



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 745

Bogotá, D. C., viernes, 16 de junio de 2023

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  
**ACTA NÚMERO 10 DE 2023**

(mayo 17)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 9:30 a. m. del día miércoles 17 de mayo de 2023, se reunieron en sesión presencial, los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente orden del día.

### ORDEN DEL DÍA

para la sesión ordinaria del día miércoles 17 de mayo de 2023

Hora: 9:00 a. m.

I

#### Llamado a lista y verificación del quórum

II

**Consideración y votación del Acta número 09 correspondiente a la sesión del día 10 de mayo de 2023**

III

#### Debate de Control Político

#### Proposición número 15 de 2023

Cítese al debate de control político al Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*, y al Director de la ANI, doctor *Manuel Felipe Gutiérrez*, con el fin se sirvan informar ante esta Comisión, la situación actual del peaje **Urbano** Papiros en la vía Barranquilla-Cartagena. Lo anterior, de acuerdo a la afectación directa a los porteños y barranquilleros que tienen obligatoriamente que pagar dicho peaje al momento de desplazarse al trabajo, a las universidades, a los colegios dentro de la misma

área Metropolitana de Barranquilla. Asimismo, a los compromisos adquiridos por esta Cartera Ministerial sobre su desmonte definitivo, para dar cumplimiento a la Proposición número 15 de 2023. Presentada por los Senadores de la Comisión.

**Invitados:** doctora *Elsa Noguera*, Gobernadora del Atlántico; *Jaime Pumarejo Heins*, Alcalde de Barranquilla; *Wilman Vargas*, Alcalde de Puerto Colombia; la Defensoría del Pueblo Regional, la Procuraduría Regional, el Comité No más Peajes y autoridades políticas del área.

### CUESTIONARIO MINISTRO DE TRANSPORTE.

- Sírvase informar, ¿cuántas Mesas Técnicas se han realizado lideradas por el Ministerio y la ANI y, qué compromisos se han pactado con la población porteña y barranquillera, desde la primera solicitud de su desmonte?
- Sírvase a informar por qué después de haber pactado temporalmente el no cobro de peaje de Papiros, con el propósito de estudiar su viabilidad, ¿por qué no se ha tomado la decisión? En su defecto, ¿en qué estado se encuentra el estudio técnico?
- ¿Por qué se reanudó el cobro del peaje Papiros y no se ha implementado una tarifa diferencial efectiva?
- Sírvase a informar, ¿por qué el Ministerio de Transporte no emitió la resolución en la cual suspendía de manera indefinida el cobro del peaje Papiros?
- Sírvase a informar detalladamente, ¿si el concesionario ha ejecutado actividades, de las cuales se comprometió con esta cartera ministerial, relacionado a la iluminación de la vía al mar con tecnología solar en un

plazo de tres meses, desde el pasado mes de febrero de 2023?

6. Sírvase a informar detalladamente, ¿qué gestiones de parte del Ministerio de Transporte se han realizado sobre la expedición de los actos administrativos, para restringir la entrada de vehículos de carga en el sentido Cartagena-Barranquilla, Circunvalar-Barranquilla, para que ingresen por la Circunvalar de la Prosperidad y de esta forma, compensar los ingresos dejados de percibir del peaje Papiros? ¿Qué resultado se ha obtenido?
7. Sírvase a informar, ¿sí se cuenta con informe técnico que evidencia que la instalación de la báscula dinámica y estática del peaje generan riesgos de alta accidental en la vía?

#### **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**

1. Sírvase a informar, ¿cuánto ha recaudado la Concesión Ruta Costera por concepto de peajes en Papiros en los últimos 3 años?
2. Sírvase a informar detalladamente, ¿cuáles han sido las obras de infraestructura que se han ejecutado por la Concesión Ruta Costera como producto del cobro de peaje Papiros en los últimos 3 años?
3. De acuerdo con el compromiso asumido tanto por el Ministerio como por la ANI para realizar recorridos en las vías de la concesión con el fin de verificar su estado y la viabilidad del desmonte del peaje Papiros, ¿qué resultados o hallazgos se han obtenido?
4. Sírvase a informar, ¿en la actualidad la ANI ya cuenta con un estudio técnico, ya sea para el no cobro del peaje Papiros, el desmonte del mismo o tarifa diferencial?

#### IV

#### **Consideración y votación de proyectos**

- **Proyecto de ley número 395 de 2022 Senado, 375 de 2021 Cámara, por medio de la cual se crea el Fondo de Estabilización de Precios de la papa y se dictan otras disposiciones.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1642 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1151 de 2022.

Autor: honorable Representante *Buenaventura León León*.

Ponente: honorable Senadora *Clara Eugenia López Obregón*.

- **Proyecto de ley número 9 de 2022 Senado, por medio de la cual se crea el fondo emprendimiento para la mujer, como instrumento para impulsar el emprendimiento, empleo y la cultura financiera y se dictan otras disposiciones.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 876 de 2022.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 455 de 2023.

Autor: honorable Senadora *Liliana Bitar Castilla*.

Ponente: honorable Senadora *Liliana Bitar Castilla*.

- **Proyecto de ley número 194 de 2022 Senado, por la cual se formulan lineamientos para la política pública, social a favor de las tiendas y panaderías de barrio o vecinales del país, y se dictan otras disposiciones.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1126 de 2022.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 90 de 2023.

Autor: honorable Senadora *Ana Paola Agudelo* y otros.

Ponente: honorable Senador *Ana Carolina Espitia*.

- **Proyecto de ley número 388 de 2022 Senado, 128 de 2021 Cámara, por la cual se crea la estampilla Pro Educación Superior Vaupés, el Fondo para la Educación Superior – Hijos de Vaupés, y se dictan otras disposiciones.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 958 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1154 de 2022.

Autor: honorable Representante *Mónica Valencia*.

Ponente: honorable Senadora *Karina Espinosa*.

- **Proyecto de ley número 179 de 2022 Senado, 413 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 2023 de 2020 que creó la taza pro deportes y recreación.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1910 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1371 de 2022.

