



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 679

Bogotá, D. C., miércoles, 31 de julio de 2019

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

### COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

#### ACTA NÚMERO 027 DE 2019

(mayo 14)

Legislatura 2018-2019 Segundo Periodo

En la ciudad de Bogotá, D. C., a los catorce (14) días del mes de mayo de dos mil diecinueve (2019), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el recinto de la Comisión Quinta de Senado de la República, los honorables Senadores miembros de la misma.

- Asume la Presidencia el señor Vicepresidente de la Comisión, Senador Dídier Lobo Chinchilla, y luego del saludo inicial, solicita a la señora Secretaria verificar el quórum existente.
- **La señora Secretaria registra la presencia de los siguientes Senadores:**

Corrales Escobar Alejandro

Lobo Chinchilla Dídier

Londoño Ulloa Jorge Eduardo

Mejía Mejía Carlos Felipe

Ortiz Nova Sandra Liliana

Pacheco Cuello Eduardo Emilio

Torres Victoria Pablo Catatumbo

- La señora Secretaria informa al señor Presidente que se encuentran presentes siete (7) honorables Senadores, habiéndose constituido quórum para deliberar.

- **En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los Senadores:**

Barreto Castillo Miguel Ángel

García Burgos Nora María

García Realpe Guillermo

Martínez Aristizábal Maritza

Name Cardozo José David

Robledo Castillo Jorge Enrique

- **Con excusa que a continuación se transcribe, deja de asistir la Senadora:**

Daira de Jesús Galvis Méndez:

Bogotá, D. C., 14 de mayo de 2019

Doctora

DEL CY HOYOS ABAD

Secretaria General Comisión Quinta

Honorable Senado de la República

Ciudad.

E. S. D.

**Referencia: Excusa por la inasistencia a la sesión de la Comisión Quinta de Senado del martes 14 de mayo de 2019.**

Cordial saludo:

Por medio de la presente, se informa que la Senadora Daira Galvis Méndez se encuentra incapacitada, motivo por el cual no pudo asistir a la sesión de la Comisión Quinta de Senado de hoy martes 14 de mayo del año en curso.

Se anexa: incapacidad médica.

Atentamente,

*Nancy Campos Cárdenas,*

UTL Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez.

Dr. Mario R. Mendoza Cantillo MEDICO CIRUJANO ESPECIALISTA EN SALUD Y ALIMENTACION DE LOS SERVICIOS DE LA SALUD Universidad de Cartagena		Registro Médico 1425	
Nombre: <i>Dair Carlos Henley</i>		DIA: 13	MESES: 25
AÑO: 2019			
<p>Dr.: Paciente presenta vómitos y dolor abdominal, precedidos a gritos por náuseo gastroenteropático, iniciada a partir de la fecha por (2) días 110 medicos</p>			
<p>Presente esta fórmula en la próxima consulta</p>			

- Siendo las 10:40 a. m., el señor Vicepresidente da apertura a la sesión y solicita a la señora Secretaria dar lectura al Orden del Día, programado para la fecha:

### ORDEN DEL DÍA

**Fecha: martes 14 de mayo de 2019**

**Hora de citación: 10:00 a. m.**

#### I

**Llamado a lista y verificación de quórum**

#### II

**Discusión y aprobación del Orden del Día**

#### III

**Discusión y aprobación del Acta número 023 correspondiente a la sesión de 3 de abril de 2019**

#### IV

**Debate de control político sobre la calidad, métricas y precios de los combustibles en Colombia**

**De acuerdo con las Proposiciones números 63 y 67 Aditiva de 2019**

**Citados: Ministra de Minas y Energía, doctora María Fernanda Suárez Londoño**

**Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Ricardo Lozano Picón**

**Ministro de Salud y Protección Social, doctor Juan Pablo Uribe Restrepo**

**Presidente de Ecopetrol, doctor Felipe Bayón Pardo**

**Superintendente de Industria y Comercio, doctor Andrés Barreto González**

**Director Ejecutivo de la CREG, doctor Christian Jaramillo Herrera**

**Director de Icontec, doctor Roberto Enrique Montoya Villa**

**Director del Instituto Nacional de Metrología, doctor Edwin Cristancho Pinilla**

**Invitados: Contralor General de la República, Carlos Felipe Córdoba Larrarte**

**Procurador General de la Nación, Fernando Carrillo Flórez.**

**Citantes: Honorables Senadores Sandra Liliana Ortiz Nova y Jorge Eduardo Londoño Ulloa.**

### Proposición número 63 de 2019

Cítese a los siguientes Ministros(as) y/o Directores(as) de Departamentos Administrativos, para que se sirvan responder el siguiente cuestionario con respecto a sus respectivas carteras, incluyendo sus entidades adscritas y/o vinculadas, referentes a la calidad, métricas y precios de los combustibles en Colombia:

1. A la Ministra de Minas y Energía.
2. Al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
3. Al Superintendente de Industria y Comercio.
4. Al Director Ejecutivo de la CREG.
5. Al Director del Icontec.
6. Al Director del Instituto Nacional de Metrología.

De igual forma invítese al Contralor General de la República y al Procurador General de la Nación.

#### CUESTIONARIO:

- a) Sírvase informar la estructura y valores que componen el precio de referencia de venta al público de los combustibles líquidos y biocombustibles al mes más reciente;
- b) Sírvase informar cuál es la normatividad que regula la estructura de precios de referencia de venta al público de los combustibles líquidos y biocombustibles y cuáles son las entidades encargadas de la vigilancia, inspección y control de los mismos en las estaciones de combustible;
- c) Sírvase informar cuál es la normatividad que regula la calidad de los combustibles líquidos y biocombustibles comercializados en Colombia y cuáles son las entidades encargadas de la vigilancia, inspección y control de este ítem en las estaciones de combustible;
- d) Sírvase informar cuál es la normatividad que regula que las cantidades vendidas de combustibles en Colombia a los consumidores, correspondan efectivamente a las cantidades recibidas por estos. Favor indicar cuáles son las entidades encargadas de la vigilancia, inspección y control de este ítem en las estaciones de combustible;
- e) Sírvase informar el motivo por el cual se presentan diferencias en el precio de venta al público de los combustibles en Colombia.

Favor remitir la normatividad que permite, de ser el caso, dicha volatilidad;

- f) Sírvase informar el número de estaciones de combustible en Colombia por departamento;
- g) Sírvase informar el número de estaciones de combustible auditadas en Colombia durante las vigencias 2017, 2018 y lo que va corrido del año 2019 por año y departamento, separado en términos de:

- a) Precios de los combustibles;
- b) Calidad de los combustibles;
- c) Cantidad de los combustibles.

Favor indicar que instituciones/organizaciones llevaron a cabo dichas auditorías;

- h) Sírvase informar las sanciones en firme impuestas a las estaciones de combustibles en Colombia durante las vigencias 2017, 2018 y lo que va corrido del año 2019 por año y departamento, por incumplimiento del régimen de:

- a) Precios de los combustibles;
- b) Calidad de los combustibles;
- c) Cantidad de los combustibles vendidos al público.

Favor indicar que instituciones/organizaciones, impusieron dichas sanciones y remitir las mismas por separado en términos de las anteriores 3 características;

- i) Sírvase informar cuáles son los parámetros utilizados por las instituciones respectivas, a fin de verificar el nivel de precios ofertado al público, la medida de combustibles entregados al público y la calidad de los combustibles entregados a los consumidores;
- j) Sírvase informar cada cuánto tiempo se realizan las visitas de verificación referentes al nivel de precios ofertado al público, la medida de combustibles entregados al público y la calidad de los combustibles entregados a los consumidores;
- k) Sírvase informar cuáles son los organismos autorizados para realizar la verificación metrológica;
- l) Sírvase informar la forma de elección y contratación para determinar los autorizados para la verificación metrológica;
- m) Sírvase indicar por cuánto tiempo se efectuó el contrato para la verificación metrológica;
- n) Sírvase informar si los autorizados y encargados de la verificación metrológica han efectuado alguna rendición de cuentas de su función y cómo se vigila el cumplimiento de la misma;
- o) Sírvase informar cuántas denuncias en contra de estaciones de servicio de combustibles han sido recibidas y qué trámite se ha dado a las mismas, desde el año 2017 a la fecha, separado por año, departamento y causas de la denuncia;
- p) Sírvase informar cuántas investigaciones administrativas se aperturaron en contra de estaciones de servicio de combustibles, desde el año 2017 a la fecha, separado por año, departamento y causal de la apertura de las mismas, discriminando su concepto por irregularidades en los precios, cantidad y/o calidad de los combustibles vendidos;

- q) Sírvase informar cuántas sanciones en firme se impusieron en contra de estaciones de servicio de combustibles, desde el año 2017 a la fecha, separado por año, departamento y causal de la imposición de las mismas de las mismas;

- r) Sírvase informar por qué en el artículo 8° del Código de Medida de Combustibles Líquidos, el cual se refiere a “Facilidades cuyos dispositivos de medición de parámetros de calidad se utilizan para la prestación del servicio público de combustibles líquidos”, solo se contempla “estaciones de servicio de aviación”, omitiendo las estaciones de servicio automotor, fluvial y marítimo;

- s) Sírvase informar para las vigencias 2017, 2018 y lo que va corrido del año 2019, cuánto han recibido las entidades territoriales municipales y departamentales por concepto de ítems que componen el precio de venta al público de combustibles en Colombia. Favor desagregar por municipio y departamento año a año (Favor remitir en medio magnético formato Excel).

Presentada por los Senadores *Sandra Ortiz Nova* y *Jorge Eduardo Londoño Ulloa*, fue aprobada en sesión el día martes 26 de marzo de 2019.

#### **Proposición número 67 de 2019 aditiva a la Proposición número 63 de 2019**

Adiciónese a la Proposición número 063 de 2019, citación a los siguientes Ministro y Presidente de las siguientes entidades, para que se sirva responder al cuestionario de la Proposición número 063 de 2019, con respecto a sus respectivas carteras, incluyendo sus entidades adscritas y/o vinculadas, referentes a la calidad, métricas y precios de los combustibles en Colombia:

1. Ministro Juan Pablo Uribe Restrepo, de Salud y Protección Social.
2. Presidente Felipe Bayón Pardo, de Ecopetrol.

Presentada por la Senadora *Sandra Ortiz Nova*, fue aprobada en sesión del día martes 23 de abril de 2019.

#### V

#### **Discusión y votación en primer debate de proyectos de ley:**

1. **Proyecto de ley número 028 de 2017 Cámara, 219 de 2018 Senado**, por medio de la cual se expiden normas para garantizar beneficios sociales focalizados a los pescadores de subsistencia, comercial artesanal o de pequeña escala.

Ponentes: Senadores *Daira de J. Galvis Méndez* - Coordinadora, *Jorge Enrique Robledo Castillo*.

Ponencia publicada: *Gaceta del Congreso* número 289 de 2018.

2. **Proyecto de ley número 206 de 2018 Senado**, por medio de la cual se promueve la reforestación de bosques en el territorio



*nacional, estimulando conciencia ambiental al ciudadano, responsabilidad civil ambiental a las empresas y compromiso ambiental a los entes territoriales; se crean las áreas de vida y se establecen otras disposiciones.*

Ponentes: Senadores *Carlos Felipe Mejía* – Coordinador, *Jorge Eduardo Londoño Ulloa*.

Ponencia publicada: **Gaceta del Congreso** número 167 de 2019.

**3. Proyecto de ley número 68 de 2018 Senado, por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional.**

Ponente: Senador *Alejandro Corrales Escobar*.

Ponencia publicada: **Gaceta del Congreso** número 222 de 2019.

**4. Proyecto de ley número 106 de 2018 Senado, por medio de la cual se estipulan algunas derogaciones a la Ley 141 de 1994, 685 de 2001, y a los Decretos números 1056 de 1953 y 1333 de 1986, y se dictan otras disposiciones.**

Ponente: Senadora *Daira de Jesús Galvis Méndez*.

Ponencia publicada: **Gaceta del Congreso** número 217 de 2019.

**5. Proyecto de ley número 37 de 2018 Senado, por la cual se crea el espacio de participación de los Consejos Territoriales de Planeación en materia ambiental y se dictan otras disposiciones.**

Ponentes: Senadores *Jorge Eduardo Londoño Ulloa* – Coordinador, *Miguel Ángel Barreto Castillo*, *Alejandro Corrales Escobar*, *Daira de Jesús Galvis Méndez*, *Maritza Martínez Aristizábal*, *Guillermo García Realpe*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*.

Ponencia publicada: **Gaceta del Congreso** número 893 de 2018.

**6. Proyecto de ley número 166 de 2018 Senado, por medio del cual se desarrolla el artículo 80 de la Constitución Política, se reforma y actualizan las normas del procedimiento sancionatorio administrativo ambiental y se dictan disposiciones para fortalecer el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y la reparación de los daños ambientales.**

Ponente: Senadora *Nora María García Burgos*.

Ponencia publicada: **Gaceta del Congreso** número 194 de 2019.

## VI

### **Anuncio de proyectos para discusión y votación (artículo 8° Acto Legislativo número 01 de 2003)**

## VII

### **Lo que propongan los Honorables Senadores**

- La señora Secretaria informa que ya se ha constituido quorum decisorio y el señor Presidente somete a consideración de los honorables Senadores el Orden del Día leído y, cerrada la discusión, lo somete a votación, siendo aprobado por la Comisión.
- Por instrucciones del señor Presidente, la señora Secretaria da lectura del siguiente punto del Orden del Día:

## III

### **Discusión y aprobación del Acta número 023 correspondiente a la sesión de 3 de abril de 2019**

- Seguidamente, el señor Presidente somete a consideración y votación de los miembros de la Comisión el Acta número 023 correspondiente a la sesión de 3 de abril de 2019 y, cerrada la discusión, la Comisión la aprueba.
- Continuando con el Orden del Día, la señora Secretaria anuncia:

## IV

### **Debate de control político sobre la calidad, métricas y precios de los combustibles en Colombia**

#### **De acuerdo con las Proposiciones números 63 y 67 Aditiva de 2019**

- **El señor Presidente expresa:**

Bueno, miren, aquí para el debate de control político sobre la calidad, métrica y precios de los combustibles en Colombia, de acuerdo con las Proposiciones números 63 y 67 aditiva del 2019, hoy tenemos aquí la presencia de los Senadores citantes y tenemos la presencia ¿de quién de los citados, señora Secretaria?

- **La doctora Delcy Hoyos Abad informa:**

Sí, señor Presidente. Están citados para el debate de hoy la doctora María Fernanda Suárez Londoño, Ministra de Minas y Energía, quien envió excusa y delega al doctor Diego Mesa Puyo, Viceministro de Energía; el doctor Mesa ya se encuentra en el recinto. Se encuentra presente también citado el doctor Ricardo Lozano Picón, Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible. El doctor Felipe Bayón Pardo, Presidente de Ecopetrol, envió excusa y delega al doctor Alberto Consuegra, Vicepresidente Ejecutivo de Ecopetrol; también se encuentra presente en el recinto. El doctor Juan Pablo Uribe Restrepo, Ministro de Salud y Protección Social, envió excusa, y envió excusa el Superintendente de Industria y Comercio, doctor Andrés Barreto González. Se encuentran presentes, además, el Director Ejecutivo de la CREG, doctor Christian Jaramillo Herrera, y el doctor Edwin Cristancho Pinilla, Director del Instituto Nacional de Metrología; el doctor Roberto Enrique Montoya Villa, Director del Icontec, envió excusa y delega al doctor Germán Nova Gutiérrez, Director Técnico de Icontec.

- **Interviene el señor Presidente:**

Vamos a dar inicio, entonces al debate. Les damos la bienvenida a los ministros que han asumido este debate con altura, con responsabilidad. La Ministra de Minas que no pudo venir, pero mandó al Viceministro quien juicioso ha estado siempre que le citamos. Lamentamos los que no pudieron venir, los vamos a tener en cuenta en el desarrollo de las próximas sesiones también, porque eso envía un mensaje negativo a lo que se quiere hacer en este debate. Honorable Senador Londoño y honorable Senadora Sandra, a ustedes como citantes les vamos a dar el uso de la palabra y posteriormente a los citados. Iniciamos con la Senadora Sandra Ortiz.

- **Haciendo uso de la palabra, la honorable senadora Sandra Liliana Ortiz Nova comienza su intervención:**

Pues lamentable que la Ministra de Minas no pueda acompañarnos. Yo hablé esta mañana con una de las personas que siempre la acompaña, con sus asesores, y hay la probabilidad de que venga, entonces vamos a esperar porque ella está aquí cerca. Nosotros aplazamos, sí presidente, nosotros aplazamos este debate hace 8 días porque queríamos que la ministra estuviera acá. Entonces le pedimos y le solicitamos formalmente a la ministra que durante el tiempo y el transcurso de estas 2, 3, 4 horitas del debate nos acompañe, porque este es un tema muy importante para el país, agradecerle al Viceministro que nos está acompañando, también como siempre el Ministro de Medio Ambiente, doctor Ricardo Lozano, juicioso, siempre que la Comisión lo llama está acá, y eso es un buen mensaje, es muy buen mensaje, y a todas las personas que nos están acompañando; lástima que tampoco el Presidente de Ecopetrol esté, y yo creo que a Ecopetrol le tenemos que hacer un debate, solo a Ecopetrol, a Ecopetrol y a la ANH. Bueno, vamos a iniciar nuestro debate de control político.

Quiero agradecerles a todas las personas que nos están acompañando en este momento, a la mesa directiva, a mis compañeros Congresistas, a la Cruzada Nacional Camionera, a Colfecar, a Fedetranscarga, Andemos, a Coltex, a Motores Cummins, a Camioneros de Colombia, a todos los sectores que nos están acompañando.

¿Cómo inició este debate de control político? Quiero contarles que meses atrás para las personas que no saben, por denuncias en nuestras redes sociales y por el desplazamiento que hacemos a muchos departamentos, las personas nos decían que por favor revisáramos porque no estaban las gasolineras de Colombia un galón completo de gasolina, o sea la cantidad del combustible.

Hicimos esa tarea en mi departamento, en Tunja, donde recorrimos la ciudad de Paipa hasta Sogamoso, bombas de gasolina, y nos dimos cuenta de que en 11 bombas de gasolina no nos vendían el galón completo. Ahí se inicia la tarea de este importante debate, y así empezamos a sumarse, empezaron a sumarse sectores como los que acabo de mencionar,

las empresas transportadores, el sector campesinado –también un saludo muy especial a los líderes comunales que nos están acompañando– y muchos sectores que están preocupados por el alto costo de la gasolina, por la calidad de la gasolina, porque hoy en día cualquier usuario que tiene su carro y va a tanquear tiene que echarse la bendición que porque ojalá le vendan el galón completo y que nos vendan una gasolina de calidad.

