventura, que bien conoce usted, Armenia o a Pereira, de más de 100 años; son vías de trocha no anchas y cortas, eso no sirve ¡increíble! que hay 22 intersecciones, Víctor, al mismo nivel, el tren arranca y tiene que estar parado y no sabe los traumatismos, ¡nooo, eso no! Aquí necesitamos son unas nuevas vías férreas, pero que cumplan todas las condiciones y que el transporte es mucho más económico a eso creo que el gobierno que llegue, debe de trabajar eso; y por qué no el fluvial, mire, hablaba de la cantidad de carga que se pudo movilizar por el Magdalena, eso también lo necesitamos, pero hoy a gritos Colombia necesita otra vez el modo de transporte férreo, con toda la tecnología; quiero compartir con ustedes, colegas, Iván, se metió la tercera empresa del músculo financiero y en experiencia del mundo para operar el tren entre Buenaventura – Armenia y Buenaventura – Pereira, y como será de malo que está esa vía, que hoy esa empresa, perdiendo dizque mucha plata se retiró y dijo no soy capaz ¿Por qué? Porque esa línea es totalmente obsoleta, no sirve.

Entonces, aquí esa conclusión sí debe quedar: que necesitamos otro medio de transporte, y viceministro, tenga la seguridad que usted aquí va a estar visitándonos, esta es la comisión del Ministerio del Transporte; y aquí vamos a estar muy pendientes tenga la seguridad que aquí no hay posiciones de críticos, hay posiciones de personas críticas que hemos demostrado todo, dando soluciones, mostrando otras alternativas, eso es lo que destaca esta comisión. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Gracias al doctor Atilano, en su segunda intervención, con sus grandes aportes para este debate.

Doctor Hugo Hernán, departamento de Caldas, por favor y luego el doctor Víctor, para las conclusiones.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Buenos días, colegas, buenos días, presidente, un saludo muy especial al doctor Alejandro Maya. Quise unos segundos antes de que él interviniera para decirles ya había tenido la oportunidad de presentarles, de hablarles del ex alcalde de Manizales, hoy Ministro del Transporte; que si bien tenemos al frente a alguien que no ha ejercido cargos de elección popular cada vez que en Caldas se busca un candidato para la alcaldía de Manizales o para la gobernación de Caldas, siempre suena el nombre del doctor Alejandro Maya, en todos los partidos políticos; la trayectoria es todavía más amplia que la de nuestro Ministro; él ya ha estado al frente del Ministerio del Transporte, en Secretaría General, ha trabajado en Secretaría de la Presidencia de la República, en Findeter, en Caldas ha estado al frente del Invima y ha sido el presidente de Gensa, que es una empresa orgullo nuestro; estamos hablando de alguien con un gran recorrido técnico y que repito, a la hora en que necesitamos protagonistas de la vida política en Caldas siempre lo buscamos a él.

Estoy seguro que no estamos en paro por la buena gestión de estos jóvenes que hoy están al frente de la cartera y qué pena decirles, pero si los negociadores del gobierno hubieran sido Angelino Garzón y el otro Garzón, todavía estábamos en paro. Yo sé que las vías de hecho no son buenas, qué triste que lleguemos a estas cosas, pero también me hicieron recordar los conductores, cuando el paro cafetero, vi a mis campesinos de la región en un periodo muy largo, jornadas muy duras, recogiendo alimentos para ir a apostarse en una vía, para ir a vivir cosas que nunca hubieran querido nuestros campesinos; en solidaridad con ellos, yo les digo, aquí hay que mirar, qué bueno que llegaron a un acuerdo ministro y en su ejecución vice que les vaya muy bien es nuestro deseo y que avancemos hacia la competitividad del sector, pero con algunas medidas que ayuden a que quienes han hecho empresa en el transporte por muchos años no se vean afectados, tengan posibilidades de reconversión, de adaptación y mire, les decía ¿por qué alguna solidaridad con los conductores, o mi solidaridad con ellos? Los vi casi un mes sin trabajo, sin ingresos, y en la necesidad de ser escuchados, aquí hay que reconocer que este gobierno para escuchar la protesta no ha sido muy bueno; es que lo del paro campesino fue por demoras en el diálogo y hoy se ha hablado mucho de los efectos, pero, yo sí quiero decirle, vice, que hay que bregar a ponerse en los zapatos de ellos y querían ser escuchados, ya ha habido paros, compromisos y se incumplen. Esa era la situación.