Autor: honorable Representante *Alfredo Cuello* y otros.

Ponente: honorable Senador *Ciro Alejandro Ramírez Cortés*.

- **Proyecto de ley número 341 de 2022 Senado, 192 de 2021 Cámara, por medio del cual se establecen beneficios de costos y gravamen financieros a las cuentas bancarias destinadas a cumplir obligaciones alimentarias y se dictan otras disposiciones.**

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1030 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 928 de 2022.

Autor: honorable Representante *Gloria Betty Zorro Africano* y otros.

Ponente: honorable Senador *Miguel Uribe*.

- **Proyecto de ley número 14 de 2022 Senado**, por medio de la cual se fomenta la democratización del crédito al sector agrario.

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 880 de 2022.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1371 de 2022.

Autor: honorable Senador *Fabián Díaz Plata*.

Ponente: honorable Senador *Ciro Alejandro Ramírez Cortés*.

- **Proyecto de ley número 176 de 2022 Senado**, por medio de la cual se promueve el microfinanciamiento para las Mipymes, la creación de oportunidades para el agro, con el fin de combatir los préstamos informales y se dictan otras disposiciones.

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1084 de 2022.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1471 de 2022.

Autor: honorable Senador *Mauricio Gómez Amín*.

Ponente: honorable Senador *Mauricio Gómez Amín*.

- **Proyecto de ley número 180 de 2022 Senado, 373 de 2021 Cámara**, por la cual se adicionan al Sistema Especializado para la Financiación de Vivienda disposiciones sobre el pago y otros aspectos relacionados con los avalúos técnicos y los estudios de títulos.

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1642 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1487 de 2022.

Autor: honorable Senadora *Nadya Georgette Blel Scaff* y otros.

Ponente: honorable Senadora *Liliana Bitar*.

- **Proyecto de ley número 188 de 2022 Senado, 167 de 2021 Cámara**, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología.

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1028 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1520 de 2022.

Autor: honorable Representante *Cristian José Moreno Villamizar* y otros.

Ponente: honorable Senador *Efraín Cepeda Sarabia*.

- **Proyecto de ley número 137 de 2022 Senado**, por medio de la cual se ordena a los establecimientos bancarios facilitar el acceso a los servicios de microcrédito a las poblaciones

*de escasos recursos que no han tenido acceso a los mismos con el debido acompañamiento en materia de educación financiera.*

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 958 de 2022.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 1472 de 2022.

Autor: honorable Senador *Efraín José Cepeda Sarabia*.

Ponente: honorable Senador *Efraín José Cepeda Sarabia*.

- **Proyecto de ley número 391 de 2022 Senado, 256 de 2021 Cámara**, por medio de la cual se autoriza a la Asamblea y Concejos del departamento de Casanare para emitir la estampilla Pro Hospitales Públicos, Centros de Salud Públicos y/o Puestos de Salud Públicos departamento del Casanare.

Publicación: *Gaceta del Congreso* número 1086 de 2021.

Ponencia para primer debate *Gaceta del Congreso* número 957 de 2022.

Autor: honorable Representante *Giovani Cristancho*.

Ponente: honorable Senadora *Ana Carolina Espitia*.

V

**Lo que propongan los honorables Senadores**

VI

**Negocios sustanciados por la Presidencia**

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muy buenos días, iniciamos la sesión del día de hoy de la Comisión Tercera, con transmisión a varios medios de comunicación, quiero empezar por saludar al señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo, y decirle a la comisión, que el señor Director de la ANI, está en Comisión en Pasto atendiendo una citación de la Comisión Sexta del Senado y no nos acompañará en el día de hoy. Quiero solicitarle al señor Secretario procedamos con el orden del día para iniciar inmediatamente el debate citado.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señora, Presidenta, me permito llamar a lista, honorables Senadores:

Bitar Castilla Liliana Esther

Cepeda Sarabia Efraín José

Daza Cotes Imelda

Gallo Maya Juan Pablo

Gómez Amin Mauricio

López Obregón Clara Eugenia.



**Se hicieron presentes los honorables Senadores:**

Benavides Mora Carlos Alberto  
 Echavarría Sánchez Juan Diego  
 Espinosa Oliver Karina  
 Garcés Rojas Juan Carlos  
 Gnecco Zuleta José Alfredo  
 González Villa Carlos Julio  
 Ramírez Cortés Ciro Alejandro  
 Zabaraín Guevara Antonio Luis.

**Se excusaron los honorables Senadores:**

Espitia Jerez Ana Carolina  
 Uribe Turbay Miguel.

**No asistió el honorable Senador:**

Castellanos Serrano Jairo Alberto.

Señora Presidenta, le informo que han contestado a lista 6 honorables Senadores, hay quórum para deliberar.

**EXCUSA**

Bogotá, D. C., 15 de mayo de 2023.

Doctor(a)

ROY BARRERAS

Presidente Congreso de la República

CLARA EUGENIA LÓPEZ OBREGÓN.

Presidenta Comisión Tercera Senado de la República

**Referencia: Solicitud de Permiso Remunerado.**

Cordial saludo,

Por medio del presente escrito me permito de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.5.5.17 del Decreto 648 de 2017 solicitar permiso remunerado para cumplir en los días 17, 18 y 19 de mayo del año en curso con mis compromisos académicos dentro de la Maestría en Economía Aplicada que estoy cursando en la Universidad EAFIT de la ciudad de Medellín.

Anexo imagen de citación a clases en 1 folio.

Agradezco su atención.

Atentamente,

*Ana Carolina Espitia Jerez,*

Senadora de la República.

**EXCUSA**

Bogotá, D. C., 17 de mayo de 2023.

Senadora

CLARA EUGENIA LÓPEZ OBREGÓN

Presidenta

Comisión Tercera Senado de la República

Ciudad

**Referencia: Excusa asistencia Comisión Tercera de Senado de la República miércoles 17 mayo de 2023**

Respetada:

Teniendo en cuenta que, para el día de hoy, 17 de mayo de 2023, a las 9:00 a. m. fue programada la Sesión de Comisión Tercera, presento excusa para asistir a esta, en tanto que se me presentó una calamidad familiar, por una incapacidad médica de mi esposa.