Entonces quiero decirles que nosotros vamos al inicio de todo y es que hicimos un trabajo pedagógico. Esto que les vamos a mostrar es un trabajo académico, con expertos, universidades, con académicos que nos están acompañando, y muchas personas que con lo que han estudiado frente al sector. Entonces este ejercicio académico que les vamos a mostrar es solamente para que lo analicemos desde la Comisión y no sea solamente el inicio del debate, sino que tenemos que ir más allá de lo que está pasando en Colombia. Aquí nos estamos dando cuenta de que hay un negocio multimillonario, multimillonario, esto es un negocio transnacional multimillonario del sector petrolero.

Ahí inicia por qué es tan costoso el precio de la gasolina. Quiero decirles que frente al precio hace unos años atrás, muchos años, unos años atrás, las multinacionales se están apoderando, nos están saqueando a los colombianos, a muchos colombianos, hace 200 años casualmente en el 2019 cumple 100 años Ecopetrol de ser fundada y cumplimos 200 años de liberarnos de los españoles, del yugo de los españoles, que en esa época se llevaban nuestro oro, que uno va a Europa y ve todas las iglesias llenas de oro, del oro de aquí de Colombia, de América, y ahora se nos están llevando nuestros recursos naturales y nuestro oro negro, y además se llevan todos los recursos y las ganancias para sus países y no le queda nada a Colombia.

Entonces quiero decirles que hicimos este debate académico, ustedes saben que para fijar el precio de la gasolina hay que conocer bien sobre el tema de la materia prima, del combustible, que es el petróleo. Entonces en este ejercicio académico que estamos haciendo, que es un ejercicio de exploración vuelvo y les repito, para las personas del Gobierno nacional y que ojalá ellos nos den el valor, ¿en qué consiste este ejercicio? Vamos a hacer la tarea de averiguar ¿cuánto nos vale un barril de petróleo?, por decirlo en Colombia, y ¿en cuánto nos lo están vendiendo a los colombianos?

Entonces, el ejercicio es el siguiente: Como ustedes ven esa diapositiva, ahí nos están mostrando cómo se extrae el petróleo a boca de pozo que de la extracción del subsuelo, nosotros le colocamos un valor alrededor de 5 dólares, digamos, dicen que a costar hasta 1.5 dólares; el valor promedio que nosotros estamos colocando en estos momentos es de 5 dólares, este ejercicio que lo hicimos con expertos, académicos expertos, entonces 5 dólares.

Decirles que es increíble que, después de que se saca el petróleo, el segundo paso es que es la batería

de tratamiento, ¿qué es la batería de tratamiento? Pues después de haber extraído el petróleo, cogen y le sacan los gases, el agua, las arenas, y después de eso lo transportan por un oleoducto que eso tiene un valor. Nosotros a ese ejercicio anterior le pusimos también 5 dólares, el transporte en oleoducto vale alrededor de 4 dólares y, adicional a eso, la otra forma de transportarlo es por un carro tanque como ustedes ven que vale alrededor de 20 dólares; nosotros colocamos un valor promedio de 8 dólares. Hasta este momento va en 18 dólares antes de llegar a la refinería.

Quiero hacer un paréntesis ahí: Ustedes saben que las refinerías en Colombia, hay dos refinerías, antes existía un monopolio y se hicieron unas inversiones grandes con Reficar para quitar ese monopolio de 27 billones de pesos que nos da pena, eso es vergonzoso porque hoy hay unas acusaciones serias de corrupción con esa refinería, 27 billones de pesos les costaron a los colombianos; nosotros invertimos en una refinería para que nos salga el crudo al proceso de refinarlo que es la gasolina y el ACPM, pues será más económico para los colombianos, o sea esa es la plata de todos los colombianos y hay que las que inversiones que hace Ecopetrol. Ustedes saben que Ecopetrol el 88.4% de la empresa Ecopetrol es de los colombianos, que todos los oleoductos que estamos viendo ahí son de los colombianos, es la inversión de los recursos de nosotros, los colombianos.

Entonces, ¿por qué hago ese paréntesis? Hacemos una inversión tan grande en una refinería como Reficar y es increíble que cuando llega ahí el valor, o sea vale 18 dólares el promedio de lo que nos puede costar un barril de petróleo, y esos 18 dólares me los están cobrando a precio internacional Brent, ¿qué es eso? La Bolsa de Londres.

Entonces, ¿cómo es posible que si nos vale 18 dólares pues bueno tengo alguna utilidad, 10 dólares, 20 dólares?, pero están teniendo una utilidad casi de 52 dólares. Ese es el verdadero problema, que ahí ese es el cuello botella, ahí es donde está, ahí es donde cuesta y vale. Por eso es que es tan alto el valor del petróleo y el valor de la gasolina y en los combustibles, porque nos están cobrando a precio Brent, ¿qué significa?, es como si nosotros estuviéramos importando el petróleo con todas las tasas, con todos los aranceles, como si lo trajéramos del golfo, de Estados Unidos, de Texas.

¡Eso es un abuso! Entonces, ese precio Brent es un precio altísimo y, además, no solamente nos lo cobran antes de ingresar a las refinerías, las refinerías que son de la plata de los colombianos, que se hizo una inversión para reducir el valor de la gasolina, el precio de los combustibles, allá también nos la cobran a precio Brent. O sea a precios internacionales están refinando nuestro petróleo; es mejor importarlo. Para qué nos hacen tener una inversión grande si nos toca pagarlo como si lo trajéramos de afuera, ¿cuál es la ventaja de hoy de ser productores? Yo digo a mis compañeros, ¿cuál es la ventaja? No tenemos ninguna ventaja. Entonces

en la siguiente diapositiva, les estoy mostrando la suma de todo.

Entonces refinar el petróleo más o menos vale 6 dólares por barril, y acuérdense de que cada barril tiene 48 galones, entonces nosotros hicimos la suma y eso nos da alrededor de 24 dólares, sin la ganancia de Ecopetrol, sin la ganancia, esto es sin ganancias, sin utilidades, e hicimos unas sumas, dividimos, 24 en 48 y de acuerdo si el dólar está en 3.000, 3.100, 3.200, más o menos el barril de galón, perdón, más o menos el galón de gasolina sale alrededor de 2.100 pesos.

Entonces decirles aquí a mis compañeros que es muy importante que Ecopetrol, que el Gobierno nacional, nos diga si este, cómo están fijando el precio del combustible en Colombia, porque además que pagamos unos impuestos que todos ya sabemos que llegan casi a los 2.500 pesos. Eso no es lo peor, es terrible, pero lo peor es que nos estén, nos toque pagar un barril de petróleo a precio internacional y fuera de eso refinar nuestro petróleo a precio internacional Brent.

Ustedes saben que existe el FEPC que es Fondo de Estabilización de Precios del Combustible, algo pasó con este fondo, en el Plan Nacional de Desarrollo ustedes saben que hay alrededor del día. Hoy creo que hay alrededor una deuda de 20 billones de pesos en el Fondo de Estabilización.

Compañeros, ¿saben qué es lo más increíble? Que esos 20 billones de pesos son ficticios, ¿saben por qué? Porque, además de que nos están cobrando a precio internacional cada barril de petróleo, entonces como el Gobierno dice: no, cóbrenles a los colombianos a 3.500 pesos el galón, a 3.500 pesos por galón. Entonces vamos a subsidiar, adicional que las multinacionales tienen unas ganancias absurdas, multimillonarias, tenemos que sacar 2.500 pesos más para compensarles el precio internacional porque o si no estaríamos quebrados; o sea, esos 20 billones son ficticios, es plata de las utilidades de ellos, o díganme a ver si a Ecopetrol o qué multinacional hoy está quebrada cuando tiene utilidades de más de 8.2 billones de pesos al año. Si eso fuera así, estarían quebradas.

Entonces este es el ejercicio que estamos haciendo y nos estamos dando cuenta de que el precio de la gasolina nos está afectando porque nos la están cobrando a precio internacional. Por eso digo que estos 20 billones son ficticios, esto es una mentira, nos están engañando, es la plata de nosotros que nos toca pagar otra vez, no tiene sentido.

Quería decirles, quería decirles que, si nosotros como Comisión hacemos un trabajo juicioso, sabemos que el Gobierno nacional y hay una fórmula para fijar el precio de la gasolina que más adelante les cuento, según esta Comisión, independiente de los partidos, de nuestras diferencias políticas, aquí todos los que estamos, yo hablo con cada uno de ustedes, lo que hablaba con mis compañeros, ahorita con Carlos Felipe cuando se acercaba Senador, nosotros estamos aquí por los colombianos y le



queremos ayudar a nuestro país, todos tenemos la misma intención y ojalá en algún momento todas nuestras ideas lleguen a un centro, nos acerquemos más porque es la gente.

Nosotros estamos tomando decisiones tan importantes para el país y no es posible que nosotros estemos permitiendo que el negocio petrolero que no, el negocio de nosotros los colombianos, porque en este país es muchos negocios, esté en pocas personas y personas que ni siquiera son de acá, personas que residen fuera del país. No sé si ustedes sabían y yo por eso hoy quiero que le hagamos un debate político a la ANH, que yo nunca he entendido por qué la ANH hoy en día está entregando tantas concesiones, alrededor de 500 concesiones, se dicen 500 bloques, son unos supernegocios, y ¿qué hacen? Sacan nuestro petróleo, se lo llevan, y ni siquiera nosotros estamos participando en el negocio.

Hace muchos atrás, en la época de Alfonso López Michelsen, hace unos 50 años más o menos, en esa época nosotros sí éramos socios de las petroleras y teníamos unas mejores utilidades y unos mejores rendimientos, hoy nosotros no vienen, se sacan el petróleo, nos dejan unas regalías que no superan ni siquiera el 15 o el 20%, se llevan el 80% y no nos queda nada. ¿Saben qué nos queda?, unos pasivos ambientales, un daño ambiental gravísimo para los colombianos, ¿qué les estamos dejando a nuestros hijos, si nosotros ya les estamos entregando todo, absolutamente todas nuestras riquezas naturales?

Entonces, cómo es posible que en estos años la Agencia Nacional de Hidrocarburos haya entregado 500 concesiones. Es increíble y por eso queremos que esté acá. Presidente, usted que es de un sector petrolero, tenemos que sacar ese debate adelante con la ANH, la ANH tiene que estar acá, sí, tenemos que traerla acá a que nos dé el debate, a dar un debate de control político y que nos diga ¿qué está pasando con todos esos recursos, cuánto recaudo, qué ha pasado, por qué ha entregado esas concesiones a dedo, contratación directa, a qué empresas, por qué solamente a multinacionales?

Entonces siguiendo con la exposición, como lo comenté en la anterior, si solamente hiciéramos la tarea y el Gobierno nacional de rebajarle 1.000 pesos al galón de gasolina, lo que se movería en este país la economía sería importantísimo, no solamente para el sector transportador sino para todo el país, disminuye y disminuiría muchísimo, muchísimo, muchísimo la inflación, y nos ayudaría con la canasta familiar, y nos ayudaría muchísimo a todo el país.

La economía de Colombia hoy está a un margen notable, normal, pero podríamos estar mucho mejor, porque ahí hay muchas, muchas, muchas necesidades que no hemos podido cubrir como la educación, como la salud, no hemos hecho dentro del presupuesto nacional, que es un presupuesto que si nosotros recibiéramos realmente todos los recursos que da el petróleo en Colombia y las regalías, realmente no estaríamos ni siquiera con reformas tributarias, eso no existiría en Colombia,

porque nosotros somos un país rico, rico porque tenemos todo, pero no lo valoramos, no lo estamos valorando.

Aquí estamos contándoles hoy en cuánto está el precio de la gasolina, en 9.150 pesos promedio, ACPM: 8.481 pesos. Yo quiero decirles que en Tunja, mi ciudad, donde vivo, donde vivimos con Jorge, con mi compañero citante, esta es la gasolina más costosa. Allá llega a alrededor de casi los 8.700 pesos. Entonces también hay que dar una reglamentación clara frente al precio de los combustibles. En la siguiente tabla, estamos mostrando los precios y las referencias en las diferentes ciudades del país: En Bogotá, en Medellín, cómo aumenta y disminuye el precio del combustible y la variación es alrededor entre 7.5% y el 8.5%.

Bueno, quiero decirles que el año pasado el precio de la gasolina se incrementó en un 9%, prácticamente el doble de la inflación, y eso ha hecho que la economía se siga desacelerando, que no sea bueno para el país, para el sector transportador. Yo tengo la preocupación de que, si nosotros no ayudamos a rebajar el precio de la gasolina siendo productores, no tan lejano un tiempo tan lejano va a haber una crisis fuerte en todo el país. Bueno, aquí estamos mostrando precios de la gasolina en varios países como en Ecuador que vale 5.998, en Bolivia, en Rusia y Malasia, y hasta en Estados Unidos.

Ahorita no es que me vayan a salir y con mucho respeto le digo al Gobierno nacional con el cuento de que Colombia tiene la gasolina que está en mejor lugar y ya les digo por qué. Primero, comparamos con Estados Unidos, no porque es que el salario mínimo en Colombia son 925.000 pesos, y en Estados Unidos el salario mínimo es 4.200.000; o sea hay unas diferencias grandísimas, la devaluación de nosotros es totalmente diferente, y a pesar de eso ellos tienen un combustible más económico que nosotros y eso que ellos pagan en dólares, nosotros pagamos en dólares, perdón. Entonces decirle también al Gobierno nacional que esto lo sacamos de la Blender (bueno disculpen el inglés que ahí voy mejorando).

Quiero decirles que esta empresa en su auditoría dice que en Colombia es el segundo país de la región con el galón de gasolina más barato pero por qué aclaro eso, de 3.16 dólares después de Venezuela, pero dice lo siguiente que ahí es donde yo les quiero decir: Los conductores deben gastar el 16.19% de su salario diario promedio para comprar una unidad de combustible y esto lo ubica en el segundo país de la región con la peor asequibilidad. Entonces esto que lo están diciendo esta empresa tan importante donde dice que sí, pueda que ahorita el Gobierno me salga con el cuento de que tenemos un precio mejor que otros países pero no es verdad, aquí ellos están diciendo que los conductores tienen que pagar el 16.19% de su diario, eso es muchísima plata para ellos, para el sector transportador.

Entonces decirles que la composición del precio del combustible aquí está más o menos la tabla, la

verdad para nosotros no ha sido fácil, esto parece una regla rarísima de in... deducibles como fijan el precio de la gasolina. Entonces la composición que nosotros hicimos con mi equipo de trabajo es: el 61.85% es el ingreso del productor más el 19.52 que es de logística, y el resto son impuestos nacionales, IVA al fósil, el impuesto al carbono.

Es increíblemente esto del carbono. Hubo unos compromisos del Gobierno anterior de reducir la huella de carbono en Colombia, en la COP 21 en París, y qué tristeza que se recaudan casi alrededor más de 2 billones de pesos y esa plata no es para lo que se comprometió el Gobierno y el cuento que nos echó para pagar este impuesto, solamente asigna en el de ese presupuesto el 30% y usted lo sabe ministro, para el sector medioambiental, el 70 es para vías, pero nooo, dígnanos la verdad, para qué nos van a cobrar otro impuesto adicional para no utilizarlo y ejecutarlo para lo que realmente se necesita que es bajar la huella de carbono.

El compromiso de la COP 21 en el 2030 es que van a haber catástrofes ambientales gravísimas y estamos previniendo y por eso nosotros estamos tan comprometidos con bajar la huella de carbono, pero lo mismo, no tenemos ningún compromiso, porque la plata no está llegando a donde tiene que llegar, y ahí es, y esa es la tarea que tenemos que hacer nosotros; el impuesto al carbono, el plan de continuidad, el IVA al mayorista, y la sobretasa, las sobretasas del departamento, de los municipios, eso aumenta el valor de la gasolina, el precio del galón de la gasolina.

Yo quiero, siguiente, yo quiero decirles algo, aquí cuando empezamos a hablar de la calidad de la gasolina, y este debate lo hemos tratado de hacer lo menos técnico posible porque queremos que los colombianos entiendan de este negocio que están haciendo en el país y que tenemos que hacer una voz de rechazo, entonces cuando hablamos de la calidad y cuando en las diapositivas anteriores les mostraba que a nosotros nos están cobrando la gasolina a precio internacional Brent, también refinar la gasolina a precios internacionales.

Pues bueno, que Reficar y todas las refinerías del país lo están haciendo pero no nos comparen y nos cobren la gasolina como si lo estuviéramos haciendo en los Estados Unidos, en el golfo de los Estados Unidos y Texas, porque frente a la calidad que ellos venden allá, lo que ofrecen allá es muy diferente a la que nos ofrecen acá, aquí no nos están ofreciendo una gasolina de calidad, pero sí nos la cobran como si la estuvieran refinando en Texas o en el golfo de los Estados Unidos; entonces decirles que frente a la calidad no tienen nada que ver con el precio, por eso no sabemos por qué nos están cobrando a precio internacional también, ese proceso que se está haciendo en cada una de las refinerías.

Quiero decirles que adicional en la fórmula de la gasolina hay una sentencia, la Sentencia C-30, que fue aprobada este año en enero por la Corte Constitucional, donde le dice al Congreso que

nosotros debíamos hacer ese proceso y que debía hacerse un trámite, un proyecto de ley, para fijar esos precios de la gasolina y ese IVA, y eso quedó en el Plan Nacional de Desarrollo, y eso realmente nos deja muy preocupados, muy preocupados porque esta Comisión tiene que participar; aquí hay gente de todos los sectores políticos y tenemos que hacer y fijar lo mejor y hacer una fórmula que les sirva realmente a los colombianos y sobre todo que baje el precio del combustible en Colombia.

Entonces frente a la calidad, yo quiero decirles que la gasolina que tenemos acá tiene unos contenidos de azufre altísimos de un 5% en diésel y en, perdóname, un contenido de azufre la gasolina tiene un 5% y en diésel tiene un 95% de azufre. La contaminación microbiana de las estaciones de servicio es de un 90%. El 100% de los tanques no cumplen con los parámetros de contaminación, y el diésel llega a un contenido de azufre aproximadamente a 17.