Hay unos temitas que o puedo dejar presidente, con la venia de ustedes, de mencionar aquí, uno: de esta comisión salió un proyecto que le llamamos ley de foto multas y ya va para segundo debate y aspiro, viceministro, que por la forma como hemos trabajado con el ministerio que lleve el visto bueno de esa cartera, al proyecto que lo revisé, le demos el visto bueno porque el ministerio anterior dejó des-

ordenar el Sistema Nacional de Tránsito permitiendo que se instalen estos sistemas sin atender a medidas técnicas y de paso se instaló fue una manera de negociado donde la plata termina en particulares y no precisamente se está rebajando la accidentalidad, ¡no! Estamos es disparados creciendo en foto multas, pero la mortalidad, la accidentalidad y la mortalidad en accidentes de tránsito sigue también igual, al alza.

Y termino con un puntico que hoy y mañana me toca repetírselos a ustedes, mañana con el Ministerio de Hacienda, hoy con el Ministerio del Transporte y que tiene que ver con Caldas, vice, usted conoce muy bien la región, le digo a los compañeros el departamento de Caldas, no es solo en centro occidente de Manizales y del Cauca, que ustedes conocen conectado con Armenia, Pereira, que llamamos propiamente el Eje Cafetero, ¡no! Parte de Eje Cafetero está al otro lado de la cordillera, del oriente de Caldas; queda entre el Río Magdalena, limita aquí con Cundinamarca entre el Magdalena y los picos de la Cordillera Central, el Páramo en Marulanda, el Páramo de las Cruces; esa región, Presidente, Viceministro, esa región se caracteriza por aportar divisas del departamento a la Nación, en materia energética; nosotros tenemos allá el proyecto de Isagen Miel I, que le aporta al país 400 megavatios, están comprometidos todos los 8 municipios del oriente, estamos comprometidos en esa generación, La Dorada, por los impactos aguas abajo, los demás le aportamos aguas a Miel I; del oriente es el 42% del territorio de Caldas y todo, repito, los 8 municipios comprometidos en la generación de energía, aparte de Miel I, hay identificados unos 24 proyectos pequeños a filo de agua en los ríos Guarinó, Moro, Manso, la Miel e incluso en Samaná, que todavía no genera; y mire lo que está sucediendo, viceministro, en su cartera va a encontrar que el presupuesto 2014 había ciento ochenta mil millones de pesos (\$180.000.000.000) en vías para la equidad, que, repito, presupuesto de 2014, este era un año electoral; como año electoral era el año de la reelección de Santos y la reelección de muchos congresistas entonces ¡ah claro! en año electoral la regla fiscal si no está en regla, admite dobleces, un año electoral al presupuesto siempre le cabe mucho y desde luego compromiso de la ministra de entonces, Cecilia Alvarez, pueblo a pueblo, en mi región nos incluyeron ciento ochenta mil millones de pesos (180.000.000.000) para el plan vial de Caldas, salió del presupuesto, pero qué curioso, miren lo que sucede, doctor Atilano, acaban de vender Isagen, el patrimonio es nuestro, la riqueza hídrica, la topografía en nuestros ríos, la favorabilidad para presas, para micro centrales y a nosotros nos quedan las obligaciones, de doscientos mil habitantes, allí son muchas.

Acaba el gobierno de entrarse al oriente, no solo le quita el presupuesto que tenía la esperanza de que nuestros pueblos tuvieran una carretera pavimentada que eso es equidad en el Plan de Desarrollo, no, solo le acaba de quitar la partida, la quitó desde el presupuesto de 2014, la eliminó, uno de los muchos compromisos de gobierno porque estaba también el aeropuerto, el sistema estratégico del transporte, la doble calzada Manizales - Bogotá, esos no van a ir, vice, pero, por favor, ayúdenos a recuperar la partida

que esa es la esperanza de que nuestras cabeceras tengan pavimentadas en el norte y en el oriente para en el plan vial 12 Caldas, que son las regiones donde el desarrollo ha sido descompensado, no es lo mismo centro del occidente al atraso que tenemos en norte y oriente; vice, por favor, que en el presupuesto recuperemos la partida, no estoy diciendo que de los recursos de Isagen nos den para eso, porque jurídicamente no es viable; pero sí que se reponga la partida presupuestal, en compensación por haberse vendido Isagen, por el ingreso de 6.5 billones de pesos al fisco nacional, donde somos nosotros los que tenemos las obligaciones, es como si se hubiera entrado el Gobierno como a avasallar, sí, la pluviosidad, esa segunda en los andes colombianos es nuestra y se nos entran por lo que tenemos allí de agua instalaciones, lo venden y nos dejan sin plata y para completar nos quitan del presupuesto la única posibilidad que teníamos para equidad.