Anexo a este documento la respectiva incapacidad médica.

Cordialmente,

*Miguel Uribe Turbay,*

Senador de la República.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, señor Secretario, sírvase por favor leer el orden del día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señora Presidenta, está leído el orden del día señora Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Aprueba, ah, no podemos aprobar, esperemos a que se configure el quórum y consideraremos el acta en ese momento, se ha hecho presente el Senador González.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Señora Presidenta, en ese orden de ideas, no existiendo quórum decisorio, puede usted proceder con el debate correspondiente en cumplimiento a la proposición 15.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Entonces procedemos con el debate político al señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo, y le entregamos la palabra al Senador Gómez Amín, ¿le parece bien Senador 20 minutos?, lo que usted disponga.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidenta, yo creo que 20 minutos para iniciar está bien, si necesito cinco minuticos más yo se los pediré. Quiero iniciar este importante debate de control político, saludando al Ministro de Transporte, mil gracias por asistir y cumplir con su deber haciendo presencia en el Congreso de la República, quiero saludar también muy especialmente al Alcalde de Puerto Colombia, al doctor Wilmar Vargas, que nos acompaña en la mañana de hoy, quiero saludar también a todo el equipo del Ministerio Público que se hace presente también en este debate, a la Defensoría del Pueblo en cabeza del Defensor Miguel Linero, quiero saludar también muy especialmente a los Senadores y Senadoras que nos acompañan en la mañana de hoy, mil gracias por su acompañamiento

en este debate y en la proposición, y quiero saludar al grupo de ciudadanos significativos que se hacen presentes también en la mañana de hoy, que vinieron especialmente a este debate hoy, a hacer también su presencia aquí, pero además aceptar su voz, yo creo que ellos también van a tener la oportunidad de hablar, en esta Comisión en la mañana de hoy.

Quiero arrancar el debate con un vídeo muy corto y quiero pedirle al equipo técnico que nos ayude con las luces, para que la ciudadanía y la gente que está, en el debate pueda ver el vídeo.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Disculpe Senador, ya se ha conformado el quórum decisorio y quisiera someter a consideración el orden del día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí señora Presidenta, se conformó quórum decisorio, usted sometió a consideración la aprobación del orden del día, está en consideración.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

¿Aprueba la comisión el orden del día?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí lo aprueba, señora Presidenta, igualmente someta a consideración el Acta número 09 correspondiente a la sesión del día 10 de mayo de 2023, la cual fue entregada de manera oportuna.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

¿Aprueba la comisión el Acta número 09?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí la aprueba, señora Presidenta, puede proseguir usted con el debate.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Le devolvemos entonces la palabra al Senador Gómez Amín para proceder con el debate de control político al Ministro de Transporte.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Bueno, saludo también, muy especialmente a los Senadores que se han hecho presentes, entre ellos al Senador Pedro Flórez que no hace parte de la Comisión Tercera, pero que nos acompaña en la mañana de hoy y arrancamos por favor, les pido que me coloquen la presentación.

Quiero arrancar con temas generales para que los Senadores y Senadoras que no son del departamento del Atlántico entiendan la coyuntura, el contexto general, entonces si me ayudan con la presentación.

Arranco diciendo que este peaje, fue instalado desde 1995, esta ruta, Senador Cepeda, hace parte de las vías 4G, esta concesión la tenía la empresa MHC y es actualmente concesionada por ISA ruta costera, cambió de concesionario, esta concesión ruta costera tiene 146 kilómetros de vías, la cual conecta en el tramo uno Cartagena con Barranquilla, 110 kilómetros, y en el tramo dos, la Circunvalar de la Prosperidad entre Malambo y Barranquilla, 36 kilómetros. La concesión ISA costera, inició en el 2014, aún les falta 16 años de operación, siguiente.

¿Y porque estamos aquí?, sentamos en la mañana de hoy en este debate de control político, por algo muy sencillo, y es el incumplimiento del Gobierno nacional, la población porteña y el departamento del Atlántico solicita de manera desesperada el traslado de la caseta de control Papiros a causa de los sobre costos y los altos riesgos de accidentalidad, en la vía Barranquilla-Cartagena, Cartagena-Puerto Colombia. Lo único que hemos recibido estos últimos años, de los últimos Gobiernos, no solamente del gobierno de Petro, son pañitos de agua tibia, señor Ministro, nosotros hoy pedimos soluciones de fondo, siguiente.

Quiero hacer más o menos un cronograma, una línea de tiempo para que entendamos que lo que ha pasado estos últimos años, en noviembre de 2021, en el gobierno del Presidente Duque, a través de debates y de audiencias públicas, logramos desde la Comisión Tercera la reducción de tarifa del peaje de \$6.200 a \$2.300, eso hoy todavía está vigente; el 8 de febrero de 2023, el Ministerio de Transporte expide una resolución que suspende el cobro por 45 días, el 13 de febrero del 2023, se instala la primera Mesa Técnica oficial, entre comunidad, autoridades y Agencia Nacional de Infraestructura, usted, señor Ministro era el Presidente de la ANI en ese momento. El 22 de febrero de 2023, el ingeniero de la ANI, Ricardo Fernández, anuncia, ojo, en esta Mesa Técnica, que el primer pacto es el cese definitivo al cobro para categorías C1 y C2 y se debe continuar con las Mesas Técnicas con el sector transportador para las categorías C3. El primero de marzo de 2023, el entonces Presidente de la ANI, William Camargo, hoy Ministro de Transporte, hace declaraciones públicas con un posible revés, a los actos en la Mesa, siguiente.

El 17 de marzo del 2023, el Presidente de la ANI, le reitera a la comunidad del Atlántico y de Puerto Colombia el cese al cobro de las categorías C1 y C2, pero con reactivación del cobro a categoría C3 en adelante, ruta costera crea un nuevo sistema de paso libre para C1 y C2. El 24 de marzo del 2023, el Ministro de Transporte Reyes se compromete a estudiar desde el Ministerio directamente las propuestas financieras para trasladar el cobro de la carga pesada y se hace una reunión con el Ministerio de Transporte y el Presidente encargado de la ANI, donde se reitera nuevamente el anuncio del cese al cobro para categorías C1 y C2 y se evalúa la categoría C3 en adelante.