Entonces decirles que nos están matando a los colombianos, pagando un combustible costoso a precio internacional, que el 100% de la contaminación del aire, el 80% generado por las fuentes móviles, es la mala calidad de los combustibles, que hay 10.000 muertes al año en Colombia y son ocasionadas por la contaminación del aire, 10.000 personas se mueren al año, las muertes por polución del aire son el 160, que el promedio de muertes, más o sea, ahí es un promedio mayor que el promedio de muertes por el conflicto armado, y en el 2016 murieron 543 menores de 5 años por causas relacionadas con la contaminación del aire.

En todos los estudios que nosotros tenemos acá, las fuentes son de Gas Natural de las muertes de los niños a nivel mundial y la Asociación Colombiana de Gas Natural, un estudio que hizo un sector del sector transportador que se llama Matéus Sendoya, ellos hicieron un estudio muy juicioso que nos lo expusieron en días pasados de todo lo que han demostrado cómo la calidad de la gasolina no solamente mata a la gente, sino que también les está haciendo un daño al negocio del sector transportador, porque si se les daña un motor cuánto no vale, cuánto no les cuesta volver a, eso tiene un nombre de los motores, cuando se dañan los motores pues eso les vale en dinero más o menos alrededor de 10 millones de pesos y son gastos que tiene que asumir el sector transportador y ahí afecta otra vez la canasta familiar, el transporte público, y le estamos haciendo un daño gravísimo, perdón era motorear, bueno algo así, ahí voy aprendiendo mecánica.

Entonces decirles aquí a mis compañeros que nosotros estamos atrasados, no, además, con la calidad del combustible, hoy existe Euro6 que es lo máximo, que eso fue una norma pro biótica favorable para el medio ambiente que fue aprobado en Europa el 1° de septiembre y Colombia está en Euro4, está en Euro4 desde el año 2005 o sea más o menos 14 años estamos atrasados. Ya existe Euro5 que ya está implementado en otros países de Latinoamérica como en Chile y nosotros estamos atrasados 14 años y nos cobran el combustible y



la calidad del combustible como si fuera el mejor combustible del mundo, cuando sabemos que eso no es. Y ¿cómo nos lo cobran? A precio internacional en las refinerías que nosotros pagamos con el precio, con el bolsillo y el precio de nuestros impuestos de todos los colombianos.

Aquí vuelvo y hago un paréntesis con Reficar, esto es deshonoroso para Colombia, que esto fue un negocio de algunos particulares donde Reficar costó 27 billones. Ahí multiplicamos los 9.723 millones de dólares; a pesos colombianos son alrededor de 27 billones un poco más, que eso es lo más deshonoroso que hemos tenido, como nos han robado de frente y nadie ha dicho absolutamente nada. Y fuera de eso nos cobran el combustible más costoso; decirles que los hallazgos de la Contraloría, que ellos hablan de unos hallazgos de más de 13.500 millones, esos hallazgos los hizo la Contraloría, de dólares, y llama la atención que la demanda internacional porque además de eso Reficar nos está demandando, no sé si ustedes sabían que nos están demandando por 4.500 millones de dólares.

Entonces decirles, el estudio realizado por la Superintendencia de Industria y Comercio en Bogotá frente al tema de la cantidad que fue lo que realmente nos llevó a este debate con Jorge, donde nosotros decíamos bueno además de la cantidad teníamos que estar pendientes del precio y de la calidad. La Superintendencia de Industria y Comercio hizo la misma tarea en Bogotá y arrojó que cada 10 bombas de gasolina que ellos visitaron 2 no, no, no tenían, no les entregaban a sus usuarios el galón completo de gasolina, o sea la medida no era exacta, no era un galón completo, 10, de las 10 que, de cada 10, 2 bombas no.

Entonces le quiero decir que por cada 5 galones surtidos un usuario puede dejar de percibir 7 pulgadas. ¿Eso a qué se refiere? A más o menos un pocillo de tinto y eso ¿qué significa para las bombas de gasolina?, que van a tener una utilidad alrededor entre los 7 y 10 millones de pesos, o sea unas ganancias grandísimas, aquí gana todo el mundo, ganan los proveedores, ganan las multinacionales, y discúlpenme la palabra, y los que estamos sufriendo y a quien no la están, mejor dicho, con toda es a nosotros los colombianos. Entonces por eso yo quiero decirles a mis compañeros que es muy importante que trabajemos en equipo, porque esta Comisión le puede ayudar al país, los que estamos aquí sentados, porque gracias a muchos colombianos que nos dieron la oportunidad, tenemos que darles esa solución y por lo menos ayudar a bajar el precio de los combustibles.

Quiero contarles en el siguiente cuadro, de las estaciones de servicio que hay en 3 departamentos que nosotros revisamos que es mi departamento, nuestro departamento Senador Jorge Londoño, 217 bombas de gasolina más o menos hay reportadas de las cuales solamente las estaciones auditadas por la Superintendencia de Industria y Comercio son 58 o sea más o menos entre el 25 y el 28%; en Norte de Santander que es un departamento a quien quiero

mucho también, son 144 gasolineras reportadas y auditaron alrededor de 21; y en Santander son 236. Allá sí han hecho un trabajo un poco más juicioso, auditaron 115.

Entonces, lo que siempre dice aquí el Senador Jorge y es el tema del centralismo: Yo pienso que, si en Bogotá que auditan todo el tiempo y descubren que de cada 10 gasolineras 2 sí están vendiendo el galón completo, imagínese en las regiones. Ojalá descentralicen la Superintendencia de Industria y Comercio, para que hagan la vigilancia y el control correspondientes. Eso es lo que nosotros queremos: Que verifiquen, que se den cuenta, que no se tengan que echar la bendición aquí todos los consumidores o las personas que van a tanquear su carro de que les vendan el galón completo y para completar una gasolina de calidad.

¿Qué debemos hacer? Ya para finalizar, yo les quiero decir a mis compañeros y lástima y espero que llegue la ministra durante el debate y el señor viceministro, aquí lo que está pasando con el negocio multimillonario del sector petrolero es un negocio que nos está quitando a los colombianos, que les están dando la ANH donde queremos hacer ese debate de control político, concesiones a multinacionales, que se llevan todo el petróleo, que nos dejan nada de regalías: Muy pocas son las regalías; no son ni siquiera el 6 o el 7% de lo que ellos sacan y producen.

Y adicional a eso, ellos pueden reportar número de x de barriles y la realidad puede ser otra, ¿quién está vigilando cuántos barriles están sacando ahorita en cualquier pozo petrolero?, nadie, lo que digan los señores, si los señores dicen que fueron 500 barriles, pudo haber 5 millones pero si ellos dicen 500 pues nos toca 500 y sobre eso son las regalías. Entonces ese negocio multinacional que es de nosotros los colombianos y que si nosotros tuviéramos aun mayor, unas regalías más altas, sería muy diferente la educación de nuestro país, la salud de nuestro país.

Y fuera de eso Ecopetrol, Ecopetrol que es otra empresa de los colombianos, tirándonos por la, mejor dicho en la yugular, tirándonos a los colombianos, financiamos sus oleoductos, financiamos sus refinerías, financiamos todo y seguimos con el petróleo y el galón de gasolina más costosos del país, o sea nos están cobrando por todo lado durísimo.

Entonces yo quiero proponerles a mis compañeros que este debate de control político que hoy estamos haciendo, que lo vienen haciendo muchos compañeros, que han hecho un trabajo juicioso, para que tenga una efectividad, pedirles el favor, aquí el Senador Jorge Robledo que es conecedor, que es aquí nuestro maestro y sabe de todos los temas, que nos apoya, decirles tenemos que hacer urgente una ley petrolera concertada con el Gobierno nacional, una ley petrolera para coger a todas las multinacionales y pedirles y exigirles que nos den las regalías y que ese negocio que se están llevando para otros países, el negocio tiene que ser con los colombianos, tiene

que ser para acá, se tiene que quedar en nuestro país, para que nos queden más regalías.

Y decirles a cada uno de ustedes que la lucha por bajar el precio de la gasolina está en esta ley, la ley petrolera, la ley de hidrocarburos. Yo me voy a poner muy juiciosa con nuestros equipos de trabajo e invito a los compañeros congresistas de los diferentes partidos, que nos quieran acompañar, a que hagamos esta ley petrolera, concertada con el Gobierno.

Señor ministro, señor viceministro: Hagamos la diferencia, que este Gobierno demuestre que es diferente, ayudémosles a los colombianos; bajarle 1.000 pesos al galón de gasolina no es nada, es el negocio de otros, ni siquiera es de nosotros los colombianos, al menos fuera 1.000 pesos para que después lo regresaran en educación, en salud, en inversión social, no, es plata que se están llevando otros, dejémosles eso a los colombianos, ese es el mejor paso que nosotros podemos dar como Congresistas, unirnos todos para sacar la ley petrolera y demostrarles a las multinacionales que aquí en Colombia cumplimos 200 años y no nos la van a montar.

**- Continuando con el debate, interviene el honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa quien manifiesta:**

En primera instancia un saludo cordial, efusivo y cariñoso a los colegas, a los funcionarios del Gobierno central que asisten a esta convocatoria, que es una convocatoria con nuestro pasado, con nuestro presente, y nuestro futuro.

En un hermoso libro que se llama “La Fenomenología del Espíritu”, Hegel hablaba de la necesidad de reconocimiento, y cuando hablaba de la necesidad de reconocimiento no solo hacía referencia a que todos tenemos que reconocernos como iguales, sino que a las personas que hacen buenas obras pues hay que hacerles ese reconocimiento y disculpen la redundancia, y la verdad la idea de este debate fue de la Senadora Sandra quien nos convoca a que pensemos en un tema tan interesante como es el de la gasolina, un elemento que forma parte de nuestra cotidianidad, de nuestra vida diaria.

Nosotros los Congresistas deberíamos ser juzgados únicamente por dos cosas: Por la forma en que votamos porque eso les daría a nuestros votantes la seguridad de que somos coherentes, y por los debates de control político. Pero para que haya debates de control políticos, pues es necesario que la contraargumentación esté representada en los más altos dignatarios del Estado. Por eso, celebro la presencia de nuestro Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el doctor Ricardo Lozano, que siempre atiende a estas convocatorias y pues nos da tristeza que ni la Ministra de Minas, que ni el Ministro de Salud, ni el Presidente de Ecopetrol, ni el Superintendente de Industria y Comercio, ninguno asista, porque entonces esto no es un diálogo sino que es un monólogo, pero pues soy tan de buenas

que el tema que voy a tratar tiene que ver con el Ministro de Ambiente, entonces no hay problema.

La Senadora Sandra ya hacía referencia a algunos de los tópicos que vamos a tratar en nuestra corta intervención. Sustancialmente ¿quiénes tienen que ver con el tema de la calidad de la gasolina? Diríamos que tienen que ver 3 actores sustanciales: En primera instancia, pues el ministro, el Ministerio de Ambiente, que es el que establece las normas y establece los criterios ambientales de calidad de los combustibles líquidos; es decir, el Ministro de Ambiente dice la calidad de esos combustibles “debe ser esta”; hasta ahí llega su competencia.

Posteriormente son los distribuidores minoristas quienes deben hacer el mantenimiento y la limpieza de los equipos, y hay otro actor del Estado que nos parece que es fundamental, que es la Superintendencia de Industria y Comercio, que es la que ejerce el control, óigase bien, y la vigilancia técnica en la calidad, en la cantidad, de esos combustibles. La Senadora Sandra hacía referencia a unos datos que nos parecen bien importantes, y que responderían a la pregunta de si esta vigilancia es efectiva, eficiente, y eficaz, o si se trata simplemente de una vigilancia que está regulada en las leyes, de ahí que cuando a nosotros nos hablan de la fracturación hidráulica y nos dicen “no, es que tenemos ya una regulación impresionantemente eficiente, efectiva, y eficaz”, nosotros siempre contraponemos el argumento de que en nuestra legislación hay normas para todo pero no se cumplen; y miren ustedes estos datos que nos parecen interesantes.

La Senadora Sandra ya hacía referencia a Boyacá, como allí hay 217 estaciones de servicios y la auditoría que se ha hecho del 2017 al 2018, solamente se ha realizado en 24 estaciones, y visitas de inspección, de vigilancia y control en calidad en 1. Pero miren este dato: En el Valle del Cauca, en el Valle del Cauca hay 435 estaciones y tan solo se ha llevado a cabo una auditoría y dos visitas de inspección, vigilancia y control. En Bogotá, pues claro estamos ya en la ciudad capital pues el porcentaje es mucho mayor, hay alrededor de 418 estaciones, 250 han sido auditadas, y a 3 se les ha hecho inspección y vigilancia. En Santander ya la Senadora nos daba los datos; en ese lapso se impusieron sanciones por 107 millones de pesos, 107.000 millones de pesos aproximadamente.

Es decir que vemos la poca preocupación por controlar la calidad del combustible, puede ser que sea poca preocupación o que el diseño de la política pública de ese control no está funcionando por muchas razones, una de ellas es a lo que nosotros hacemos tanta referencia y es al centralismo excesivo, exacerbante, execrable, que existe en esta forma de ordenamiento territorial nuestro. El Estado Central no es capaz de hacer ese control de calidad, y si la calidad de la gasolina pues no tuviera ningún impacto pues no importaría que controlara la calidad o no, pero ya vamos a mirar los impactos que ello tiene y a lo cual también la Senadora Sandra hizo referencia.

¿Qué significa esa falta de calidad de la gasolina?, pues en primera instancia la reducción de la calidad del aire en el país, la baja calidad del aire es problemática para nosotros los que habitamos el planeta Tierra y en nuestro caso pues este país colombiano, la baja calidad del aire plantea el Instituto Nacional de Salud ha producido alrededor de 15.681 muertes que están relacionadas con ese tóxico y que en gran medida dependen obviamente de la baja calidad de los combustibles, por la gran cantidad de automotores que circulan por nuestras ciudades; es decir, no existe una red de monitoreo de esa calidad del aire y es algo que se expresó en el Plan de Desarrollo, pero que únicamente quedó como un principio, como algo que se planteaba pero que no se desarrolló.

¿Qué implicaría esa baja calidad del aire? Pues algunos contaminantes que son bien problemáticos, uno de ellos allí lo subrayamos en rojo, es el que hace referencia al material particulado, este material particulado hace que se nos puedan introducir bacterias, carbono, gases volátiles, lo cual obviamente influye en la calidad del aire, en la calidad de vida de todos y cada uno de nosotros.

Otro impacto, pues ese es impacto socioambiental que tiene que ver con lo que se denomina el carbono negro, ese carbono negro es lo que nosotros cotidianamente llamamos el hollín, es eso que nos queda en la piel y que nos queda en el cuerpo cuando transitamos por la séptima, por la décima, y se quedan negritas, sí, se vuelve uno negrito, pues ese hollín llega al cerebro, puede llegar al corazón, y obviamente produciendo esos perjuicios para para la salud humana; pero este hollín o este carbono negro es la segunda causa de cambio climático en el mundo, es decir, insistimos, no es de poca monta que la calidad de la gasolina pues se revise, necesitamos más vigilancia y control, necesitamos trabajar sobre energías alternativas y necesitamos pues que obviamente se reduzca ese impacto socioambiental.

¿Qué tiene que ver también entonces esa baja calidad de los combustibles? Eso tiene que ver con que hay una política, no existe una política pública de mezclas, es decir, cómo se pueden mezclar combustibles como el diésel, la gasolina, no existe una política alrededor de ello; hay una mayor aceleración de la tasa de depreciación de los vehículos porque obviamente con baja calidad de gasolina pues la vida útil de un vehículo, si pudiéramos hablar de vida en los vehículos, pues es mucho más baja, un vehículo que debería durar 20, 22 años pues dura 7, 8 años y eso obviamente trae un perjuicio no solo en lo económico, sino también en lo ambiental; no cumplimos nosotros obviamente con los estándares de calidad de los combustibles, ya se había planteado eso, y obviamente pues también como lo expresaba la Senadora Sandra, pues no hay una relación justa entre el precio de la gasolina y la calidad del combustible, es decir, nos están jugando machorrucio, estamos pagando un alto precio por una calidad que es de muy muy bajo parámetro.

Podríamos entonces traer como conclusión que es necesario el fortalecimiento de la cadena de distribución y comercialización junto a las medidas de renovación de los vehículos, eso es vital, es importante; es necesario que se integre y que se empiece a discutir seriamente el tema de la calidad del combustible y lo que decíamos, el impacto que esa baja calidad tiene en el cambio climático; y algo que nos parece muy importante, que es quizá lo que más nos preocupa y que es una de las razones principales que nos convoca, y es la mayor vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. Si la Superintendencia es incapaz de ejercer esta vigilancia, pues nosotros deberíamos buscar unas alternativas para que de verdad tuviéramos una muy buena calidad de la gasolina; miren, siempre lo digo, lo repito e insisto en ello, por primera vez en la historia de la humanidad el ser humano tiene en sus manos el destino del planeta Tierra, no del planeta Tierra, de los seres humanos, porque el planeta Tierra va a seguir girando en su órbita y seguramente seguirá subsistiendo; los que vamos a desaparecer somos nosotros, por eso es de gran responsabilidad que uno de los principales factores de cambio climático, uno de los principales actores de muertes en las grandes ciudades que es la gasolina pues imposible que nosotros no podamos como Estado, como Gobierno, como sociedad, como empresa ni siquiera controlar la calidad de esa gasolina; y si hay que descentralizar esas funciones, pues hay que hacerlo, porque lo importante no es concentrar poder en una institución, sino llevar felicidad a los seres humanos; por eso con la Senadora Sandra pues hemos convocado este debate para que sea un ámbito de discusión no únicamente en lo económico, sino también en lo ambiental y en lo social. Presidente, muchas gracias.

- **Con la venia del señor Presidente, el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo expone:**

En primer término, felicitar a quienes acaban de intervenir, a la Senadora Sandra y al Senador Jorge, por sus intervenciones. Creo que han hecho una buena presentación del tema, que es un tema de gran importancia; yo no me voy a referir al tema de la producción de petróleo en Colombia, de la producción estrictamente, ese es un tema que da muchísimo, mucha tela de dónde cortar. Estoy haciendo esfuerzos por ser muy breve, pero sí señalo que coincido con la idea de que está siendo maltratado el país en ese tipo de negocios de exploración y de explotación petrolera; voy a señalar unas cuantas cosas, repito muy muy brevemente.

La primera, es decir esto, que a ratos se nos pierde de vista, este es un negocio inmenso, o sea, estamos hablando de 26 billones de pesos que pagamos los colombianos por combustibles, 26 billones de pesos al año, es de los rubros que más digamos en que más gastamos los colombianos de todos los niveles; es lo primero que quería decir.