Yo no me podía quedar sin hacer esa denuncia Viceministro y a usted como caldense pedirle que por favor quítele esos intereses y nos ayude a que en el presupuesto se recupere la partida eliminada por déficit que debe ser por lo menos de doscientos cincuenta mil millones de pesos (\$250.000.000.000) y no solo para el oriente, es para todo el plan vial II de Caldas.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Hugo Hernán. Doctor Víctor Correa, tiene usted la palabra para que haga las conclusiones finales como citante de este debate, de la situación actual del transporte terrestre de carga en el país.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Gracias Presidente. La primera gran conclusión, compañeros y compañeras, es que la realidad que está viviendo Colombia es posible que en los próximos años veamos muchos paros más de distintos sectores reclamando por sus derechos y creo que habrá que hacer un ejercicio, ojalá, con todo el Congreso y es para que nos recorramos los puntos de concentración; porque creo que hay una percepción equivocada frente al carácter de las personas que allí se estaban movilizándolo, lo que me dejó ver muchas de las intervenciones es que casos que, seguramente, fueron excepcionales, los estamos llevando a la generalidad y haciendo ver a la protesta que se vio durante este paro camionero como casi una insurrección popular tendiente a destruir el orden democrático del país, diciendo, se cometieron un montón de actos, en la mayoría, yo puedo dar fe de eso, porque yo estuve recorriendo puntos de concentración, en muchas partes del país y la gente estuvo en absoluta paz y tranquilidad y en esos sitios sí hubo represión por parte del Estado.

En Duitama, este joven no se murió, a este joven lo mataron y lo hizo la policía; un procedimiento del Esmad, una granada lacrimógena, como dijo Medicina Legal, y en el paro agrario que hubo hace poco fueron cuatro (4) los muertos, y en el año 2014, fueron casi veinte (20) los muertos y en el paro cafetero también, de gente humilde, colombianos, no aquí

villanos, delincuentes, mentes criminales, también tuvimos muertos y heridos, Hugo Hernán, en buena parte del territorio nacional.

Bien al llamado que hace el doctor Atilano que esto no puede seguir ocurriendo; que el camino para solucionar estos problemas tiene que ser de entrada el diálogo, porque mucho de lo que se vivió no es otra cosa que un síntoma de una gran enfermedad y como médico digo, que la manera de solucionar el síntoma es atender la enfermedad; estas jornadas de protestas, estas manifestaciones, estos paros, incluso los bloqueos que en el marco de ellos se puedan presentar surgen de un problema de fondo, y esta comisión se ha ocupado de otro caso particular: Electricaribe compañero Ape Cuello, las protestas que están ocurriendo en buena parte de la costa caribe de nuestro país no son en sí mismas hechos que se deban leer desde ¡vea es que salieron a bloquear las vías!, no, ustedes bien saben compañeros de la costa atlántica Inés, Martha, compañero Ape Cuello surgen de una problemática real por la falta de prestación de un servicio de calidad que está en cabeza de la electrificadora Electricaribe; que se ha configurado como monopolio, incluso, eso puede llegar a pasar en nuestro país si se sigue privilegiando la entrada a las grandes multinacionales, también, del transporte.

Por supuesto, que es necesario financiar la transformación de la infraestructura de nuestro país, pero, yo creo, que el modelo no son los peajes; porque si algo nos tiene en este atraso no es precisamente la falta de peajes en el país sino, quizás, creo yo, pesa más problemas como el de la corrupción; con un año de corrupción, un año de lo que nos cuesta la corrupción, en el país que son 20 billones de pesos, estaríamos construyendo 10 u 11 túneles de La Línea cada año; eso es uno de los temas que más nos tiene en el atraso y por eso pienso que no es justo que mientras eso pasa en el sector público queramos cargarle a todos los ciudadanos el costo de la actualización de la infraestructura a través de los peajes.

Pero no solo de la actualización, sino que ahí también hay un negocio porque si uno dijera es que vamos todos a financiar este tema porque vamos a mejorar la infraestructura del país; pero, es que ahí también hay que garantizarle el negocio a los concesionarios, en peajes no más, en sector de carga aportó cerca de 3 billones de pesos durante el año 2010; que fue la cifra que tenía más actualizada, probablemente ahora sea más, y de eso solo como doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) entraron por el Inviás.