El 17 de abril del 2023, la ruta concesionaria reactivó brevemente el cobro para todas las categorías y el Ministerio de Transporte expidió una nueva resolución con cese del cobro hasta el 22 de abril, y han cesado nuevamente los cobros en el peaje Papiros. El 15 de mayo del 23, el Ministerio de Transporte emite resolución en el cual prórroga el cobro hasta el 30 de mayo de 2023, siguiente.

Después del primero de abril, y quiero decir esto tajantemente hoy, la categoría C1 y C2, no se cobrará y posteriormente verificaremos si se va a seguir cobrando o no, para las otras categorías, eso lo dijo Senador Cepeda, Senador Gallo, Senador Flórez, el entonces Ministro del Gobierno del Cambio, Reyes, lo dijo como Ministro de Transporte siendo usted Presidente de la ANI, lo dijo en presencia del Ministerio Público en una Mesa Técnica el 25 de marzo del 2023, empenó la palabra el gobierno del Presidente Petro con el departamento del Atlántico, con Barranquilla y con Puerto Colombia y con los municipios costeros. Esa palabra es al que queremos hoy en este debate hacer cumplir, siguiente.

No lo estoy diciendo yo, yo no estoy inventando absolutamente nada, yo hablaba con el Ministro esta mañana y él me decía, que él no tenía claro eso, pues yo le estoy mostrando que aquí está el Ministro Reyes, su jefe en ese momento diciéndolo, yo no me estoy inventando nada, y no podemos estar locos todos, no puede estar loco el Congreso, no puede estar loca nuestra Gobernadora, no puede estar loco el Ministerio Público, no puede estar loca la Defensoría del Pueblo, los hechos están hay claros y quiero también ser muy claro en algo, esto no se da por mí, esto no se da por el Ministerio Público, Ministro, esto se da porque la comunidad protestó, esto se da porque la comunidad se cansó, esto se da, doctora Clara porque la comunidad marchó y dijo no más, no más paños de agua tibia, no más incumplimientos, no más injusticias, es que aquí no estamos hablando de un tema menor, aquí estamos hablando del bolsillo de los atlanticenses, aquí estamos hablando del bolsillo de miles de padres de familia que para ir a llevar a sus hijos al colegio tienen que pagar un peaje ida y vuelta, ¿doctora Imelda, eso está bien?, que para usted llevar a su hijo al colegio tenga que pagar un impuesto, porque la gente no tiene ni para pagar el colegio hoy, vamos a poner un cargo adicional.

Entonces yo sí quiero ser muy claro en eso, los autores de esa decisión de no cobro C1 y C2, no fuimos nosotros los políticos, fue la comunidad la que logró, lo que nadie había logrado, porque yo venía claro, luchando por esto hace muchos años, y era contra la pared, pero cuando la comunidad habla y cuando la comunidad se manifiesta no hay nada que hacer, la voz del pueblo es la voz de Dios y eso fue lo que pasó.

Yo quiero dejar claro, y quiero que el Ministro se lleve dos palabras en el debate de hoy, apertura y diálogo, si le incumplimos a la gente, no hay nada que hacer, se pierde la confianza señor Ministro en las instituciones y eso gravísimo, siguiente.

Antes de eso, yo mostré al Ministro Reyes hablando de C1 y C2, ahora voy a mostrar al entonces Presidente de la ANI, el doctor William, que aquí está, hoy Ministro, diciendo lo mismo que dijo Reyes en su momento, póngalo otra vez, porque ese es el debate, y el Senador Juan Diego quiere más volumen y que lo pongan por tercera vez, entonces Ministro a mi cuando me dijeron que usted me venía hoy, a mí me dijeron que usted era un Ministro autoritario y bravo y lo que conocí hace cinco minutos, es lo contrario, que usted es un hombre de diálogo, que tiene palabra, y ahí está Ministro, usted lo dijo en el Atlántico y usted representa el gobierno del Presidente Gustavo Petro, y el Presidente Gustavo Petro tiene palabra.

Yo quiero que, finalizando el debate, usted cumpla con esa palabra y le cumpla al departamento del Atlántico y le cumpla al Congreso de la República, pero lo más importante, le cumpla a la comunidad de Puerto Colombia que está cansada de tanto abuso, siguiente.

Esto lo dijo Ricardo Fernández, no sé si Ricardo Fernández sigue siendo funcionario de la ANI actualmente, pero era el delegado en ese momento suyo, para la negociación en la Mesa Técnica y Ricardo Fernández que es el señor que está ahí, no sé si se ve bien, dijo que la ANI; el Ministerio de Transporte y el Gobierno de Colombia está comprometido que le va a cumplir categoría C1 y C2 para que entiendan C1, C2 son carros livianos, no se van a cobrar, los autos, los buses de transporte escolar y los buses intermunicipales no van a volver a pagar peajes en ninguna circunstancias, esto lo dijo el señor Ricardo Fernández, funcionario suyo en el momento que usted era Presidente de la ANI, funcionario del gobierno del Presidente Petro, yo quiero dejar claridad en algo.

El gobierno del Presidente es uno solo, no es el gobierno del Presidente cuando el Ministro Reyes era Ministro y no es el gobierno del Presidente Petro cuando el Ministro Camargo, es Ministro, es el mismo Gobierno con dos Ministros, ¿y por qué dos Ministros?, porque hubo una crisis ministerial y se cambió de Ministro, pero no de Gobierno, el Gobierno es el mismo y hay que cumplir con lo que se pacta, siguiente.