Lo segundo es esto que es bien importante, tenemos uno de los combustibles más caros del



mundo, eso pues se ha dicho de muchas maneras; yo voy a hacer la referencia en términos de su participación en el ingreso del día; Colombia está del orden del 15% sobre el ingreso del día, el precio del diésel, el galón del diésel, que es una manera de medir esto, pues yo les doy este dato, en Estados Unidos es el 2%, es que estas cosas siempre hay que mirarlas en relación con el ingreso, no es lo mismo pagar un precio por un galón de gasolina si yo tengo más ingresos que egresos. Entonces Colombia 15%; Estados Unidos, que es mucho más poderoso, 2%. Pero comparemos con países pues semejantes a nosotros: Ecuador: 6%, Panamá: 6%, Chile: 8%. Bueno, Japón no es parecido, pero 4%, Argentina: 9, Uruguay: 11, o sea que Colombia es de los países que tiene peor relación entre producto per cápita entre el ingreso de las personas y lo que nos cuesta un galón de combustible; esta es una acusación grave, sí, porque quiere decir que los colombianos estamos sufriendo más por los precios que los que sufren otros; y miren este otro dato que es impresionante, que muestra cómo el daño nos lo han ido agravando: en 1999 con un salario mínimo se compraban en Colombia 147 galones de gasolina regular y 170 de diésel, y ahora en este año compramos apenas 90 de gasolina y 95 de diésel; o sea, pasamos la relación de 147 a 90 en gasolina, galones por un salario mínimo y en diésel de 170 a 95, o sea que es cierto que nos están sacando cada vez más plata del bolsillo para pagar combustibles; ahora, por qué son tan caros los combustibles en Colombia. Hay dos razones, ya se han mencionado aquí, en buena medida lo que estoy haciendo es como enfatizar ciertos aspectos, sí, primero porque nos ponen a pagar costos del golfo de México y costos internacionales, y precios internacionales cuando nuestra estructura de costos es distinta, o sea, nos han impuesto, por ejemplo, nos relacionan con la gasolina norteamericana y resulta que bueno, ellos son otro país con unas condiciones completamente distintas, pero además la calidad, aquí se señaló, el octanaje del combustible es distinto, o sea nos están tumbando digamos por este lado; eso es una decisión de política económica, no es una necesidad de la economía, sino que el Estado ha resuelto financiar buena parte de sus necesidades clavándose a los colombianos.

Y el otro aspecto es gasolina paga impuesto de 29% varios impuestos sumados; cada vez que uno compra un galón de gasolina paga 29% de impuestos y en ACPM 20% de impuestos, esto es durísimo, o sea es que no son impuestos a las utilidades, es al costo, al gasto, sí, es bien bien duro; entonces hay quienes dicen bueno, sí, pero es que eso son los ricos los que tienen carro; eso es una mentira que aquí se repite sistemáticamente. Les doy estos datos: miren el transporte, en el transporte intermunicipal los combustibles contribuyen con el 31% del costo, y en el transporte de carga 40%, y el transporte de carga es el que más consume y quién paga el transporte de carga, los combustibles del transporte de carga, pues principalmente la gente sencilla porque es más, los pobres y la clase media o sea los superricos de Colombia pues se cuentan en los dedos de la mano

y sobran dedos; esto es un castigo a los pobres y a las clases medias; esto hay que enfatizarlo y decirlo con toda, inclusive si uno mira los que tienen carro, que no dejamos de ser una minoría, pues el grueso de los carros de Colombia son un poco de carros viejos, de pichirilos, etc., de gente que a duras penas medio sobrevive y tampoco se puede decir que son ellos los mayores consumidores, entonces es lo otro que quiero señalar.

Bueno, y hay un punto aquí, estimados colegas, que es muy preocupante y que debemos echarle ojo, esto en buena medida está sucediendo por culpa del Congreso, del Congreso, y advierto del Congreso en general porque hay unos que votamos en contra, ya cada uno tendrá que mirarse en el espejo y sabe cómo ha estado votando este tipo de normas; la Corte Constitucional está señalando que la manera como las decisiones del Congreso en relación con la estructura de costos son ilegales, o es ilegal, es ilegal, eso, se lo voy a leer lo que dice la Corte, la Corte encontró que el legislador, o sea los Congresistas, había vulnerado el principio de legalidad tributaria en sus dimensiones, o sea, violamos el principio de legalidad tributaria. Recordemos que la ley general dice que los impuestos los pone el Congreso, que ese es digamos una norma a la democracia, no puede haber impuestos sin representación, entonces la Corte nos cae es en eso, pónganle cuidado, la Corte dice: “se violó el principio de legalidad tributaria en sus dimensiones”, en dos dimensiones, una que es la certeza tributaria, sí, por haber delegado en el Ministerio de Minas la certificación del valor bueno, y hace una explicación en detalle que no la voy a leer toda, el punto es que nos dice ahí cuando el Congreso le delega al Gobierno nacional el manejo de los impuestos, lo que está haciendo es violando la ley porque esa es una potestad del Congreso, y una cosa que aquí es un concepto que se maneja muy poco, o que está perdido, una cosa que se llama la reserva de ley, ¿qué es la reserva de ley?, es que hay cosas que los Congresos pueden delegar no solo en este caso, sino en otros muchos casos. Ustedes miran las leyes norteamericanas y son muy exhaustivas, ¿por qué?, porque el Congreso hace lo posible por delegar lo menos, porque no nos olvidemos que el organismo de la democracia por excelencia es el Congreso porque es representativo de toda la sociedad mucho más que el propio poder ejecutivo; entonces aquí tenemos un problema de legalidad bien complicado en todas estas decisiones que deberían cobrarlo los electores porque, repito, en esto se está pecando doblemente, no solo se clava a la gente, sino que lo hacen en contravía de lo que dice la Corte Constitucional y ojo, la reforma tributaria no corrigió este, perdón, el Plan de Desarrollo que ha debido corregir este problema, no, se hicieron los locos, el doctor Carrasquilla se hizo el loco y las cosas básicamente siguieron como estaban. Bueno.

Hubo un ruido en el Plan de Desarrollo que era que iban a bajar el IVA de los combustibles en una proporción importante, pues bien, échenle

ojo a esto, el doctor Carrasquilla ha sido explícito en decir, ya se los voy a leer, esto sí lo voy a leer, dice: “el consumidor va a pagar lo mismo”; el consumidor va a pagar lo mismo, no voy a entrar en los detalles, es una cosa algo enredada y quiero ser muy breve que tiene que ver con una serie de cuentos que ellos echan en los subsidios y un déficit de un fondo y un poco de enredos, pero al final lo que me interesa que quede claro es que no van a bajar los precios de los combustibles a los consumidores aun cuando se haya bajado el IVA porque recordemos que ellos manejan otra serie de resortes del precio internacional que tiene que ver con la propia manera de operar de Ecopetrol, y hagámonos una pregunta: ¿y si bajaran, qué pasaría si bajaran los precios de los combustibles? Bueno, aquí les voy a citar a Fedesarrollo, les prometo que ninguno ahí es del Polo Democrático, pueden estar seguros que no son digamos partidarios nuestros, y miren lo que dice Fedesarrollo: “si los precios de los combustibles bajaran 10%”, apenas 10%, “crecería el producto interno bruto en 0.19%”. Eso es bien importante en economía porque eso es empleo, eso es un montón de cosas, “habría una menor inflación del 0.46%”, si bajaran el 10%, y el consumo de los hogares crecería entre punto 62 y punto 87, o sea, más plata en los bolsillos de la gente, porque esto lo paga es la gente. Yo quiero insistir que esto lo paga es el común de las personas, entonces fíjense que esta discusión no es tan académica como parece, o sea esta es una discusión donde lo que estamos es definiéndole la vida a la gente y en un país lleno de pobres pues las cosas son horribles.

Por último, decir esto: este es un debate que inevitablemente, y así se ha planteado, incluye, no voy a entrar en eso, estoy, repito, intentando ser muy breve, incluye muchas críticas a la política general del Ministerio de Minas, lástima que la ministra no esté aquí, porque eso le compete a ella por supuesto, pero tiene que ver también con políticas de Ecopetrol que no solo tienen que ver con estas cosas, sino que tienen que ver con asuntos por ejemplo medioambientales, entonces sobre Ecopetrol digo dos o tres cosas para no embolatarnos a mi juicio.

La primera es que el problema no es Ecopetrol, sino los Ministros de Minas y los Ministros de Hacienda, que le imponen a Ecopetrol malas políticas porque finalmente la junta directiva de Ecopetrol la controla el Gobierno nacional y la controla el Ministro de Hacienda, y el Presidente o canta la música que le pongan o se va de ahí. Entonces esto es bien importante tenerlo en cuenta.

Lo segundo, estas cosas serían peores si no tuviéramos a Ecopetrol, esto hay que enfatizarlo y enfatizarlo porque por ejemplo muchas desproporciones de Ecopetrol se pueden volver transferencias al Estado y aun cuando no sean buenas esas desproporciones, bueno, finalmente no es al bolsillo de las transnacional donde llega el asunto, sino que es a los fondos del Estado y esos fondos del Estado con todo lo que se pueda discutir pues de alguna manera irrigan la economía nacional,

entonces insisto en que hay que ser muy cuidadosos en que cuando se critiquen cosas de Ecopetrol, y yo lo hago con cierta frecuencia, tengamos el cuidado de digamos de no cargarle agua al molino en nuestras tragedias, ¿ustedes se imaginan esta crisis que hemos tenido petrolera sin Ecopetrol?

Entonces esto sería realmente bastante más complicado, ¿y esto por qué lo enfatizo? No es por molestar, lo enfatizo es por esto porque hay quienes quieren acabar con Ecopetrol como empresa del Estado, quieren privatizar a Ecopetrol, cierto, ya le han privatizado una parte, ya quedó abierta una tronera, eso tiene mil inconvenientes en la operación de la empresa, pero ya están diciendo que otro porcentaje y entonces ya hay ahí quien dice no, y me dan la plata a mí. Por ahí leía uno en estos días no pero eso sí, vendan otro pedazo de Ecopetrol y la plata pa' nosotros, para los que él representa, hágame el favor. Sí, entonces esto hay que mirarlo con mucho detenimiento y ojo con esto, miren que esto que voy a decir es de mucho fondo: hoy dice la Ministra o ayer dijo que hemos subido un poco la producción de petróleo en Colombia y eso a mí me alegra porque el día que entremos, perdamos la autosuficiencia, los problemas van a ser mayores; señala también que en algo ha caído la producción de gas y hay que estar atentos a eso y estamos pendientes de un debate sobre gas aquí porque ahí hay muchas cosas que discutir pero ojo, vamos a suponer que llega un hechicero del mal y acaba con el petróleo en Colombia, ¿eso le quitaría importancia a Ecopetrol?, pues relativamente sí pero ojo, Ecopetrol tiene dos gracias que no podemos perder bajo ninguna consideración:

Ecopetrol refina en Reficar Cartagena y refina en Barrancabermeja, y el negocio grande de esto no es producir petróleo, el negocio grande de esto es refinar, o sea los japoneses se ganan sumas astronómicas y no producen un barril de petróleo, entonces cuando aquí se habla de vender Ecopetrol o partes de Ecopetrol, ojo, lo que quieren vender es la joya de la corona, por ejemplo: el transporte que es Élite, sí que son los oleoductos y los tanques, ese es un negocio al que Colombia no puede renunciar aún si dejara de producir petróleo, porque ese es el control incluso de los precios finales a los consumidores, o sea si esto se privatiza sería un crimen contra la economía nacional.

Entonces transportar ojo, oleoductos, tanques, todo lo que tiene que ver con eso, eso hay que cuidarlo muchísimo; y segundo: refinar, yo hice el debate contra Reficar y ahí se cometieron todos los errores del mundo, pero bueno ya la refinería está, está operando, está generando rentabilidades importantes, eso hay que cuidarlo, la situación de Ecopetrol sería peor si no se tuvieran esas refinerías que hoy tenemos y entonces hay que modernizar Barrancabermeja, o sea en esto no le pongamos caso a las transnacionales o no le hagan caso a las transnacionales, ¿qué es lo que quieren las transnacionales?, que en Colombia pase lo que ha pasado en buena parte del resto de América

Latina, que ha ido desapareciendo la refinación y entonces todos los países se volvieron importadores de refinados, cuando en últimas si usted no tiene petróleo usted lo que puede hacer es importar petróleo y refinar aquí internamente, que es lo que funciona, por ejemplo, en el Japón para poner un ejemplo, este es un asunto bien sensible.

Bueno, y agrego dos cosas más, muy breves también, estamos importando el 42% del etanol que está consumiendo Colombia, cuando Colombia produce etanol, yo lo advertí desde hace años aquí, ustedes no estaban, que esa era una decisión de política económica horriblemente mala, porque quedaron las puertas abiertas para que nos inunden de etanol norteamericano subsidiado allá, y pónganle cuidado pues la cereza del crimen, se subsidia aquí, los colombianos subsidiamos el etanol que consumimos mezclado con las gasolinas de los carros, ese etanol norteamericano y estamos importando proporciones inmensas ya dije, lo subsidiamos los colombianos también, ¿esto qué es?, y uno supondría pues, estamos en los 200 años de la independencia pero claro que parece que no.

Miren las hazañas del doctor Duque, mencionemos eso entre paréntesis, en relación con las cosas del embajador norteamericano y todo lo que está pasando, y agrego esto, es que el problema de la dignidad nacional y de la soberanía no es solo un problema de la política y de las formas y de las maneras y de la democracia, es también un problema de la economía, ¿cómo tolera Colombia que estemos inundados de un alcohol que estamos produciendo en Colombia y aquí no sabemos qué hacer con él?

Y por último esto, el caso de los mayoristas y los minoristas, aquí el problema no son los minoristas de los combustibles, si hay algo mal ahí en ese sector hay que arreglarlo, pero el lío que tienen los minoristas es que cambiaron las leyes en favor de los mayoristas y ojo, ¿cómo son los asuntos de los mayoristas?; hay un mayorista que produce la mitad de los combustibles, o produce, no, comercializa la mitad de los combustibles y 3: el 80%, y esos mayoristas han acogotado a los minoristas, a los que llamamos los de las bombas de gasolina, las estaciones de servicio, y claro, cuando los acogotan y los ponen contra la pared y les impone unos contratos leoninos, esos minoristas quedan en condiciones horribles y esos minoristas son un poco de pequeños y medianos empresarios, bueno, que se están ganando la vida honradamente, ahí lo que necesitamos es un cambio en la normativa, que proteja a los minoristas de la matonería de los mayoristas eso es así, eso es así de simple, porque ellos lo que tienen es el monopolio.

- **Interviene el señor Presidente:**

Hemos sido generosos con el tiempo a los Senadores citantes, para darle altura a este debate. Me han pedido el uso de la palabra el Senador Pacheco, la Senadora Maritza, y el Senador Carlos Felipe, yo sí les voy a pedir respetuosamente que tengamos el uso de 5 minutos, porque necesitamos

escuchar a los citados y son muchos, y aprobar unos proyectos que están contemplados en el Orden del Día de hoy, para eso pues ya los citantes fuimos generosos, entonces Senador Pacheco, tiene usted el uso de la palabra.

- **Haciendo uso de la palabra, el honorable senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello expresa:**

Quiero además de saludar, hacer una pequeña reseña histórica de la situación actual del país.

Del año 1980 a 1988, se conoce que Ecopetrol hacía y asumía el subsidio del combustible a nivel nacional, ¿por qué razón?, porque según el criterio de la investigación los precios al mercado estaban por debajo de los costos de la extracción y exploración, había un desnivel, lógicamente decía Ecopetrol que cada día esto iba afectando la economía de la empresa por razones del subsidio, toda vez que los costos eran mayores que el precio del combustible en el mercado; para ese entonces del año 1998 al año 2009, la solución que encontraron para poder disminuir los costos fiscales era entonces liberar los precios, quitan el subsidio, liberan los precios y lógicamente el afectado entonces es el parroquiano, el resultado fue que se afectó el precio bruto y el consumidor terminó pagando un algo costo del mismo.

Del año 2009 al 2019, no está por demás resaltar que en el 2007 se crea el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible, pero ya en el 2000, en el 2009 comienza a operar, y este fondo de estabilización, para ser claros, a los que nos escuchan, tenía un mecanismo muy sencillo y era el siguiente: un ahorro en la época de los precios bajos para un desahorro en la época de los precios alto nivel internacional, esa es la realidad histórica del 80 al 2019; pero el resultado de esto, de este mecanismo, bajo el control del Fondo de Estabilización de Precios dejó lo siguiente: para el año 2016 de acuerdo al informe de la Contraloría tenía ya el fondo de estabilización un déficit aproximadamente 5.4 billones de pesos, a hoy, de acuerdo a la información que tenemos está por verificar, encontramos que el déficit está por encima de los 19 billones de pesos; pero no es tanto, no es tanto precisar este déficit sino que hay que entender que este déficit va cargado al presupuesto general y el público tiene que conocer eso; entonces tenemos casi 20 billones de déficit en el Fondo de Estabilización de Precios, más 13 billones de pesos por concepto del desfinanciamiento, o sea que es que Colombia conoce una parte de la verdad y no conoce la otra parte, lo que significa que el desfinanciamiento no es de 13 billones sino de 20 y, qué, 33 billones de pesos, y es una situación bastante compleja que estemos en un país donde la información no es clara para el colombiano; así que el Gobierno tiene que hacer un manejo bastante amplio para poder solucionar; cada vez que aumenta el déficit del fondo de estabilización se refleja en el presupuesto general, porque es con cargo al presupuesto general quien debe asumir en última instancia este déficit.



Ahora, ¿en qué estamos hoy?, están: 1: en un fondo de estabilización que está en déficit, que se refleja en la desfinanciación del presupuesto general; 2: de igual manera también encontramos colateralmente tres, lo que podríamos llamar nosotros tres daños: el primer daño, en la pirámide va invertida, tenemos un galón que no es galón y una calidad disminuida, se paga el precio de un galón de gasolina que no corresponde a la cantidad realmente de su contenido y al mismo tiempo con una calidad baja pero inversamente proporcional el precio aumenta cada día, creo que en el 2010 ha subido ¿2 o 3 veces?, creo que se dice que 3 veces ha incrementado el precio del galón de gasolina, es el primer daño, el daño al bolsillo, al que vamos a llamar el daño al bolsillo; el segundo daño, y es el daño que se, en cuanto tiene que ver con el pasivo ambiental, y tiene que ver con usted, ustedes saben muy bien que cada vez que tengamos nosotros mayor uso de este tipo de combustible habrá, y la extracción y exploración, habrá un mayor incremento del pasivo, del pasivo ambiental; y tres: que es el segundo año, incremento del pasivo ambiental; y el tercer daño, tiene que ver con el daño a la salud, esa es la conclusión a la que podemos llegar nosotros, daño al bolsillo, daño en el pasivo ambiental y daño a la salud de los colombianos.