Imagínense si esos peajes no fueran concesionados y estuvieran en cabeza del Estado y con esos recursos pudiéramos invertir en el mejoramiento de la malla vial, no solo para garantizar un negocio sino para garantizar la proyección de todo el aparato productivo del país, porque es que la garantía de ese negocio afecta a todo el resto también que tiene que entrar a financiar el transporte.

Creo que este fue un paro que tuvo mucha solidaridad, no creo que haya sido un paro de un gremio fragmentado, estuvieron unidos juntos, tuvieron su propia mesa de negociación colectiva, lo popular en las calles, en las redes, pese a que la gente sintió

la inclemencia de los hechos generados, no por los bloqueos, sino porque es que ellos mueven la carga del país, son transportadores, obviamente, eso iba a impactar sobre los precios de algunos productos en las ciudades y en algunos otros centros urbanos; la gente, a pesar de eso, decía, entendemos a los camioneros. El llamado es a que resuelvan rápido, nos solidarizamos con los camioneros, pero resuelvan rápido porque esto se va a poner muy grave y era un llamado más al Gobierno Nacional a que atendiera estas reclamaciones.

Créame, compañero Atilano, que el día que los transportadores de carga sean los opositores de la implementación de una política multimodal, ese día estaré diciéndoles, un momento, que están equivocados, pero yo creo que pueden convivir perfectamente; en Estados Unidos, el gremio de transportadores, los sindicatos de los transportadores de carga, los camioneros, es grandísimo y muy fuerte, y tienen gran peso sobre la economía de este país, pero también el sistema férreo, y también el transporte fluvial de mercancías, es que esa es la característica del transporte multimodal, que de acuerdo con las posibilidades de las regiones, a las dinámicas de articulación, a las estrategias para la generación de riqueza y dinamismo económico, y movilización de mercancías, se generan espacios multimodales que recogen también a los transportadores de carga.

¿Porque con este Ministro? Vea yo no creo que esto haya sido porque entró un ministro nuevo y lo vamos a joder ya, bien lo había dicho llevaban un montón de paros donde no los escuchaban y claro que cada vez se va haciendo más intenso, más intenso, eso es como cuando usted está en la casa con el niño pequeño y usted le dice oiga recoja los juguetes, una vez, dos veces, tres veces, probablemente, a la quinceava vez, ya usted grita un poquito más durito porque eso molesta y hay que decir que en este caso el último acuerdo que fue en el 2015, 19 de marzo a julio ahorita se había incumplido cerca de un 80%, eso indigna como pasó con el paro también de la Cumbre Agraria, como pasó con el segundo paro cafetero, y no habido otro porque la cosa está tan difícil que la gente no es capaz de organizarse en este momento por los incumplimientos y no es porque se busque doblegar al Gobierno Nacional, imponer la postura de un solo sector; ¡no! es porque hay realidades que sustentan esa movilización, a nadie le gusta eso, eso no es bueno, yo que he estado en muchos, eso no es bueno, no es un deporte nacional el salir a paro sino que es consecuencia de una realidad.

Creo, Presidente, que es importante que se instale esa mesa de seguimiento porque podemos contribuir seriamente a que estos paros camioneros no sean tan frecuentes y podamos generar una política mucho más estructurada frente a cómo manejar la situación del transporte de carga en Colombia; y para anotar, viceministro, que vale la pena revisarlo que es lo que nos envían en este documento, se habían pactado unas exenciones por el pago de otros peajes con la presentación del ticket para las categorías 4, 5, 6 y 7, en Carimagua y dicen que solo está aplicando para la 6 y la 7, vale la pena que puedan revisar ese tema porque fue parte del acuerdo que se

tenía; por supuesto, compañero Atilano, yo también me solidarizo con el señor gobernador de Boyacá, además lo conozco bien, hemos sido compañeros de luchas en otros escenarios tiempo atrás y es un hecho lamentable y por supuesto es algo que no puede generar ningún tipo de gozo y al que le genere está muy equivocado; pero también hay que entender el contexto en el que sucede, se desarrolló, no fue un ataque por parte de los camioneros, yo dudo mucho, además ellos sienten mucho un gran aprecio por el gobernador de Boyacá, son sus propias bases sociales, en muchos territorios fue un hecho desafortunado producto de excesos de velocidad, de circunstancias de una serie de eventos que se enlazaron, que había una disminución ahí en la movilidad de la vía de ese terreno, que un bus tuvo que salir que iba un poco rápido, también son otros hechos porque ahí también murió una persona, aparte del tema tengo entendido que uno de los conductores falleció y por supuesto para los transportadores de carga, que son gente de bien, que son los colombianos que nosotros nos encontramos todos los días; que en nuestros municipios hay un montón, no debe ser fácil cargar con eso en la conciencia, cuando todo el pueblo colombiano los está culpando de un hecho que fue, en su mayoría, un accidente lamentable, pero sobre todo sí hay que decir que fue un accidente.