Pero mire, esto no fue en un carnaval o esto no fue en una fiesta, o este no fue en la casa del señor Ricardo Fernández, esto fue en una Mesa Técnica que se pactó, para que las protestas cesarán en el Atlántico y esa Mesa Técnica, era una Mesa Técnica acompañada de la Procuraduría y de la Defensoría del Pueblo, y ese señor Ricardo Fernández que trabaja en la ANI, hoy sigue ahí trabajando verdad, lo dijo, pero entonces cómo así que él no dice, trabaja en el gobierno de Petro, pero entonces no vale lo que él dice, pero no solamente lo que él dice, lo que dijo el Ministro Reyes, el Presidente de la ANI, usted en ese momento y el señor Ricardo Fernández, tres funcionarios del Gobierno diciéndole a los atlanticenses no se preocupen, no se va a cobrar



peaje bajo ninguna circunstancia, en comparación Senadora Bittar a cualquier estudiante de Colombia esto serían los sobrecostos de los estudiantes que tienen que pasar por el peaje Papiros, Senadora Imelda Daza, usted que es una mujer social, del pueblo, mire lo que tendría que pagar un estudiante que pasa por ese peaje y son muchos los colegios que ahí están, el Mulfi, el Altamar, Aspai Corales, Liceo Campestre, el Hípico Campestre, el Bilingüe, la Universidad Sergio Arboleda, la Universidad del Norte, entre otras, y es un día de ida vuelta \$4.800 de sobrecosto, una semana \$24.000, un mes \$96.000, un año \$1.152.000 y para la temporada escolar no \$960.000, estamos hablando de más de 40.000 estudiantes que hoy, Senadora Clara, usted también que es una mujer social y del pueblo, tienen que pagar un estudiante que pasa por ahí, un padre de familia que pasa por ahí tiene que pagar eso, y comparativamente con lo que cualquier estudiante de Colombia, esto es una locura y esto es un atropello, siguiente.

Razones por el cual no debe estar ubicado el peaje Papiros ahí, y no lo digo yo, también lo dice una agencia del Gobierno, que es la agencia de seguridad vial, uno: pérdida de la Berma, no existe una demarcación que guía a los funcionarios que transiten por esta zona, las básculas le roban el espacio de tránsito a los ciclistas y a las motos, no existe espacio para la acumulación de los vehículos de carga, en el evento que se presenten incidentes, choques, varadas, que ocasionen demoras en los flujos, las básculas tienen mal diseño y ubicación, no cumplen con las especificaciones técnicas para el paso seguro de vehículos, alto riesgo de accidentalidad y embotellamiento, ante emergencias no hay acceso para salidas rápidas, ambulancias, vehículos de la fuerza pública y entre otros, pero esto no lo digo yo tampoco, esto lo dice la agencia de seguridad vial, criticando la concesión actual, pero, ¿sabe qué pasa con la concesión actual? Nadie la pone en cintura.

Yo sí le pido al Ministro de Transporte que esa concesión vial de ISA no puede hacer lo que le dé la gana, tiene que cumplir con la normatividad vigente, y tiene el Ministerio de Transporte y la ANI, la responsabilidad como entes del Estado, de hacer cumplir la ley, siguiente.

Y esta es la noticia diaria, en el Atlántico, todos los días, cada dos días, hay un accidente en la vía al mar, porque la concesión ISA no cumple con la normatividad, quién le devuelve al Atlántico esas vías pérdidas, ¿quién?, nadie, y miren, ahí están los números, no son solamente números, y cifras y estadísticas, son seres humanos que por falta de orden, por falta de cumplimiento de una concesión que nos respeta al departamento, se pierden vidas todos los días, siguiente.

Razones por la cual no debe estar Papiros, vulneración de derechos fundamentales a la vida, a la educación, a la seguridad vial y a la movilidad, afectación al turismo y al desarrollo competitivo, siguiente.

Compromisos incumplidos, ya voy a terminar, compromiso número uno, la ANI debió solicitar al concesionario la iluminación de la vía al mar, sector de Puerto Colombia con tecnología solar y led, en un plazo máximo de tres meses, yo le pregunto al Alcalde de Puerto que está aquí, ¿hace cuánto la vía al mar esta oscuras?

Doctor Wilman Vargas Altahona, Alcalde de Puerto Colombia, 2019, diciembre.

#### **Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

2019, entonces, pagamos dos peajes, en ninguna parte de Colombia tan cerca como en el Atlántico, de Puerto Colombia a Papiros hay dos peajes cerca, 8 kilómetros, pero no hay luz, pero entonces recaudan el peaje, atropellan a la gente, pero cuando la gente transita por esa vía, no hay luz, eso cómo se llama, eso se llama robarle a la gente de frente, eso es un robo a mano armada.

Compromiso número dos: no cobro definitivo para C1 y C2, y estudio para demás categorías, o sea C3.

Compromiso número, solicitudes, la suspensión definitiva del cobro en categoría C1 y C2, de la caseta control Papiros, y el estudio para desmonte de la categoría C3 en adelante.

Solicitud numero dos: yo le pido desde esta credencial y de esta curul, al Contralor General de la Nación, investigar el contrato del cumplimiento de la concesión ISA ruta costera, yo le pido a la Comisión Tercera del Senado, enviarle copia de este debate al Contralor General de la República para que investigue a ISA, y para que ponga a ISA ruta costera en su lugar, y le pido además al señor Ministro de Transporte, que se ponga del lado de los colombianos y que nos ayude a desenmascarar a esta concesión que tanto daño le está haciendo a nuestro departamento y al país.

Si la premisa del actual Gobierno siempre ha sido la concertación partiendo del diálogo, ¿por qué no se han respetado los acuerdos?, de nada sirven los diálogos si lo pactado no se cumple señor Ministro, de nada sirve el discurso del Gobierno del Cambio, si hoy tenemos a nuestros estudiantes y padres de familia, pagando los platos rotos de una concesión que le hace daño a las vías del Atlántico y del país, siguiente.

Termino, con este video de la señora Procuradora General de la Nación, que acompañó la Mesa Técnica desde el primer día y esta frase, que es una frase muy importante y es: los compromisos que hacen los Ministros son compromisos de Gobierno, no compromisos personales, la opinión del Ministro Camargo puede ser una, pero los compromisos del gobierno de Gustavo Petro son otras, entonces aquí mientras usted sea Ministro, la opinión personal y privada suya no cuenta, cuentan los compromisos del Gobierno que son los que queremos hacer respetar en este debate de control político, escuchemos a la Procuradora.