Ahora, ¿cuál es nuestra realidad en cuanto a lo tiene que ver con la economía extractiva? La realidad es que esto no va más de 10 años, las empresas internacionales se llevan el hidrocarburo, incrementan sus ganancias y a nosotros nos dejan los 3 daños, lógicamente vamos a tener unos altos costos los precios del combustible hoy y mañana, están hablando más o menos unos 10 años con toda la buena noticia que escuchábamos en el día de ayer, yo no tomo tan buena la noticia porque para mí la noticia en el trasfondo es tratar el problema del *fracking*, porque es que de pronto tomamos la noticia tangencialmente, pero no nos damos cuenta de que el efecto es tratar de aplicar de manera muy clara y así lo expresó la ministra, que sería interesante que hubiera estado aquí para ampliar más esa noticia, se va a reflejar lógicamente en el *fracking*, pero con *fracking* o sin *fracking* estamos hablando nosotros que más o menos unos 15 años más no vamos a tener nosotros, no vamos a tener nosotros aquí petróleo en Colombia; y dos: nos preocupa también en la parte final que es lo que tiene que ver con el gas, ya ese anuncio de ayer es preocupante para nosotros los colombianos porque cuando hablamos del costo del gas que de acuerdo con la exposición que hacía en entrevista la ministra, dice que podría llegar hasta el ciento por ciento del costo hoy, entonces quiere decir que se va a aumentar el doble; creo entonces que sería interesante, nosotros, sí estoy de acuerdo con los citantes que hay que tratar de forjar una ley que permita aunada con aquello de que somos una, que lo que único que nos va a quedar va a ser la refinería y los oleoductos, y creo que para eso sí, ahora, si no me equivoco, hace mucho tiempo venía yo pensando ¿por qué nos interesa tanto que Venezuela salga del atolladero?, creo que teniendo nosotros

un mercado tan cercano es lo que nos puede servir hacia el futuro, la refinería y los oleoductos para poder estabilizar en última instancia los precios de los combustibles; pero en última instancia cada día vamos a tener los precios mayores y creo que es una mayor preocupación para todos los colombianos.

- **A su turno, la honorable senadora Maritza Martínez Aristizábal expone:**

Gracias, Presidente, voy a tratar de ser lo más breve posible. Un saludo para el ministro y el viceministro y los demás funcionarios. Voy a referirme de manera inicial al tema del precio, pero con un enfoque digamos un poco más regional, porque aunque a todo el país le afecta el incremento desmesurado que a pesar de tener una fórmula que permite darle un manejo ponderado a estos precios, lo cierto es que ha venido incrementándose de manera sustancial y eso lo están sintiendo todos los colombianos; muy pertinente Senadora Sandra el debate y Senador Londoño; en marzo, el 9 de marzo salió la última lista, la publicación del comparativo de precios a nivel nacional, 45 pesos se incrementó la gasolina en promedio en las 13 capitales, en las 13 ciudades más importantes y 89 pesos el ACPM; y me quiero ir al extremo, a quienes pagan más combustible, más, un mayor precio por el combustible en este país y esto nos lleva a su región, nos lleva a Tunja y nos lleva a Villavicencio, Villavicencio tiene una particularidad, es la capital del departamento que le está dando el 50% del petróleo al país, entonces se pregunta uno y lo he hecho a través de todos estos años con insistencia ante los distintos Ministros de Minas ¿por qué permiten que se presente esta inequidad, este desequilibrio?, que no tiene presentación desde ningún punto de vista, ¿cómo es posible que en el llano, en la región llanos se produzca el 74% del petróleo y nos vamos a ver el precio de los combustibles y es el más alto del país?, es absolutamente inequitativo y es una explicación, es una buena... ahí está la razón, de por qué en esta región la actividad petrolera se ve con hostilidad, y tenemos toda la razón, una región que siente el impacto social, ambiental, que económicamente pierde buena parte de su vocación productiva, y que en cambio va a ver las bondades de esa extracción, de esa actividad extractiva, y no las encuentra, y este es uno de esos aspectos.

En el último año en Villavicencio, desde mayo de 2018, a mayo de este año, el aumento ha sido de, en la gasolina, de 448 pesos por galón, y en el ACPM, 618 pesos por galón en el último año. Si nos vamos al último trimestre de este año, al primer trimestre de este año, entre enero y marzo el incremento en Villavicencio ha sido de 87 pesos para la gasolina, y de 203 pesos para el ACPM; yo por eso quiero insistir acá, a través del viceministro y del Ministro de Ambiente, para que generemos una respuesta más asertiva, una propuesta que hemos venido haciendo en los últimos tiempos, y es evaluar un precio diferencial en los combustibles, que se consumen en las regiones productoras, de lo contrario va ser muy difícil que ustedes puedan avanzar en el tema

de ese término tan de moda, que es la licencia social, no basta ya la ambiental, se necesita es que las comunidades sientan que donde llega el petróleo, que donde llega la minería llega el desarrollo y no la pobreza, no la afectación ambiental, como ocurre en este momento.

Una región que produce entonces el 74, 75% del petróleo, paga el precio más alto del combustible, se le hace una reforma, se le disminuyen las regalías, genera o soporta el impacto social y no tiene cómo contrarrestarlo, no llegan obras que permitan de alguna manera enfrentar esa realidad y todos los que están en esta Comisión saben que es así, lo que estoy mencionando. Sumémosle a eso algo que ya es recurrente, un padecimiento que tiene nuestra región, y es la vía al llano, hoy cerrada, como ocurre cada que cae un pequeño aguacero, de una vez se cierra la vía al llano; ¿por dónde transita el petróleo, que viene y genera desarrollo en todo el país? Por los oleoductos, pero buena parte por la vía al Llano.

Entonces, ¿qué nos está dejando la actividad? Nos está dejando pobreza, nos está dejando una vía a la que ni siquiera se le destinan los recursos que durante tanto tiempo hemos exigido, incluso para que circule ese petróleo que necesita el país y que le permite construir grandes vías en el resto del país, pero que a nosotros como productores se nos niega esa posibilidad, son temas bastante actuales y que guardan muchísima pertinencia con esto que estamos hablando acá.

¿Saben ustedes cuáles son los peajes más caros del país? Pero siempre lo digo, esta afirmación se puede hacer de manera abstracta y utilizarse con fines populistas, pues no, en este caso es con cifras, el kilómetro recorrido más caro de todo el país lo transitan ustedes, lo transitan los usuarios de la vía al llano, 460 pesos por kilómetro recorrido, esto se suma a lo que vengo mencionándoles, no se hacen las inversiones necesarias, ¿estos cierres saben cuánto le significa diariamente a la economía regional? 50.000 millones de pesos. Yo lo que digo es que no es posible darle solución a problemas que vienen históricamente, pero sí es importante y necesario que cada gobierno avance en esta solución.

En el aspecto ambiental solo quiero mencionar, referirme al tema de los biocombustibles, sí hay una política pública en materia de biocombustibles y de mezclas, está la Ley 693 de 2001, que fue la que estableció la oxigenación con bioetanol; la Ley 939 de 2004, que es la Ley del Biodiésel; está el Conpes 3510 de 2008, que trae el desarrollo de la política en materia de biocombustibles; ¿por qué no avanzar en el tema de las mezclas? Creo que ahora estamos en el 10% de la mezcla, deberíamos estar de acuerdo a los plazos que se habían establecido en esa política pública, en el 12%, pero en realidad viendo lo que viene ocurriendo en el país, yo creo que ya es hora de evaluar para hacer un incremento sustancial; y en cambio de eso, también termino con esto, dejo acá sentada una preocupación que ya expresamos en un debate que hicimos en esta Comisión, sobre la decisión de mantener las importaciones de etanol,

desde Estados Unidos y en desmedro de lo que se había venido construyendo en materia de oferta nacional. La industria nacional actualmente está en capacidad instalada, tiene una capacidad instalada para producir cerca de 700 millones de litros anuales, la demanda es de 650 millones, ahí tendríamos la ecuación perfecta, y en cambio qué ocurrió, desde 2015 se abre la talanquera y se permite esta importación de etanol, que pues realmente ha venido afectando de manera grave.

Veamos cómo se ha venido incrementando el consumo, o la importación de etanol desde que en el 2015 se permitió esta importación libre, en el 2016 se importó el 10%; en el 2017 ya se incrementó al 22%; el año pasado en el 2018 ya íbamos en el 30%; este año, 2019, ya estamos importando el 40%, yo creo que es hora de revisar esta medida porque, claro, es un etanol más barato, pero no es porque sean muy eficientes los productores gringos, es porque es etanol subsidiado, y no tenemos cómo competir contra eso, en cambio las bondades ambientales y de desarrollo del sector agropecuario, sí impactarían de manera adicional favorablemente en nuestro territorio y para toda nuestra economía.

- **Con la venia del señor Presidente, el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía manifiesta:**

Yo empiezo, Senadora Maritza, por referirme a algunos temas que usted tocó, que me parece de la mayor importancia, yo creo que usted tiene razón, en un departamento como el suyo que es un departamento productor de petróleo, pues es muy triste que los llaneros no sientan los beneficios de un renglón tan importante de la economía, tal vez el más importante de la economía del llano y pues por supuesto que lo es también del país, y yo estoy de acuerdo con usted, aquí o cambiamos, o aprendemos de la historia, de lo que nos ha pasado con, no solo con el petróleo, esto tiene que ver con la minería, con el desarrollo de centrales hidroeléctricas, es decir, o los ciudadanos, las comunidades afectadas directamente por la explotación petrolera, minera, también de energía eléctrica, si la gente no siente los beneficios de estas inversiones que son tan rentables, si no lo sienten de manera directa, vamos a tener muchas dificultades y en eso me identifico con usted y seguramente nos ponemos de acuerdo en este Congreso muy fácilmente, y es que no basta con tener las licencias que requiere la ley, sino que tiene que haber una licencia social, la comunidad tiene que estar tranquila en los temas ambientales, pero por sobre todo en los beneficios; y no necesariamente tendría que ser para el caso del petróleo o con menores precios de los combustibles en esas regiones, sino con que las inversiones a las que tienen derecho las regiones productoras y sobre todo las zonas de influencia donde está la extracción petrolera, pues sintieran inclusive, yo le he dicho al gobierno que estudie, bueno, lo hemos dicho muchos, que estudie la posibilidad de anticipar regalías, es decir, con proyectos que sean socializados con la comunidad y que puedan

adelantarse las regalías cuando empiezan inclusive las fases antes de empezar la fase de explotación, porque creo que eso sería muy importante para involucrar a las comunidades en un potencial enorme que necesita el país para su desarrollo, y ahí sí quiero digamos que aclarar algunas cifras que me parece que son muy importantes, porque cuando se ataca la industria petrolera, a mí me preocupa muchísimo, porque un país subdesarrollado como este necesita los recursos del petróleo para poder generar sobre todo riqueza que es de la única manera que usted puede acabar con las enormes brechas de pobreza que hay en nuestro país, no hay otra manera, no se han inventado otra manera en el mundo de poder corregir la desigualdad, que es generando riqueza, para que vía impuestos los Estados puedan darle a los que menos tienen, el ejercicio es muy simple; la otra es la teoría de que a uno el Estado se lo regale todo y entonces termina uno como Cuba, donde ahí salió el flamante sucesor de los dictadores Castro, el señor Díaz Canelá, a decir antier que entraban en un racionamiento de alimentos; o el otro ejercicio es el de Venezuela, que allá también regalan la gasolina y regalan todo, se están muriendo de hambre. A mí me preocupa mucho cuando empezamos a decirles a los ciudadanos que es que el Estado tiene que regalarlo todo, claro, el Estado le tiene que dar a los que menos tienen, pero de la única manera que lo puede hacer es con impuestos.

Lo otro, de hacer comparativos de que una cosa es el gobierno y otra cosa es el Estado, pues los ciudadanos elegimos un gobierno para que maneje los recursos de todos, hacer esa diferenciación es también parte de una teoría de tratar de poner al gobierno como el enemigo del Estado, cuando es el que lo representa de manera legal y democrática, que es lo que sucede en un país democrático como Colombia, unos temas generales que me parece que hay que estarlos recordando permanentemente, porque va haciendo carrera que una cosa es el gobierno y otra cosa es el Estado, no, son parte de lo mismo, el gobierno es el que nosotros como ciudadanos elegimos para que pudiera estar representando los intereses del Estado, eso es una cosa que me parece muy importante repetir; ¿cuáles son las cifras que hay que recordar aquí? Unas muy importantes, la dependencia del petróleo, uno esperaría que en los próximos 30 o 40 años no necesitamos petróleo para combustibles, eso es lo que esperamos todos, pero mientras tanto lo vamos a necesitar, sino va ser muy difícil para el país poder crecer, nosotros crecimos a raíz de las dificultades, de los bajos precios del petróleo, de la caída de todo el sector petrolero, que además bajó de una manera gravísima, la misma exploración petrolera, en los últimos 5 años no habíamos explorado, no se habían firmado nuevos contratos de exploración en el país, este gobierno que apenas lleva 8 meses ha firmado cinco Senadora, cinco contratos de exploración, ahorita que no los aclare el viceministro, la cifra que yo tengo es que son cinco, usted dice que son 500, ahí tenemos una diferencia muy grande entre la información que a mí me da el gobierno y la que

usted tiene, ahorita seguramente el viceministro nos lo aclara.

¿Por qué? ¿por qué es tan importante el tema petrolero? pues con esa debacle de la industria petrolera, de los bajos precios del petróleo, pues se cayó toda la industria petrolera del país, pero la incidencia es directa sobre el crecimiento de la economía, nosotros entre 2017 y 2018 crecimos al 1.4, en el 2019 está presupuestado que crezcamos entre el 3.4 y el 3.6, y es directamente proporcional a los precios del petróleo y al incremento de la producción petrolera del país, y a cosas muy importantes que le he oído hoy al Senador Robledo que a veces en estos temas económicos es donde más dificultades nos da identificarnos. Yo creo que los que se robaron la plata de Reficar deben estar en la cárcel, y ahí el Fiscal está diciendo que va a precluir la investigación, no, que los metan a todos a la cárcel, pero sí hay que decirle a los colombianos que afortunadamente tenemos Reficar, que es tan importante para la transformación del petróleo que se vuelve el renglón más importante de esta economía petrolera, que no es propiamente la producción de petróleo -como bien lo decía el Senador Robledo- sino la transformación, y también me identifiqué con usted en que la refinería de Barranca debe recibir inversión para que tengamos mucha más fortaleza en la transformación, pero el petróleo es importantísimo, entre otras cosas porque mucha gente no sabe que del petróleo se produce no solo la gasolina, el diésel que se utiliza básicamente para la movilización de los vehículos, no, son infinidad de productos que son derivados del petróleo, a eso agréguele usted cosas que la gente muchas veces ni se le ocurre, que lociones, productos farmacéuticos, a eso agréguele todas las fibras, los plásticos, los fertilizantes, el asfalto para las carreteras, bueno, hay cualquier cantidad de productos que necesitan los seres humanos que son derivados del petróleo; entonces, prescindir del petróleo no es un tema tan sencillo como lo plantean algunos que dicen, bueno, para qué Colombia se concentra en producir petróleo si eso al final del día lo único que hace es causar estragos y contaminación, pero miren esto, unas cifras que son muy importantes, fuera de esas que les he dicho, el 70% de las exportaciones colombianas son del sector petrolero, el 30% de la inversión extranjera es para la industria petrolera y representa el 8% del Producto Interno Bruto, esas son unas cifras que son bien importantes porque, vuelvo y repito, a mí me preocupa mucho cuando olímpicamente aquí no nos hemos dado cuenta que en 5 años podríamos perder nuestra autosuficiencia petrolera y yo no sé qué sería de este país si no tuviéramos los recursos que tenemos, ¿cuáles? dice la gente, no, es que esto no se va si no para las transnacionales y las multinacionales y no, no, a mí me da mucha pena, pero es mucha la plata de la que vive el pueblo colombiano producto de la industria petrolera.

El presupuesto más alto en regalías que ha tenido la historia de este país, lo tuvo en este bienio, son 30



billones de pesos que se van a las regiones, mucha gente dice, sí, pero es que esa plata se la roban los políticos, ese es otro problema, si la plata se la roban, si lo que ha pasado históricamente es que con los grandes recursos del petróleo se han ido los políticos, alcaldes y gobernadores a dilapidar los recursos de las regalías petroleras en lo que no es, aquí lo que tenemos es un problema de corrupción y de falta de una Fiscalía y de unos entes de control y una justicia que metan a esos bandidos a la cárcel, ese es otro tema, pero son 30 billones de pesos de este bienio de regalías que salen del petróleo y que se van a las regiones, que en unas partes lo utilizan bien y en otras mal, es una discusión distinta que ameritaría un debate y bien largo, y es la corrupción de este país que no tiene nombre y que denunció la Fiscalía ayer o antier, una relacionada con las estaciones de servicio que me parece de la mayor gravedad, solo voy a poner un ejemplo: una estación de servicio en Río Sucio Chocó, no Río Sucio Caldas, mi departamento, no, Río Sucio Chocó, consume, allá se consume más gasolina que la que más vende en todo el país, que es en la de la 26 con Boyacá, y ustedes dicen, ve, y eso tan raro, por qué en el Chocó, en Río Sucio Chocó que es un municipio pequeñito consume más, narcotráfico, este es el agente, digamos que el precursor químico más importante de la industria del narcotráfico es la gasolina, hoy que estamos hablando de gasolina, pero sigue siendo el problema más grave del país y pues no me voy a meter en eso.

Es muy importante, el Senador Robledo dice, que los estudios de Fedesarrollo dicen que si se baja en 10% el precio del petróleo, el precio de la gasolina, de los combustibles, se incrementaría el crecimiento del país y eso sería una extraordinaria medida, bienvenido, yo en eso no tengo ningún tipo de problema, si nosotros podemos ayudar para que el precio de los combustibles pueda bajar y eso no afecte la economía del país, y los resultados sean positivos, yo no conozco el estudio, pero de ser así yo a eso no le veo problema, yo creo que aquí lo que hay que entender es la importancia del sector petrolero para el desarrollo de este país subdesarrollado que necesita tantos recursos para poder atacar la pobreza y el subdesarrollo y la falta de oportunidades de tantos colombianos, pero si bajar el 10% ayuda en eso, pues bienvenida la discusión, yo creo que todos estaríamos de acuerdo en que nos vendan la gasolina más barata.