Quedamos pendientes para lo que se viene durante este tiempo, la implementación de estos acuerdos, esperando que la gran política nacional en los años venideros no sea construir más carreteras y si lo van a hacer, viceministro, que sean en circuitos cortos, que sean las carreteras entre los municipios, que sean las carreteras entre las veredas y que sean para generar competitividad y productividad en los territorios más marginados de nuestro país, aquellas zonas que van a necesitar de una fuerte presencia e inversión del Estado para consolidar cualquier proceso de paz que se termine firmando o cualquier construcción de una paz estable y duradera, que creo es una de las grandes inversiones y meterle más platica a ferrocarriles y transporte fluvial que estoy seguro nos ayudaría a salir adelante con lo que se metió en las 4G, creo que tendríamos nosotros una de las líneas, de las mallas férreas más modernas podíamos decir del mundo porque es mucho más baratas de construir; creo que no podemos escudarnos en que no es la vocación de nuestro país, porque las vocaciones también se construyen.

En Medellín, la vocación nuestra no era el Metro; y hoy en día la empresa hace mantenimiento y es mejor dicho uno A, en asumir muchas de la cuestiones de la operación del Metro de Medellín. Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

A usted, doctor Víctor Correa, citante de este debate tan importante para todo el país. Doctor Alejandro Martínez, viceministro, muchas gracias por su presencia, a todos los que participaron en este debate, secretario, por favor, continúe con el orden del día.

Secretario:

Sí, Presidente, hay una proposición como conclusión de este debate.

Subsecretario, Hernán Cortés Rojas:**“Proposición número 014 del 9 de agosto de 2016:**

Desígnese una subcomisión de seguimiento encargada de acompañar el proceso acordado entre el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y los negociadores del Transporte Terrestre de Carga en el país.

Firma: honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata, y avalada por otros integrantes de la comisión”.

Presidente:

En consideración la proposición, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban la proposición?

Secretario:

Ha sido aprobada, Presidente.

Presidente:

De esta manera Viceministro y compañeros, queda la subcomisión conformada y por Secretaría ya se les estará notificando. Secretario, por favor, continúe con el orden del día.

Secretario:

Presidente, agotado el orden del día.

Presidente:

Vamos a dar lectura a las citaciones de ministros que tenemos para el seguimiento del presupuesto, que es de suma importancia, además de eso fue aprobado acá en la comisión. Secretario, por favor.

Secretario:

Les recordamos que la Ley 3ª nos obliga a rendir informes y recomendaciones con los temas pertinentes a esta comisión en lo que tiene que ver con el Presupuesto General de la Nación; en ese orden de ideas mañana se encuentra citado el Ministro de Hacienda, para que presente el Presupuesto General de la Nación a todos los representantes y la semana siguiente, el día martes, hemos citado a la Ministra

de Educación, Ministro del Transporte y al Ministro de las TIC, para que presenten en lo que tiene que ver en cada una de su cartera, lo que tiene que ver con el Presupuesto General de la Nación.

Así mismo, para el día miércoles 17 están citados el Ministro de Vivienda, la Ministra de Cultura y la Ministra de Comercio, Industria y Turismo, en lo que tiene que ver con turismo, que es lo que nos atañe aquí en esta Comisión. Con las conclusiones de estos debates nos permitirá rendir un informe a las comisiones económicas.

Presidente:

Muchas gracias, Secretario. De esta manera, atendiendo el mandato de la Comisión, primero, vamos a escuchar al Ministro de Hacienda, para luego poder escuchar a los demás ministros que tienen que ver con esta Comisión.

De esta manera se levanta la sesión del día de hoy y se cita para mañana a las nueve de la mañana (09:00 a. m.), para escuchar al Ministro de Hacienda. Muchas gracias a todos.

Secretario:

Excúseme que lo interrumpa, recuerden el almuerzo que tenemos ahora en el Hotel Ópera.

Siendo las doce y quince de la tarde (12:15 p. m.) se levanta la sesión.



 IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA
 Presidente

CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA
 V. Presidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
 Secretario