Ministro, termino diciendo, cúmplale a la gente, cúmplale al Atlántico, cúmplale a Puerto Colombia, cúmplale a los municipios costeros que piden a gritos que esta injusticia, se acabe de una vez por todas, mil y mil gracias, señora Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias al Senador Gómez Amín, por su muy completo debate, pasamos la palabra en primer lugar al señor Ministro, y en seguida le entregaré la palabra a los demás citantes, me disculpa, tiene la palabra entonces, primero el Senador Cepeda como citante, ya voy a consultar la proposición para los demás y en orden de solicitud, ¿le parece cinco minutos a cada uno a los cocitantes? y procedemos a darle la palabra al señor Ministro, tiene la palabra Senador Efraín Cepeda.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

Gracias señora Presidenta, saludo muy especial al señor Ministro Julián Camargo, al doctor Guillermo Toro de la ANI, al Alcalde de Puerto Colombia Wilman Vargas, a los representantes de la comunidad de Puerto Colombia, ruta costera, por supuesto a todas las y los colegas aquí presentes, y los demás funcionarios.

Muy completa la información, Senador Mauricio Gómez, por eso voy hacer un poco breve, pero quizás necesita un poco más de cinco minutos, porque tengo también un par de vídeos que presentar, y decir que, pues esa localización del peaje fue polémica desde su instalación en el año 95, a pesar de que en ese momento no había muchos de esos centros educativos mencionados por el Senador Mauricio, aquí confluyen colegios, universidades, centros recreativos, cementerios, población, entre otros.

De manera que, desde el 95 está documentado el tema de que, ese peaje resultaba antitécnico y voy a sustentarlo en parte de esta manera, esa vía doble calzada tenía dos peajes originalmente, uno a 10 kilómetros de Barranquilla, y otro a 16 kilómetros de Cartagena, y de pronto apareció este a cinco, solo 5 kilómetros de la ciudad de Barranquilla hoy, la conurbación pues está muy adelantada, de manera que casi que es un peaje urbano y esa es otra muestra de lo antitécnico de ese peaje, se logró la reducción de ese peaje, para automóviles, buses y busetas, pero qué sucedió, en la emergencia invernal de 2022, por allá en el mes de septiembre, octubre, la vía alterna que era utilizada por muchos pobladores de Puerto Colombia, que no tenía peajes, una vía secundaria, se cayó, un tramo se rompió, por producto del invierno y esa vía se cerró, con esa vía cerrada, pues se obligaba entonces a los pobladores, muchos pescadores que traían sus productores a la ciudad de Barranquilla, a pagar el sobre costo del peaje, incluso, hubo un golpe fuerte al turismo y ese es un turismo que lo atienden en la mayoría de esa playas costeras, los llamados caseteros que son, no son otra cosa que micro empresas, están

esperando el fin de semana para tener unos ingresos y por supuesto el peaje, obligatorio ya por el cierre de la vía secundaria, pues desestimulaba también el turismo.

De manera que, eso fue un golpe muy fuerte para la población de Puerto Colombia, y se formaban unas colas de 1 kilómetro, 15, 20 minutos de espera para pasar por ese peaje, y en ese momento pues el Gobierno nacional no reaccionó y eso estuvo así, por espacio de quizás 4 o 5 meses, en que se estaba cobrando un peaje que no le correspondía a la concesión, porque esos vehículos, repito, transitamos, yo ahora lo voy a demostrar, cuando transitaba por la vía antigua de Puerto Colombia un poco más lenta, pero sin peajes.

De manera que, pues se dieron los debates y decir que la población de Puerto Colombia es de estrato uno, dos y tres, llega al 80%, de manera que aquí estamos hablando de una población que es muy sensible al pago de peajes, como sensible lo es, quienes acuden a los centros educativos, ya demostró el Senador Mauricio, que son alrededor de \$100.000 mensuales, de manera que los padres de familia, la matrícula de los colegios tiene que sumarle \$100.000 mensuales, cosa que realmente no resulta técnico.

Mire, el tráfico de vehículos en el peaje de Papiros, que venía siendo en promedio total de vehículos, unos 450, 500.000, en el año 2022, gracias a la caída de la vía alterna, en los últimos tres meses se disparó a 1.330.000 vehículos, ojo, aquí hay documentadas cifras desde 2014 y la más alta, fue en el 2019, 600.000 vehículos, pero luego en el 2021, 460.000 y en el 22 con solo el trimestre, en que estuvo cerrada la vía se disparó casi en un 250%, repito, 1.330.000, que cobró la concesión y ese cobro de la concesión realmente pues dónde está, esa es una plata de la comunidad, no del concesionario, dicho en otras palabras, el concesionario se benefició del invierno y de la caída de la vía y debió fue, realmente buscar alternativas y no lo hizo, sino cobrando unos peajes indebidamente.

Como lo dijo también el Senador Mauricio Gómez, la Agencia Nacional de Seguridad Vial se hizo presente también, hizo un estudio, determinó que las condiciones de seguridad de la vía son inadecuadas para todos los actores viales, allí en ese peaje, precisamente, que existe un peligro constante que se ha generado por inconvenientes de disposición de carriles para entrada y salidas de las volquetas, que ponen en peligro ciclistas, motociclistas, y cualquier otro vehículo y hay hallazgos específicos, dice textualmente la Agencia Nacional de Seguridad Vial: entre cruzamiento que se generara entre los ciclistas, motociclistas y vehículos que transitan por los carriles principales con vehículos de carga que accedieron al aval.

Yo quiero representarlo, esa báscula, yo soy el concomitante, señora Presidenta, permítame porque este es un debate muy importante, aquí está la comunidad de Puerto Colombia, que quiere...



**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Solamente le estoy haciendo la indicación sin interrumpirlo, Senador.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

Bueno, pero eso ya es el campanazo, esa tarjeta amarilla, guárdese un poquito, yo no tengo mucho tiempo.