Termino con esto, y aquí digamos que tengo una diferencia con mis compañeros, señor Presidente, porque es que es el precio de las cifras, yo tengo un cuadro que dice lo siguiente, dice, este cuadro dice, y me lo entregó a mí el gobierno, entonces ahorita el viceministro nos lo explicará la procedencia, dice que solo en 3 países de Latinoamérica, Colombia tiene precios de los combustibles más caros, y los más baratos son, Ecuador, Bolivia y Panamá, no hay referencias de Venezuela donde prácticamente lo regalan porque digamos que, lo que me explican es que no está actualizada esa información en estas

bases de datos internacionales; entonces, dice que para el ACPM solo Ecuador y Bolivia, dice este cuadro, tienen ACPM más barato que en Colombia; y para la gasolina, Ecuador, Bolivia y Panamá.

Me parece muy importante que ahora el viceministro nos lo aclare, porque en estas discusiones hemos manejado cifras distintas con mis compañeros.

- **Con la venia del señor Presidente de la Comisión, el honorable Senador Alejandro Corrales Escobar expresa:**

Yo creo que las cifras que acaba de mencionar el Senador son muy claras, pero sí quiero complementar algo, y es que el problema cuando se hacía la comparación Senador sobre el ingreso diario del valor de un galón, el problema no es el valor del galón de combustible, el problema es el ingreso y ese es un tema de la economía general, es el mismo debate que hay con el costo de los insumos en el sector agropecuario y yo creo que tenemos que llevarlo básicamente al precio al valor del galón de combustible.

La medida, Senadora, yo sí creo que el debate -a ustedes dos que lo citaron- sí tiene que centrarse en las medidas de control que hay que hacer a las estaciones de servicio, porque la queja del sector transportador es esa, y es que no están entregando la medida correcta, ahí sí el ministerio vamos a pedirle el favor que esté muy atento al tema de la supervisión de esos medidores, porque lo que no puede ser es que le roben al consumidor, eso es claro y parte del debate busca eso, que las medidas de control se incrementen y se hagan visibles cuando se dé el castigo a estas empresas.

En el tema del etanol, yo esperaba un debate más centrado en ese sentido, porque creo que nosotros sí tenemos que revisar el tema de la calidad del etanol que se está mezclando con el combustible colombiano, acá los productores de alcohol en Colombia tienen una calidad muy buena, los ingenios que han hecho las grandes inversiones para poder suplir y poder presentar al mercado nacional este alcohol lo han hecho de muy buena manera y tiene una calidad excelente y yo creo que nosotros tenemos es que pedir que se revise la calidad del alcohol importado, ese alcohol es posible que no esté cumpliendo con los requisitos fundamentales que se necesita, que se exigen y ahí sabiendo que además de que no cumplen es subsidiado, ahí sí hay un atentado contra la economía nacional; entonces, también una sugerencia al vice y al ministro para que miremos la posibilidad de revisarlo.

Y finalmente en el tema de precio, Colombia tiene que seguir siendo un país productor y tiene que aumentar la cantidad producida de hidrocarburos, pero no solamente eso, concuerdo con varios de ustedes en que tenemos que mantener el tema de las refinerías, porque si no obviamente vamos a caer en un desabastecimiento, en que no seamos capaces de producir lo que consumimos en Colombia, nosotros no podemos ser ligeros en este debate, Colombia

tiene que seguir incrementando la cantidad de hidrocarburos que produce y tiene que garantizar en un futuro la sostenibilidad energética; ese finalmente tiene que ser el compromiso de este y de los gobiernos venideros.

- **Haciendo uso de la réplica, el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo expresa:**

Sí, en este sentido, la voy a plantear muy en general, o sea, aquí este debate tiene distintos aspectos, o sea, todos nos podemos poner de acuerdo en que el petróleo y el carbón y en general este tipo de combustibles fósiles contaminan y ahí hay un problema; entonces, ese es digamos un asunto en que no nos podemos poner de acuerdo, entonces, bueno, ¿y ahora qué se hace? Yo soy de los que creo que Colombia y el mundo debe avanzar en la sustitución de ese tipo de combustibles, pero ese va ser inevitablemente un proceso largo, eso no va suceder de un día para otro que podamos pasarnos a combustibles, pues a formas de generación de energía que no contamine, ese va ser un proceso largo y ese es un debate complejo y mientras tanto ese petróleo es muy importante para la economía nacional, yo inclusive a los que más critican al petróleo a ninguno le he oído decir que va a proponer cerrar los campos petroleros, es el punto, porque todos nos podemos poner de acuerdo en que ahí hay un problema, y de distribución, y mil cosas, pero la pregunta es esta, ¿quién propone cerrar los campos? Ese es el punto, y nadie propone cerrar los campos porque resulta que Colombia tiene una dependencia grande de esos recursos del petróleo y del carbón, este es un punto clave; pero siendo esto cierto, también hay que decir una cosa, porque o si no nos perdemos, este es el tercer aspecto que hay que mencionar, no es bueno que Colombia tenga una dependencia tan grande de la minería, y esa es mi discusión, o sea, mi discusión no es tanto que haya minería o no mientras se haga bien hecha, y en ese sentido petróleo, ¿cierto? Pero mi discusión si es que han cogido la minería y los recursos del petróleo para destruir el agro y la industria, ese si es mi debate, sí, porque entonces en Colombia, por ejemplo, están destruyendo el agro, sistemáticamente, y cada año destruyen más agro, y ese no es un debate, y están destruyendo la industria, y ese tampoco es un debate, porque aquí la política oficial de este y de todos los gobiernos, es que Colombia debe ser simplemente un país minero y a mí me parece que ese es un error garrafal; primero, porque así no se desarrolla un país; y segundo, porque si usted tiene una dependencia extrema de la minería, termina siendo la peor de las minerías, porque ni siquiera puede darse el lujo de escoger, sí, porque es como o sea, la minería se vuelve como la tabla del naufrago, entonces fíjense, estoy precisando esto para señalar qué cosa, aquí no hay dos posiciones, sino hay tres, la mía explico cuál es, hay un problema ambiental, pero hay también una necesidad de esos recursos y tenemos que ir haciendo cada vez mejor esa extracción petrolera, pero ojo, lo que no podemos

aceptar es que se destruya el agro y la industria como lo están destruyendo sistemáticamente desde 1990, con el cuento de que vamos a vivir de minería, eso ya fracasó, eso no es posible y eso es lo que está haciendo este gobierno.

- **El señor Presidente señala:**

Ahora sí, iniciamos con la participación de los citados. Ministro, le vamos a dar la palabra a usted doctor Ricardo Lozano Picón, entendemos, y me pidió el favor que agilizáramos, porque ha tenido la buena voluntad de cumplirle a esta Comisión, pero entendemos también que tiene que ir a resolver un problema propio de su cargo en otra parte.

- **En uso de la palabra, el doctor Ricardo Lozano Picón, Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible expone:**

Este tema que nos acoge en el día de hoy y lo que le compete al tema del Ministerio de Ambiente, es muy importante el enfoque que podemos darle, y es un enfoque de impacto en la salud, es un enfoque en el... de prevención en la salud, cuando hablamos de temas ambientales, yo siempre digo a veces que cuando creamos la Ley 99 de 1993 se nos olvidó que cuando no existía el Sistema Nacional Ambiental estaban las secretarías de salud también en cada uno de los municipios y eran ellas las que hacían el seguimiento y monitoreo precisamente de la calidad del aire de las ciudades, eso es muy importante entenderlo, porque esa es una de las grandes funciones que tiene el ministerio, es la prevención, esa es la gran función del ministerio, el Ministerio de Ambiente es preventivo, netamente preventivo, evitar que existan impactos en la salud a través del mejoramiento de la calidad de los recursos naturales, entonces la política nuestra desde cuando el Presidente Duque nos designó en el Ministerio de Ambiente era estar en los territorios, es estar permanentemente allí acompañando a las comunidades frente a estas condiciones que solamente se entienden cuando uno está, o en Boyacá en la zona industrial, o está en la zona industrial del Cesar, o está aquí mismo en Bogotá en la Caracas, o está en Medellín, etc., en las ciudades que permanentemente nosotros nos estamos exponiendo a esas condiciones del aire, o las condiciones de los recursos naturales.

Entonces, por supuesto el Plan Nacional de Desarrollo, como lo hemos dicho varias veces, es el primer pacto por la sostenibilidad en el que los sectores se han venido comprometiendo precisamente en ese ejercicio de esa transición también hacia tener unas condiciones mucho más limpias y unas condiciones, mejoramiento de calidad de vida para los ciudadanos, lo digo por ejemplo frente a los compromisos mismos del Ministerio de Minas y Energía frente a las energías renovables, no convencionales, porque el tema de las energías renovables como la solar o la eólica, esa meta de la Ministra de Minas, pues ya se cumplió prácticamente al entrar eso en 1.5 gigas a la matriz energética, en el que yo creo que a veces pensábamos que no era tan rápido, pero va a pasos agigantados acelerándose

y entrando precisamente en la matriz energética este tipo de proyectos, entendiendo que cuando no tenemos lluvia, lo que tenemos es sol, lo que tenemos es viento, si era algo que también nosotros veníamos perdiendo en el país, es decir, los países que tienen estaciones son muy conscientes que en el verano es cuando llega el sol y cuando llegan los vientos, y que en el invierno es cuando llegan las lluvias, nosotros como no tenemos estaciones no éramos conscientes, pero sí estamos teniendo unas condiciones extremas del clima en el que cuando, por ejemplo ahora, que tenemos fenómeno del niño, lo estamos teniendo, son grandes condiciones de vientos muy fuertes en la región caribe, con 6 meses de presencia de radiación solar permanente y no estamos aprovechando un solo giga precisamente para la matriz energética y esa es la política que tiene el nuevo gobierno del Presidente Duque, precisamente el aprovechamiento de esa complementariedad en los combustibles, la complementariedad en la generación de energía en el país, esa complementariedad también por supuesto está relacionada directamente con la meta también de la Ministra de Transporte e infraestructura con la entrada de nuevos 600.000 vehículos al parque automotor eléctricos para el año 20-30, o para el 20-22 de aproximadamente 60.000, o también inclusive toda la política nuestra de economía circular y la política de tener cero emisiones tanto de vertimientos o en calidad del aire, y eso se refleja también en el compromiso nuestro de la meta del Plan Nacional de Desarrollo, porque quedó fue dentro de las bases, las metas quedaron dentro de las bases, no dentro del articulado, sino dentro de las bases mismas, como por ejemplo, de pasar de 22% de estaciones que cumplían con la norma de calidad del aire, al 35%, dependiendo de las ciudades en las que vayamos a monitorear, esa es la gran meta que quedó también en el Plan Nacional de Desarrollo, eso no significa que es el límite, no, es el mínimo que podemos cumplir, pero por supuesto tenemos que incrementarla, ojalá poder llegar al 50% de las estaciones que están cumpliendo con esta norma.

Entonces, por supuesto las cifras que ustedes hablaban anteriormente de la presencia de las enfermedades y muertes al año en Colombia que ascendían a casi 8052 relacionadas con enfermedades respiratorias, la causa principal pues por supuesto son las fuentes móviles y el 80% de esas, material particulado de esas emisiones provienen de fuentes móviles, y el 20% aproximadamente de fuentes fijas según el sistema de monitoreo de calidad al aire que tenemos en el Ideam y en el que, por ejemplo aquí está mostrando la gráfica la información de Medellín, de Bogotá y de Cali, en donde el color verde son las fuentes móviles y el color azul son las fuentes fijas, en ese ejercicio la estrategia está relacionada directamente con el control, monitoreo, veeduría, comportamiento, cambio de hábitos de la ciudadanía, es responsabilidad de los sectores generadores gran parte de estas emisiones, el rol de la academia, la información, como nos lo dijo la Senadora Ortiz y el Senador Londoño frente a la exposición que hicieron de los resultados que se

tienen a través de este análisis, es que la academia definitivamente tiene un rol fundamental en todo esto y por supuesto el rol nuestro desde el Estado.

Esa estrategia tiene un componente fundamental, y es que para seguir conociendo qué nos está pasando hemos venido complementando la red de monitoreo de calidad del aire en Colombia, estos cuatro nuevos radares meteorológicos que se han instalado en este gobierno, pues son para eso, es decir, como lo tiene Medellín, el radar que tiene, el SIATA en Medellín, no son radares meteorológicos o de tecnología solamente para el clima, sino para monitorear el material particulado, es decir, cuando deja de llover es cuando las partículas ascienden y es cuando tenemos inclusive los cuadros de enfermedades respiratorias más altos de las diferentes ciudades, es decir, es un análisis sistémico en el que permanentemente tenemos que venir trabajando y estamos trabajando con los diferentes sectores a través del conpes de calidad del aire. Estas son las estaciones que tenemos, la meta es seguir incrementándolas como las que dije que de este número de estaciones pasar al 35% de las que están cumpliendo con la meta de calidad del aire.

Estos son los resultados de nuestro seguimiento que hacemos a la calidad del aire en las diferentes ciudades basados en la norma, es decir, la línea verde que ustedes ven es la nueva resolución en la que le exige a las diferentes ciudades que cumplan con la cantidad de microgramos por metro cúbico de ese material particulado, aquí es de material particulado PM10 y el siguiente es de 2.5, y la que está en color morado es la norma que está actualmente, como ustedes ven en algunos puntos la mayoría no cumplen, esas son las Corporaciones Autónomas las que monitorean la calidad del aire en las diferentes ciudades, y la verde es la gran meta nuestra para el año 2030 en las que la mayoría de nuestras ciudades tendremos que empezar a cumplir y les estamos exigiendo que así sea, que se cumpla precisamente y el gran ejercicio va estar -como ya lo dijeron los Senadores- en el seguimiento y monitoreo de los centros de diagnóstico, en un seguimiento y monitoreo de la calidad de los combustibles, en el reemplazo mismo del parque automotor viejo, en el seguimiento también que se hace en el cumplimiento de las diferentes normas también como en este caso en la calidad del aire.

Para la siguiente es la PM2.5, el material particulado más pequeño, que gran parte de las enfermedades respiratorias están relacionadas con estas partículas diminutas que son las que van directamente a los pulmones y en esa la meta para el año 2030 es bajar de 25 a 15 microgramos por metro cúbico y por eso es que estamos haciendo que toda la política de calidad del aire gire alrededor del cumplimiento de esta norma que ya existe y que por lo tanto todo el plan de acción nuestro está dirigido a ese cumplimiento, y a eso es a lo que me refería frente a la gran meta del Plan Nacional de Desarrollo al 35 %, y esperamos que sea mucho más cuando entremos a hacer seguimiento y empecemos



a intensificar más el monitoreo a través de los centros de diagnóstico y el comportamiento mismo de los ciudadanos y cuando entren también los carros eléctricos y por supuesto el mejoramiento de la calidad de los combustibles.

Entonces, el conpes trae por supuesto esta reducción de las emisiones de fuentes móviles, la reducción de las emisiones de las fuentes fijas, la estrategia, prevención y control de contaminación del área a través del Ministerio de Salud y el Ministerio de Transporte.

En el plan de desarrollo -como ya lo dije anteriormente- están precisamente no solamente el tema del ingreso de nuevos vehículos eléctricos o limpios, sino también la implementación por ejemplo de lo ecoetiquetado también vehicular, que estamos en este instante con la ciudad de Medellín, el área metropolitana, empezando a diseñar ese ejercicio con un piloto, dependiendo de los años que tengan los vehículos, cómo empezamos nosotros entonces precisamente a hacer la restricción dependiendo de la exposición de los ciudadanos a este tipo de tecnología y por supuesto todo el proyecto de reconversión de la tecnología industrial también sostenible, y por supuesto el programa de reemplazo de los vehículos viejos. La meta, la que está allí, la que está a la derecha es la que acabé de decirles que, por supuesto cumple con el objetivo de la Organización Mundial de la Salud, que es para la PM10.

En el proceso que ya les dije anteriormente de los incentivos, por supuesto también con los diferentes ministerios estamos en la creación de esos diferentes instrumentos financieros para el acompañamiento, inclusive con el beneficio tributario en la importación de vehículos eléctricos y tecnología limpia para el país, limpia.

Las líneas estratégicas están relacionados con estos 5 puntos de la renovación tecnológica, en los estados excepcionales precisamente que acabé de decir antes con el tema de las alertas tempranas y con los incentivos, los diferentes instrumentos económicos, el fortalecimiento técnico científico y la gobernanza de calidad del aire.

Ahí en el componente anterior, ahí me puedo quedar, quiero hacer énfasis en el tema de combustibles limpios, quiero decir que ya muy pronto en estos días ya vamos a sacar la resolución de pasar de 50 partes por millón, a 10 partes por millón de contenidos de azufre en biodiesel, eso es uno de los grandes hitos y yo creo que está llamado como ser de ultra bajo contenido de azufre en Latinoamérica, para poner un ejemplo, Santiago de Chile, el límite que tiene el contenido de azufre es de 15 partes por millón, nosotros lo vamos a llevar a 10 partes por millón y eso es uno de los logros también que Ecopetrol ha tenido en los últimos años frente a lo que sucedió con las alertas y con las alarmas y con los diagnósticos en la ciudad de Medellín, en el que al principio le entregó 25 partes por millón, y ahora ya nos podrá entregar a todo el país 10 partes por

millón para el año 20-21, y muy pronto vamos a sacar esa resolución, eso quiere decir que no solamente como lo decía la Senadora Ortiz, no vamos a quedar solamente en la calidad del combustible, sino eso nos va a llevar a la Euro 6 también, es decir, también vamos a sacar la resolución para la Euro 6, también para que las importaciones de los vehículos sean precisamente acordes con el tipo de combustibles y por supuesto todo el trabajo que tendrá que hacer el sector agrícola frente al mejoramiento de la calidad misma en la generación de ese mismo biodiésel.

En gasolina, en gasolina también nosotros y eso quería decir también, y es que la calidad de los combustibles lo fijamos también con el Ministerio de Minas y Energía, no solamente el Ministerio de Ambiente, sino antes si, en el año 95 lo hacía el Ministerio de Ambiente, pero ahora después del año 2007 es con el Ministerio de Minas y Energía que se define también la calidad, y en gasolina también, en la que estamos hoy día de 300 partes por millón, queremos llevarlo a través del mismo conpes como lo mínimo ordena, a 10 partes por millón, pero para el año 2027, es decir, para el 2020 esperamos llevarlo a 100 partes por millón, con ese compromiso que tiene el mismo Ecopetrol, y para el año 2027, 30, llevarlo a esas 10 partes por millón.

Eso es el avance que se está haciendo a nivel de combustibles y por supuesto todo el ejercicio y el acompañamiento que estamos haciendo a los diferentes municipios del país.

Valga la pena decir que hay muchas ciudades de Colombia en la que todavía ni siquiera tienen estaciones de monitoreo, esto es apenas el comienzo del país, el comienzo de entender que sí teníamos una condición extrema de altas concentraciones de material particulado, Medellín fue la primera ciudad, ¿por qué? Porque Medellín tenía un sistema de radar que le permitía a él conocer en tiempo real la condición del clima, la condición de humedad y por supuesto la alerta temprana para que los ciudadanos no salieran, ese mismo ejercicio hoy es el que empezó a implementarse en Bogotá, ustedes recordarán que también el alcalde Peñalosa ha venido implementando la misma metodología, el mismo sistema de alertas tempranas de la ciudad de Medellín y vamos a seguir con todas las ciudades de Colombia en la implementación de ese sistema de alertas tempranas basada en los radares. Ya entregamos el radar que va a monitorear todo el oriente del país, que monitorea también el departamento de Boyacá, el centro de monitoreo va estar en Duitama Boyacá y la sede también del radar es en el Meta, también ya instalamos el radar en Barrancabermeja que nos va a monitorear Bucaramanga y toda el área metropolitana, inclusive el occidente del departamento de Antioquia y todo el centro del país, también ya instalamos el radar en el Guaviare y también vamos a instalar muy pronto el radar para el sur de Colombia.

Y el acompañamiento de las estrategias debe ser específico para cada una de las ciudades, es decir, todo el sistema de pico y placa ambiental,

todo el tema de cuáles serían las áreas de cero o de bajas emisiones solamente eso se puede construir con cada uno de los alcaldes, pero eso lo estamos haciendo también nosotros con los diferentes talleres de acompañamiento y talleres que estamos haciendo frente a la cooperación internacional, en el que los recursos que estamos teniendo hoy día es para eso, para poder tener y entregarle a los diferentes municipios y poder complementar las estaciones como ya lo hicimos con Sogamoso y con su zona industrial, en la que hoy día se ha venido reduciendo considerablemente las emisiones como ustedes lo vieron, Boyacá que antes superaba casi toda la norma, ahora está por debajo de la norma en ese ejercicio nuestro de acompañamiento directamente a los centros industriales, y también un compromiso que también ha tenido inclusive el sector también de transformación de ladrillo en Boyacá, en donde también se han responsabilizado en el cambio de combustible y también en el uso de nuevas tecnologías más limpias, precisamente para el mejoramiento de la calidad del departamento de Boyacá, y por supuesto es lo que queremos seguir multiplicando también para el resto de Colombia.

**- A su turno, el doctor Diego Mesa Puyo, Viceministro de Energía expone:**

Yo también tengo una presentación corta, que creo que es simple, pero comprensiva, para entender varias de las preocupaciones que expresaron durante el debate, sin embargo, quisiera hacer una observación y el debate empezó con la Senadora Ortiz haciendo alusión no solamente al tema de combustibles, sino a la industria de extracción de petróleo y gas en general, pero como han dicho otros Congresistas, creo que ese no era el objeto del debate, me parece que son preocupaciones pertinentes, que estamos dispuestos a debatir cuando ustedes lo consideren necesario, y el Senador Carlos Felipe Mejía hizo alusión a algunos de los puntos que mencionó la Senadora, en el tema de contratos, en el tema de la contribución económica del sector, a la economía del país, en el tema de las regalías que se han recaudado, se hizo alusión al presupuesto bienal que hay para 2019-2020, ahí Senadora Maritza aprovechó para hacer una cuña, creo que la región de los llanos incrementó el ingreso por concepto de regalías en un 56%, en este bienio, estamos hablando de 3 billones de pesos aproximadamente, no es una cifra menor; pero para ir a discutir específicamente los puntos del debate, les pido el favor de que pongan la presentación, los puntos que competen al Ministerio de Minas y Energía en el cuestionario que recibimos para ser muy precisos con lo que vamos a debatir, es lo referente en particular al tema de precios, la proposición de este debate se refiere a calidad, la cual obviamente el Ministro de Ambiente acaba de hacer una exposición bastante detallada de que, en qué estamos y cuál han sido los avances en temas de calidad de los combustibles líquidos en el país, y se hizo referencia al conpes de calidad del aire que introduce una serie de iniciativas y de metas adicionales.

El segundo tema es un tema de métricas, que ahorita me voy a referir a él, que es sobre todo el tema que lo mencionó el Senador Corrales, de regulación de la calidad en las estaciones de servicio, y finalmente el tema de precios, y el tema de precios creo que ha habido varios comentarios que es pertinente aclarar, y por eso la presentación como dije ahora, creo que es una presentación simple y corta, pero sirve para aclarar y explicar cómo funciona la estructura de precios de combustibles líquidos en el país.

Entonces, si pasamos a la siguiente diapositiva, aquí vemos muy rápidamente agrupando como los tres componentes principales que determinan el precio de los combustibles líquidos, tanto para la gasolina motor corriente oxigenada, porque tenemos una mezcla, como lo han dicho acá los Senadores, una mezcla del 10 % de etanol en el caso de la gasolina, y para el diésel, el cual también tiene una mezcla del 10% con biodiesel.

Entonces, los tres componentes principales son: el precio del líquido fósil o Bio, que digamos es lo que se conoce en la regulación como el ingreso al productor; el siguiente son los márgenes de las diferentes actividades en la cadena de distribución, ahí prácticamente estamos hablando de temas de transporte y de logística; y finalmente, el tema de impuestos, que hay un número de impuestos con los cuales se gravan los combustibles líquidos. Entonces, la sumatoria de esos tres componentes, los cuales se subdividen en otras categorías, es lo que determina el precio final que paga el consumidor por los combustibles líquidos en Colombia.

Y aquí vale la pena hacer también un par de aclaraciones y ahora me voy a referir rápidamente al marco normativo y regulatorio. Entonces, para empezar, el ingreso al productor, como dije anteriormente, como tenemos una mezcla de combustibles con biocombustibles, ese ingreso al productor lo fija el Ministerio de Minas y Energía, entonces un 90% corresponde al precio de gasolina, 10% al precio de etanol, y lo mismo para el diésel, el biodiesel. Aquí se han hecho varias referencias en cuanto a cómo se determinan los precios, y digamos que aquí el punto más importante es este del ingreso al productor, porque representa casi el 60% del precio total, el 59% para ser muy precisos, y se han hecho referencias a que en Colombia el precio de los combustibles se cobra a precios internacionales, pero aquí hay que hacer también, digamos, dar un poco de contexto, el petróleo, el crudo es una materia prima que es transable, probablemente la más líquida en los mercados mundiales, entonces hay precios de referencia para el crudo a nivel internacional, y en los países que son productores o que son importadores del combustible, se usan dos metodologías para determinar ese precio del ingreso al productor, si es un país exportador se usa el precio paridad exportación, ¿qué quiere decir eso? Se busca cuál es el precio del combustible en el puerto de exportación que se conoce como FOE; y si es un importador, pues se usa el precio de paridad

de importación, que incluye los costos desde donde se transa el producto, en el mercado internacional, que vuelvo y digo, es un bien transado, líquido, con referentes internacionales, hasta donde se consume en el país.

Entonces, en Colombia utilizamos precio-paridad-exportación, en este momento, así se determina el precio de los combustibles, y obviamente se hace con referencia a un precio internacional, y después viene el resto de la cadena de abastecimiento y ahí obviamente esa cadena es específica de Colombia, y esos márgenes y digamos esos costos de transporte, también son regulados por el Ministerio de Minas y Energía, entonces dentro de la cadena de logística y transporte tenemos obviamente las tarifas de marcación, los márgenes de distribución, tanto del mayorista como del minorista, ahí hago también una salvedad, hay dos régimen paralelos, sobre todo en el tema de la distribución, hay un régimen que se conoce como el margen vigilado y otro como el margen regulado, o libertad regulada y libertad vigilada, la diferencia entre esos dos es que en los mercados en los cuales se ha identificado que hay competencia en la distribución, el Ministerio simplemente fija un precio de referencia y ahí hay competencia a nivel de distribución minorista que lo pueden fijar por debajo o por encima; y en el régimen de libertad regulada, que son otros mercados donde no hay tanta competencia, sí es un margen de distribución máximo, un tope, entonces ahí puede haber competencia por debajo de ese margen de distribución, pero el ministerio fija un tope.

Y finalmente, en el tercer grupo tenemos todos los impuestos, que los impuestos pues están dados obviamente por la legislación vigente, y ahí tenemos el impuesto nacional, tenemos el impuesto... el IVA, tenemos la sobretasa de la gasolina, tenemos el impuesto al consumo; entonces, toda esa mezcla de esos componentes determinan el precio, todo esto está explicado en las regulaciones y en la reglamentación vigente, es totalmente transparente, me parece muy importante mostrar cómo -de una forma didáctica e ilustrativa- se fija, aquí uso los precios que tenemos en este momento promedio para gasolina motor corriente y para diésel en el mes de mayo, incluyendo las respectivas mezclas.

En cuanto a temas de fijación y de control y vigilancia, pues dije ahora que el ministerio es el encargado de fijar tanto el ingreso al productor como los márgenes en la cadena de distribución y de transporte, ahí se pueden referir al Decreto 381 de 2012, que se modificó con el Decreto 1617 de 2013, ahí está dado todo el marco normativo para la fijación de los precios; y posteriormente pues hay en esa resolución que expidió el ministerio en 2016, donde está la estructura actual vigente que se actualiza mes a mes, como todos saben, dependiendo de las variaciones, sobre todo en el tema de los precios de referencia internacional.

En cuanto a la vigilancia y al control de los precios, ese es una actividad que es de competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, que

es la que vigila las estaciones de servicio, que son los distribuidores minoristas.

En cuanto al tema de calidad, no voy a repetir lo que dijo el ministro, el ministro se refirió a que los temas de calidad lo hacemos conjuntamente entre el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Minas y Energía, él hizo referencia al cambio normativo que ocurrió en 2007, habló del conpes. Aquí simplemente lo otro que voy a añadir es que también para el tema de calidad, la vigilancia y la regulación recae en la Superintendencia de Industria y Comercio, entonces a nivel de estaciones de servicio, que creo que era una de las preocupaciones y varias de las preguntas que nos enviaron en el cuestionario, esos temas de calidad, hablaron digamos del volumen, si se le entrega el volumen equivalente a un galón al usuario final, esas son todas actividades que son de competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio.

Finalmente, y pasemos a la siguiente diapositiva para hablar del tema de precios, otra de las preguntas que se han generado y aquí diferentes Senadores han hecho alusión a diferentes precios en diferentes regiones, pues con ese contexto que les acabo de dar, la pregunta se resuelve de la siguiente forma, ¿por qué hay diferencia en precios en diferentes ciudades? Pues hablamos del margen de la distribución y del transporte, entonces obviamente hay variación en los fletes de transporte para el transporte a nivel de distribución.

Hablamos también del régimen de libertad vigilada y regulada, ahí les expliqué que hay competencia a nivel de distribución, eso también genera diferencias en los precios finales de los combustibles líquidos.

Adicionalmente, no me quiero extender en esto, pero tenemos un régimen de frontera, hay una ley de frontera en donde hay un precio diferenciado para los combustibles líquidos en departamentos y municipios que son denominados como zonas de frontera, eso también origina obviamente unas variaciones en el precio, ahí en esos municipios y departamentos también digamos que puede haber una mezcla diferente de los combustibles con los biocombustibles, eso afecta la base gravable de algunos impuestos, lo cual también genera diferencias en los precios de los combustibles.

Entonces, todas estas variaciones en los componentes, que digamos muchos de ellos son por temas de mercado o de transporte por competencia en los márgenes de distribución, generan diferencias que son observables en diferentes regiones, incluso en un mismo municipio puede haber diferencia de precios cuando uno mira el precio que ofertan las diferentes estaciones de servicio.

Aquí hay un tema que me pidió el Senador Carlos Felipe Mejía que hiciera referencia, ¿cómo estamos en precios de combustibles para el consumidor final desde un punto de vista comparativo, tanto a nivel regional como internacional? el Senador hizo alusión a que en la región en el tema por ejemplo



de gasolina, solamente hay dos países que tienen un precio inferior al colombiano y así es, Ecuador, Bolivia y Panamá, Estados Unidos que no hace parte digamos de la región, también tiene un precio relativamente inferior, pero aquí lo importante es ver el promedio que es la barra negra, y vemos que Colombia tanto en gasolina motor corriente, como en diésel, tiene un precio que es comparativamente inferior al resto de países en la región, e inferior al promedio de ese rango de países.

Aquí el Senador Robledo hizo una comparación que me pareció muy interesante, de qué significa ese valor del precio del galón contra el PIB per cápita, para entender esas variaciones y entonces vimos o nos dijo el Senador que Colombia tenía un precio normalizado por el PIB per cápita, superior al de otros países de la región, e hizo una comparación obviamente con Estados Unidos, pues hay obviamente países con un mayor ingreso, pues obviamente van a tener un precio relativamente menor cuando se compara el precio de ese galón contra el PIB per cápita; y adicionalmente pues se tomaron dos puntos de comparación en el tiempo, uno de los puntos importantes que hay que tener en cuenta es que el petróleo, el crudo que es el principal determinante de los precios de combustibles en Colombia y en el mundo, pues es altamente volátil, entonces obviamente esa comparación depende mucho de cuándo se tome la foto, si miramos el 99 que fue el primer punto de referencia, pues ya era un periodo donde habían precios deprimidos de petróleo, que eso va cambiar mucho si se compara por ejemplo con 2008, cuando el precio del crudo llegó a 140 dólares por galón, entonces hay que tener en cuenta que hay una dinámica y una variación permanente en el precio del crudo y hay que tener eso en cuenta cuando se hacen esas comparaciones internacionales, y sobre todo cuando comparamos dos números que varían constantemente.

Finalmente, hay otro mecanismo que incide en ese precio final que paga el consumidor final y aquí ya hicieron varios Senadores referencia a ese fondo de estabilización de precios de los combustibles, el FEPC; ¿qué hace el FEPC? El FEPC trata de estabilizar ese ingreso de precios al productor, yo acabo de decir que hay una volatilidad muy alta en el crudo, mencioné por ejemplo precios de 2008 que llegaron a tocar 145 dólares por barril, después hubo una caída precipitosa que llegó casi a menos de 30 dólares por barril, y lo que busca el fondo de estabilización es precisamente suavizar esa volatilidad de los precios para que el consumidor final no absorba esos incrementos tan fuertes y significativos que se dan en un periodo muy corto de tiempo. Sin embargo, hemos tenido problemas con este fondo de estabilización, pues aquí se hizo referencia a cuál ha sido el déficit de acumulado, solamente en 2018 hubo un déficit de 4 billones de pesos, el acumulado va en 18 billones como lo mencionan aquí los Senadores, eso en parte ha pasado, porque la estabilización del mecanismo no ha sido automática como estaba planteada,

sino que había un margen discrecional y en ciertos momentos en periodos anteriores se hizo uso de esa discrecionalidad para no pasar incrementos tanto en diésel como en gasolina, y esa diferencia del mayor valor del precio internacional de referencia, contra lo que paga el usuario colombiano, fue asumida por el fondo de estabilización de precios de los combustibles.

Y aquí paro, eso es una ilustración de esa diferencia, en esta gráfica que tenemos acá, la línea roja es el precio del referente internacional si hubiera una actualización automática con respecto a ese ingreso al productor, y la línea azul es lo que paga el usuario colombiano a raíz del fondo de estabilización que absorbe esa volatilidad en el precio del crudo, y aquí lo que podemos ver es que en este momento el precio del diésel en Colombia, es aproximadamente 1300 pesos por galón, inferior a lo que debería ser si utilizáramos un mecanismo automático donde se le pasen esas volatilidades del precio a los consumidores finales.

Entonces, tratando de ser breve señor presidente, ahí termina la presentación, con esto creo que hacemos una respuesta a las preguntas que competen al Ministerio de Minas y Energía, sé que hay otros citantes aquí en el recinto, entonces le doy las gracias señor Presidente.

- **Haciendo uso de la palabra, el doctor Alberto Consuegra Granger, Vicepresidente Ejecutivo Operativo de Ecopetrol, manifiesta:**

También tenemos una presentación, me voy a referir sobre todo al tema de calidad y aprovecharé también para hacer unas precisiones sobre el tema de extracción, aunque concuerdo con el viceministro que eso sería motivo para otro debate.

Aprovecho también para excusar a nuestro Presidente Felipe Bayón, que por encontrarse fuera del país no pudo asistir.

Aquí en esta primera lámina queremos precisar el rol que juega Ecopetrol y simplemente señalar que somos responsables por la exploración y producción de los crudos, tenemos el papel de refinador y tenemos el papel de transportador, hasta ahí llegamos nosotros en la cadena.

En cuanto al tema de calidad de aire, también es importante que sepamos todos, que hay varios elementos que afectan la calidad y esta lámina es muy diciente, reconocemos que el tema de calidad de combustibles tiene que estar ahí, pero cuando hablamos de fuentes fijas y fuentes móviles, traigo a colación los diferentes elementos que inciden; empiezo por el clima, y el clima tiene mucho que ver, nubosidad, vientos, si miramos el caso específico de Medellín, en Medellín se presenta la situación climática específicamente en los meses de marzo y el periodo entre octubre y noviembre, y tiene que ver mucho con estos factores, pero además de eso tenemos el tema de limpieza de vías; las industrias que están presentes en las diferentes ciudades del país; la composición; la edad; el mantenimiento que

le hacemos al parque automotor; la movilidad que tenemos en las ciudades, que son factores claves; el estado de la malla vial; los patrones de conducción; la construcción, la actividad de construcción genera también partículas; tenemos la agricultura que mide también CO<sub>2</sub>; y tenemos las canteras; esto para decir que calidad de combustible es importante, pero los demás elementos, los demás factores también lo son.