Miren y entre otras cosas, la báscula está a la derecha, ¿no?, y muchos de este tráfico pesado, después tiene que cruzar totalmente la vía para tomar, por ejemplo, el carril del peaje electrónico que está al otro lado, de manera que el riesgo es total, por eso la cantidad de accidentes mostrada también por el Senador Mauricio, entonces, dice exactamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no lo estamos diciendo nosotros, entre cruzamiento que se generaba entre los ciclistas, motociclistas y vehículos que transitan por los carriles principales con los vehículos de carga que accedieran al aval, báscula de operación ese entrecruzamiento, lo que está generando es gran accidentalidad, entrada y salida frecuente de vehículos de carga, este acceso es utilizado para un centro recreacional donde hay ingreso y salida frecuente de buses, especialmente los fines de semana.

Los radios de giro son muy cerrados para los vehículos que salen de la cantera, una cantera que allí opera, y concluye la agencia de seguridad vial, los valores obtenidos en tres de los cinco niveles evaluados, obtienen la calificación más alta de peligro, yo quiero enfatizar, señor Ministro, porque es una entidad adscrita al propio Ministerio de Transporte que está encendiendo, ha encendido las alarmas en cuanto al peligro de accidentalidad, y está demostrado gráficamente por el Senador Mauricio, el número de accidentes y lo voy a leer otra vez, los valores obtenidos entre de los cinco evaluados obtienen la calificación más alta de peligro, esa sola calificación, pues debía confluir al cierre precisamente de ese peaje antitécnico que está allí, dice, además concluye, que en el punto que se encuentra actualmente la báscula ofrece condiciones inadecuadas de seguridad vial y pues mostró el Senador, también Mauricio, el ingeniero Ricardo de la ANI, en un vídeo, yo tengo el acta de esa fecha, fue un acta del 22 del mes de febrero de 2023, de pronto era mi fecha de nacimiento, en presencia de la comunidad, de pronto alguno de ellos están aquí, Carlos Real, Ricardo Solís, Inés Aragón, Cindy, etc., etc., Representantes de la Gobernación, Representantes de Invías, y está consignada en esta acta, dice el ingeniero Ricardo, entonces: nosotros queremos resolver, estamos comprometidos con el problema de los residentes en Puerto Colombia y de toda la zona que usan el corredor, y queremos resolver el problema de los vehículos particulares, buses escolares y de los buses de servicio público, esos tres, tienen garantizados que jamás, vamos a

establecer el cobro, ingeniero de la ANI, jamás vamos a establecer el cobro.

De manera que yo quiero cerrar simplemente con un vídeo, diferente a los mostrados por el Senador Mauricio del Ministro de entonces, Guillermo Reyes que una sesión del mes de marzo, expresó algo parecido, porque no nos ponen el vídeo, por favor, 24 de marzo, de ahí para adelante mencionó, hay el Ministerio y hay en esa reunión, estaba el Defensor, que está aquí presente, Defensoría del Pueblo Regional, Representantes de la Contraloría General, Representantes de la Gobernación del Atlántico, comunidad, Vicepresidente de la Agencia Nacional.

De manera que son dos aspectos uno, la palabra del Gobierno que es uno solo, estén o no estén hoy los funcionarios, y lo dijo la Procuradora, es la palabra empeñada del Gobierno nacional, con una comunidad que le creyó al Gobierno nacional y que hoy, pues ve que, es una decisión que corre el peligro de ser revocada.

Y lo otro, lo antitécnico y lo peligroso de ese peaje, yo creo que son evidencias suficientes para que las categorías uno y dos continúen suspendidas indefinidamente, tal como fue el compromiso del Gobierno nacional, gracias por la paciencia, señora Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchísimas gracias, Senador, vamos a pedir democracia de la palabra para que todos puedan intervenir, tiene la palabra el Senador Gallo y se prepara el Senador Zabarain.

**Honorable Senador Juan Pablo Gallo Maya:**

Gracias Presidenta, Colombia es uno de los países con mayor cantidad de peajes, con los peajes más costosos, con menor distancia de peajes y el impacto que tiene en el diario vivir, en la economía de los colombianos, es absolutamente notorio. Sectores como el turismo, el transporte, los mismos alimentos se ven afectados por este tema que tienen explicaciones además históricas, en todo nuestro país, a la gente le gusta la vía, le gusta que haya desarrollo, pero por supuesto, lo del peaje no.

Es cierto que el modelo de concesiones ha traído, digamos disminuciones en el rezago que tiene históricamente el país, o que ha tenido históricamente en términos de infraestructura.

Como también es cierto que este problema, el del valor de los peajes, entre la distancia de los peajes y en la cantidad de peajes que tiene Colombia, es un hecho que tenemos que resolver, y es uno de los grandes desafíos de este Gobierno.

Ojalá fuera solamente el problema del peaje de Papiros, que me parece todo un drama, y me parece muy importante, necesario, que aquí en la Comisión Tercera nos hayamos congregado frente a esta enorme necesidad de resolver un problema cotidiano para estos habitantes, pero no es el único,

y hay muchos casos en el país de la misma manera, y yo creo que el Gobierno y nosotros estamos en mora de tratar de buscar tarifas diferenciales para las poblaciones aledañas en torno a los peajes.

Yo tengo un caso, además creíble, uno de los corregimientos más necesitados de Pereira, bien podría poner otro ejemplo, de otra parte del país, pero quiero colocar este, que todo el tiempo se tiene que trasladar al centro de la ciudad y en medio del camino tiene que pagar un peaje, lo que hace más difícil, lo que más rezagado este corregimiento, en este sector de la ciudad, es necesario tarifas diferenciales.

Yo creo que la solución se necesita, que necesita rápido, pero me parece a mí, que no es a punta de improvisaciones, me preocupan muchísimo esas declaraciones, acabamos de escuchar, veo que lo hizo no en una oportunidad, sino en varias ocasiones, y me preocupa otro tipo de decisiones que creo que son parte de improvisación, hacen parte de una improvisación.