Ahora precisamente con el tema de calidad de combustible, ¿qué viene haciendo Ecopetrol? Y vamos a empezar con lo que se ha venido trabajando de la mano con el gobierno local en Medellín y con el Gobierno nacional. Hacia el año 2013, fíjense que en el caso del diésel, las partes por millón de azufre eran del orden de 50, si miramos exclusivamente el año 2018, ven una senda notable de reducción, que nos llevó al finalizar el mes de diciembre, a 14 partes por millón; durante 2019 hemos estado variando la composición por ahí del orden entre 14 y 12 partes por millón.

Mencionaba el Ministro y el Viceministro que ya en el conpes está establecida como política de combustibles, llevar a que las partes por millón de azufre estén del orden de 10 a 15 hacia el año 2021; entonces, estamos comprometidos con esa senda, llevar al orden de 10 partes por millón implicará inversiones en nuestras refinerías, pero el compromiso está ahí.

Si miramos qué está sucediendo a nivel de país con el diésel, vemos que la senda es exactamente similar, es decir, nosotros con una regulación que tiene en este momento 50 partes por millón, estamos entregando diésel con 12 partes por millón en el mes de mayo, y como les digo también está el compromiso en el conpes de llevar esto a un rango entre 10 y 15 hacia el año 2021.

Si nos vamos a la gasolina, y aquí el máximo permitido son 300 partes por millón, la senda también es de notoria reducción, hoy estamos buscando que hacia final del año 2021 estemos por debajo de 100 partes por millón.

Todavía tenemos trabajo por hacer, son inversiones que se van a hacer en las refinerías, pero como les digo, con política de conpes clara y con las inversiones que haríamos en nuestros sistemas de refinación, y además en transporte, podemos cumplir esa meta. Esto nos pone exactamente en las especificaciones más estrictas que existen en el mundo que seguramente son las europeas.

Con relación al tema de transición energética, qué estamos haciendo ahí, además de trabajar en el tema de calidad de aire, tenemos un compromiso en la reducción de emisiones, y fuera de eso de ir haciendo la transición a de pronto un portafolio más liviano, con más crudos livianos, gas, y también estamos mirando el tema de energías renovables. Ya Ecopetrol este año tendrá un proyecto de 21 megas en el área del Meta, donde estaremos entregando energía fotovoltaica; inicialmente va ser para autoconsumo, pero en nuestro plan está llegar hasta 180 megas en los próximos años, entonces está el

compromiso también de ir manejando una matriz energética mucho más limpia.

En cuanto a las precisiones para la honorable Senadora en cuanto a extracción, hay varios elementos que hay que tener en cuenta en este momento cuando hablamos de extracción del crudo en Colombia, nuestro crudo en los años 90 era básicamente un crudo liviano, hoy en día tenemos un crudo notablemente pesado, eso implica mayores costos de extracción y también de evacuación, para poder colocar una molécula de crudo en nuestros tubos tenemos que diluirlo, mezclarlo, eso tiene un costo, pero además de eso cuando salimos al mercado a vender nuestros productos son descontados porque no tienen la calidad del crudo liviano, entonces son todos factores que hay que tener en cuenta a la hora de ver el barril de crudo.

Además de eso, vale la pena tener en cuenta otras cosas, y es lo que mencionaba el honorable Senador, en cuanto al hecho de que nosotros hoy en día estamos haciendo una transferencia importante de recursos a la nación, el año inmediatamente anterior llegó a ser del orden de 23 billones, esto es básicamente por regalías, pero también por dividendos que van a la nación, el 80% de la utilidad de Ecopetrol se convirtió en dividendos que fueron transferidos a la nación, entonces eso es muy importante, es clave y por eso es que el principio de seguir buscando nuevas fuentes de crudo y de gas es fundamental en los próximos años y en la estrategia de Ecopetrol.

Finalmente, Honorable Senadora, el valor del Proyecto de Reficar fue de 8000 millones de dólares, hoy la administración está enfocada en lograr que tengamos una operación que sea segura, eficiente y confiable, y sobre todo rentable, estamos de acuerdo Senadora en que ese es el propósito en este momento.

- **Interviene el doctor Christian Rafael Jaramillo Herrera, Director Ejecutivo de la CREG:**

Tenemos también una presentación bastante corta, tenemos en el cuestionario que nos habían dirigido dos preguntas específicamente que eran del resorte de la Comisión y que de hecho una de ellas el viceministro se refirió gráficamente, nosotros vamos a tener una presentación un poco más numérica.

Empecemos entonces por favor, pasemos a la siguiente, este primer slide tiene por objetivo ubicarnos en el contexto de qué hace la Comisión de Regulación en el tema de combustibles líquidos, normalmente cuando venimos a este recinto a conversar con los señores Senadores estamos hablando más bien de energía eléctrica o gas combustible, que son facultades que tenemos en virtud de la Ley 142, pero en combustibles líquidos tenemos unas funciones más limitadas, que están asociadas al Decreto Ley 4130 de 2011, y el Decreto 1260 del 2013, y en esas funciones más limitadas se quieren... aquí por ejemplo está la estructura de costos del precio de referencia de la gasolina corriente motor en la ciudad de Tunja en el mes de marzo, esto era para Tunja, varía de ciudad a

ciudad, y aquí tenemos indicados qué son las cosas que hace la Comisión en esa estructura de costos, como había dicho, el viceministro tenía hace un rato una gráfica con dibujos que trataba de mostrar la importancia de distintos rubros, aquí el énfasis es en lo que tiene flechas azules que son los elementos de esta estructura de costos que la comisión determina, determina la tarifa de transporte de poliductos, esto está en agenda para sacar una nueva tarifa, este año de hecho, y es en generar una tarifa que se determina según la distancia que se transporte el combustible por poliductos desde el lugar en que se entrega en malla de refinería, o donde se importa; determina el margen del distribuidor mayorista y el minorista, y vamos a entrar en un momento en esto para precisar cómo esos márgenes se negocian y qué afecta el precio al público; determina un rubro técnico que es la pérdida por evaporación y el valor del transporte de la planta de abasto a la estación de servicio, esas son funciones que en principio están en cabeza del Ministerio de Minas, pero fueron delegadas como les dije a través de un Decreto Ley y de un decreto posteriormente.

Varios comentarios de esto, una de las preguntas que venía eran las fuentes de variación entre distintas ciudades que de nuevo el viceministro habló un poco de esto, pero aquí se pueden ver más claramente, las mezclas con biocombustibles cambian de región a región, y al cambiar de región a región la parte del pago a productores por el biocombustible también genera variaciones, esa es una de las razones por las cuales uno encuentra diferencias de precios en el país.

Los costos de transporte, que son el último rubro que tiene la flecha azul, varían por supuesto de la estación de abastecimiento, hasta la estación de servicio, es decir, donde están los grandes tanques de almacenamiento por carrotanque, hasta donde están las bombas de gasolina.

La sobretasa, que es un tema tributario, se paga según qué tanto diésel hay en la mezcla, y eso varía de región a región.

El impuesto del carbono, que se paga según qué tanto combustible fósil hay en la mezcla, y también varía según las regiones.

Y quisiera referirme muy específicamente, al régimen de libertad vigilada y libertad regulada. Hay en Colombia, y aquí tengo la lista, 25 ciudades que tienen lo que se llama el régimen de libertad vigilada, en estas ciudades se calcula una estructura como la que está aquí, pero la estructura no es un techo fuerte, es decir, no es un techo duro, se estima que hay suficiente competencia en la zona, y uno puede observar diferencias entre bomba de servicio y otra bomba de servicio, porque están tratando de competir por precios; la pregunta ahí, y lo que uno espera y lo que efectivamente se observa, es que los precios en esas zonas suelen estar por debajo de los que están aquí indicados. En el resto del país, que no son estas 25 digamos que incluyen a Bogotá, Cali, Barranquilla, Medellín y acaban con Neiva, Santa

Marta y Sogamoso, es el orden de ciudades que están ahí, en el resto del país este techo es un techo duro, es decir, se calcula y ninguna estación de servicio puede vender por encima de ese valor, que esto suceda lo vigila la Superintendencia de Industria y Comercio. Eso es, el número es esencialmente lo mismo que les había contado el viceministro, de las fuentes de variación de los precios que se observan entre distintas ciudades y entre distintas estaciones de servicio en una ciudad.

Hay otra pregunta muy puntual, que creo que viene de la Senadora Sandra Ortiz, que tiene que ver, por qué razón en el código de medida que es una resolución que emite la CREG, en la que se dice cómo se deben tomar las medidas que son necesarias para la remuneración económica, para las transacciones comerciales en combustibles líquidos, ¿por qué razón en este código de medida se le exige ciertas lecturas de calidad del combustible solo a las estaciones de servicio de aviación?

Voy a responder eso en dos tantas; una es, esta obligación de este tipo de medición viene del Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Minas dice quién debe medir, qué en dónde, el código de medida solo refleja digamos, que el que tenga esa información, cuándo la debe poner a disposición de la cadena, sin embargo no nos quedemos ahí y digamos que la razón por la cual el Ministerio de Minas y Energía le pide a las estaciones de servicio de aviación un control de calidad en sitio, mientras que para el diésel y la gasolina basta con que ese control de calidad se haga en las plantas de abastecimiento o en la refinería, pues tiene que ver con que los requisitos de la gasolina de aviación, que es el jet fuel, pues son bastante más exigentes para evitar percances en el aire. Entonces, el ministerio es el que determina eso y nosotros sencillamente lo recogemos y decimos, listo, esa información debe ponerse a disposición del público ahí donde usted la mire.

Esas eran las dos preguntas específicas que teníamos y con eso Presidente terminé la intervención, sin dejar de ponerme a disposición de cualquier pregunta que tengan.

- **Con la venia del señor Presidente, la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova, concluye:**

Bueno, primero, pedirle el favor presidente que compulse, compulsar copias a la Procuraduría porque no asistió el Superintendente de Industria y Comercio, y tampoco mandó un delegado, en esta Comisión pues tiene que aprender a respetar y le pido el favor que haga eso; y segundo, decirles a todas las personas que nos acompañaron en el debate que muchas gracias, a mis compañeros congresistas muchas gracias, al Gobierno nacional, al viceministro, al Ministro de Medio Ambiente, al superintendente que no nos acompañó, perdón, sino al Vicepresidente de Ecopetrol y a todos los funcionarios del gobierno.



Yo quiero aclararle algo a mi compañero Carlos Felipe Mejía y es lo siguiente, cuando yo hablaba de los 500 bloques de explotación, se llaman bloques de explotación o concesiones, yo hablaba de los últimos 10, 12 años, eso es lo que hoy la ANH tiene; yo le dije al viceministro que verificaran, no sabía cuántos en este gobierno que pues lo dijo usted, que son 5 permisos de concesión que ha dado este gobierno, entonces quiero decirles que hoy hay 500 durante todo este tiempo, aclararlo, y decirles que, bueno, yo sé que todos acá tienen amigos en el sector petrolero, pero aquí lo que realmente nos importa es la gente, yo quiero decirles que sí hay un buen negocio acá en el sector petrolero, un negocio multimillonario, y para aclararlo hay que hacerlo en otro debate de control político con la ANH.

Entonces, yo quiero solicitar muy respetuosamente a la mesa directiva y ya lo paso por escrito, un debate de control político a la ANH, para que ellos vengán acá y nos cuenten qué ha pasado cuando Ecopetrol dejó de ser el que de alguna forma administraba el subsuelo en Colombia, para eso se creó la ANH, la Agencia Nacional de Hidrocarburos.

Entonces, decirles hoy, que desde que ellos tienen esa autorización, han dado 500 permisos de concesiones a multinacionales y queremos que vengán y nos cuenten qué han recibido, cuál ha sido el beneficio para los colombianos, haberle quitado esa potestad a Ecopetrol, en qué le ha servido al país, y quiero decirles, yo vengo de un sector minero que es en el norte de Boyacá, y yo apoyo y creo en la minería responsable como lo dijo el Senador Robledo, yo creo, y creo en los sectores y que la economía se mueve alrededor también el sector económico, del sector petrolero, del carbón, de las esmeraldas, pero hay que hacerlo responsablemente y que nos queden los ingresos a los colombianos, lo más valioso de un país son sus recursos naturales, y qué está pasando en Colombia, que nuestros recursos naturales los estamos entregando a terceros y se están llevando nuestra riqueza, es la verdad, estamos defendiendo es lo de nuestra gente, si ponemos en una balanza qué es más importante, ¿la gente o los petroleros, el sector petrolero? ¿Qué es más importante para los que estamos aquí sentados? La gente, nuestro país, los ciudadanos que están afuera, la pobreza de este país, la gente más vulnerable que no tiene oportunidades, donde este negocio es multimillonario, yo les quiero decir que en Francia las empresas petroleras allá le dejan el 75% de las utilidades de ese negocio se los dejan a su país, aquí en Colombia no alcanzamos ni al 12%, o sea, todas las ganancias se las están llevando, eso es lo que yo quiero traer al debate, yo en ningún momento estoy en contra de ninguno, no, nosotros necesitamos promover la economía de este país a todos los sectores andando y como decía el Senador Robledo, no quiero ni pensar cuando se acabe Ecopetrol, Ecopetrol es importante pero es que Ecopetrol también tiene que estar pendiente de todas nuestras riquezas porque adicional a eso, Reficar, que gracias a Reficar, lo que decían todos mis compañeros, a pesar de la corrupción que

esperemos que hagan unas investigaciones fuertes, que caigan los que tienen que caer por corruptos, pero la refinería sí está produciendo hoy y le está sirviendo al país, pero que le sirva en un beneficio a los colombianos, teniendo un precio de combustible más económico.

Y lo que decía mi compañero Alejandro Cabrales, yo le digo, claro que tiene que ver la materia prima del combustible que es el petróleo, y yo tenía que hablar de la materia prima, porque es que la materia prima es la que fija el barril del petróleo y la que fija el precio de la gasolina, desde ahí inicia la cadena, porque todos hablamos de los impuestos que son muchos en este país y en los parafiscales, pero nadie habla de cuánto vale un barril de petróleo, hagamos ese ejercicio, yo invito a los integrantes del gobierno que se arme una subcomisión con los congresistas de acá y nos cuenten realmente ese ejercicio que yo hice, que es un ejercicio académico, que lo hicimos con expertos, cuánto nos está costando un barril de petróleo hoy en Colombia, hablándole la verdad a la gente, en justicia, ¿y cuánto nos está quedando a los colombianos de regalías y cuánto se están llevando?

Yo quiero decirles que hace 50 años y yo lo mencioné en mi discurso, el Gobierno nacional era socio, nosotros los colombianos, la nación y el gobierno nacional que es lo mismo, éramos socios de todos los negocios petroleros de este país, éramos socios y teníamos aún más regalías, hoy en día eso no es cierto, ¿qué recursos nos quedan? 8 billones de pesos de los cuales 4 billones de pesos son de empresas CENIT, que es la empresa que maneja todos los oleoductos y los crudos en nuestro país, de los cuales esa empresa nos da 4 billones de utilidad, o sea, de esos 8 billones, 4 son de CENIT, espero que lo que dijo el Ministro de Hacienda, porque con todo el respeto a mis compañeros de gobierno, ese Ministro de Hacienda que ustedes tienen si, pobrecitos, los tiene muy mal. Entonces, hoy está diciendo que quiere vender CENIT, entonces nos vamos a quedar sin esa empresa tan importante, a mí me parece que debemos trabajar aquí en equipo, debemos hacer un trabajo importante para sacar adelante nuestro país, que sí, yo estoy de acuerdo con la inversión extranjera, quién no, pero que no se lleven todo, que nos dejen más recursos a los colombianos porque necesitamos invertir en Colombia.

Y ya para terminar, decirles, que cuando hablaba la Senadora Maritza, que las regalías, es increíble lo que pasa en muchos departamentos que somos productores, como Boyacá, también es productor, Puerto Boyacá, aquí la casa de mi compañero Jorge Londoño, tenemos el combustible más costoso del país, eso no es justo para los departamentos productores, porque además que nos quedamos con todos los pasivos ambientales, las inversiones sociales son mínimas y las situaciones de las personas que viven en esos municipios son de una pobreza absoluta, a veces yo quisiera no sé, la gente de Bogotá se olvida que en las regiones sufren muchísimo, en el campo colombiano, el abandono en que está la niñez en el campo colombiano,

las mujeres, la tercera edad, no hay plata para absolutamente nada y son productores, y ustedes van a esos departamentos y usted va a los departamentos donde son productores y son los más pobres de este país y es donde usted ve la pobreza viva, y son productores de petróleo, entonces eso lo tenemos que cambiar, hacer inversiones socialmente.

Entonces, muchísimas gracias Presidente y dejo sobre la mesa el debate de control político para la Agencia Nacional de Hidrocarburos.

- El señor Presidente de la Comisión solicita a la señora Secretaria, anunciar los proyectos que se van a votar en la próxima sesión de la Comisión.
- **La señora Secretaria, señala:**

Por instrucciones del Presidente de la Comisión se anuncia a los honorables Senadores que, en la próxima sesión de esta Comisión, se discutirán y votarán en primer debate los siguientes proyectos de ley:

**Proyecto de ley número 028 de 2017 Cámara, 219 de 2018 Senado, por medio de la cual se expiden normas para garantizar beneficios sociales focalizados a los pescadores de subsistencia, comercial artesanal o de pequeña escala.**

**Proyecto de ley número 206 de 2018 Senado, por medio de la cual se promueve la reforestación de bosques en el territorio nacional, estimulando conciencia ambiental al ciudadano, responsabilidad civil ambiental a las empresas y compromiso ambiental a los entes territoriales; se crean las áreas de vida y se establecen otras disposiciones.**

**Proyecto de ley número 68 de 2018 Senado, por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional.**

**Proyecto de ley número 106 de 2018 Senado, por medio de la cual se estipulan algunas derogaciones a la Ley 141 de 1994, 685 de 2001, y a los Decretos números 1056 de 1953 y 1333 de 1986, y se dictan otras disposiciones.**

**Proyecto de ley número 37 de 2018 Senado, por la cual se crea el espacio de participación de los Consejos Territoriales de Planeación en materia ambiental y se dictan otras disposiciones.**

**Proyecto de ley número 166 de 2018 Senado, por medio del cual se desarrolla el artículo 80 de la Constitución Política, se reforma y actualizan las normas del procedimiento sancionatorio administrativo ambiental y se dictan disposiciones para fortalecer el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y la reparación de los daños ambientales.**

- Siendo la 1:40 p. m., el señor Presidente da por terminada la sesión y convoca para el día miércoles 15 de mayo a las 10:00 de la mañana.

José David Name Cardozo  
Presidente

Didier Lobo Chinchilla  
Vicepresidente

Delcy Hoyos Abad  
Secretaria General