El 15 de enero del año 2023, se expidió el Decreto 050, un decreto que congela las tarifas de los peajes en el país, este decreto tiene innumerables fallas, uno, obviamente que aplaude porque tiene un objetivo loable que es congelar el valor de los peajes, que ya dijimos, que es uno de los grandes problemas que hoy tiene sectores, como los que mencioné anteriormente, pero puede llegar a generar más problemas de los que solucionan, el decreto no es claro hasta cuándo va, el decreto hoy le está costando a la nación, un billón de pesos anuales, según Fedesarrollo a medio plazo le puede costar 13.8 billones de pesos, pero al mismo tiempo, no aclara en esa red concesionaria cuál va a ser el paso a seguir, me explico, el próximo año, tendrá que entonces, como este año no se subió, tendrá que entenderse que debe haber un retroactivo, cómo se va incrementar, cómo se va afectar eso, de dónde van a salir los recursos para pagar tremendos recursos que hoy están dedicando para cumplir el Decreto 050, y al mismo tiempo, cuál es el impacto que tiene en la red no concesionada, me refiero en la que administra Invías, los recursos de esa red van para financiar o nueva infraestructura o hacerle mantenimiento a la actual, cuál es el impacto que eso ha tenido.

De manera que aquí, lo que estamos es ante un monto de decisiones, de improvisaciones que no quisiera yo pensar, por el ánimo de sonar populares, lo que estamos finalmente, aquí sí vale ese adagio que se repite tantas veces: comida para hoy, hambre para mañana; solucionando un problema, para coger unos aplausos allí, y finalmente no saliendo con nada a mediano y a largo plazo.

Yo quedo muy preocupado y sí me gustaría saber en qué va a parar este Decreto 050 del 2023, y finalmente, cómo vamos a solucionarle el problema, el peaje Papiros y de los otros peajes Papiros que hay en Colombia, que hay varios, son muchos, por decirlo que hoy no tienen esta posibilidad de estar aquí con nosotros, pero que tienen el drama

cotidiano, continúo de tener en medio de su trayecto diario, un peaje que hace su vida más difícil, y mucho más costosa.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, Senador Gallo, completo exactamente los cinco minutos muy gentiles, tiene la palabra el Senador Zabaraín y se prepara el Senador Ciro.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:**

Señora Presidenta, muchas gracias, un saludo especial para usted, para la señora Vicepresidenta, para el señor Secretario, para el señor Subsecretario, para los colegas, para el señor Ministro, para los funcionarios del Ministerio, para los organismos de control, para los medios de comunicación, para el señor Alcalde del municipio de Puerto Colombia, para los habitantes del municipio de Puerto Colombia, que nos acompañan en esta mañana.

Yo, he radicado una constancia en la Secretaría, señor Secretario, se ofreció a leer esa constancia, no acostumbro a leer las constancias, leo bastante, pero quiero ser muy claro, preciso y conciso, y por eso le voy a expresar lo que dejo en esta constancia, la cual, además señor Ministro, le haré llegar en los próximos minutos con mi asesor, una copia.

## CONSTANCIA

### PEAJE DE PAPIROS

El peaje de Papiros, ubicado sobre la vía al mar entre los municipios de Puerto Colombia y Barranquilla, se ha convertido en un verdadero lastre. Un brevísimo contexto para que los ciudadanos de otras zonas del país entiendan la situación. La arteria vial más importante que une a Cartagena con Barranquilla, en la llamada vía al mar, tiene un primer peaje, el de Marahuaco, que demarca la salida de Cartagena. A los 78 kilómetros –ingresando a Puerto Colombia– tenemos el peaje de Puerto Colombia, el asunto se complica cuando –apenas a 13 kilómetros del peaje de Puerto Colombia– entrando a Barranquilla, se atraviesa el peaje de Papiros, una suerte de casetas mal ubicadas, antitécnicas, con serios hallazgos y anotaciones por siniestralidad, según reportes de –nada más y nada menos– la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), adscrita al mismísimo Ministerio de Transporte.

Así las cosas, tenemos un peaje que supone sobrecostos para los ciudadanos –en plena recesión económica– que, en un ejercicio rutinario y obligatorio por la conurbación entre Barranquilla y Puerto Colombia, se ven obligados a pagar. Por otra parte, los hallazgos expuestos por la ANSV desde septiembre de 2022, develan un nivel de riesgo intolerable en razón a la ubicación de la famosa y nunca bien ponderada báscula, pues esta ofrece condiciones inadecuadas de seguridad vial para todos los usuarios, así como un nivel de riesgo intolerable, producto de la reducción de la berma en

la zona de pesaje. Amén de lo anterior, la estadística de los 41 accidentes reportados desde el 2017 a la fecha con víctimas mortales.

Todo este asunto del peaje Papiros cobra relevancia cuando a finales del año pasado, la vía alterna que cubre la ruta Puerto Colombia-Barranquilla quedó sumergida luego de torrenciales aguaceros. La ciudadanía, con toda la razón del caso protestó airadamente por el cobro y por el represamiento de vehículos. Desde entonces, hemos presenciado la danza de las Mesas Técnicas o como le diríamos en nuestra región, el “baile del indio”, pareciera que el Ministerio de Transporte o la ANI, pretendieran distraernos con espejos en aquellas Mesas Técnicas que NO resuelven de fondo el asunto. Quiero ser enfático, YA BASTA DE MESAS TÉCNICAS, la gente quiere una solución definitiva y favorable, además sensata, YA BASTA DEL PEAJE DE PAPIROS. Como miembro de la bancada del Atlántico y aplaudiendo la unidad de mis colegas, hoy –en esta Comisión– solicitamos al señor Ministro, una solución de fondo que garantice poner fin a esta problemática.

Ahora bien, señor Ministro, la nueva resolución que mantiene el NO cobro en el peaje hasta el 31 de mayo del presente año es un paño de agua tibia, otra medida que dilata y no resuelve de fondo el problema, ¿la gente tendrá que salir a protestar la última semana de cada mes? Salgamos a decirles a los ciudadanos el día de hoy que el peaje será desmontado y resolvemos el asunto de una vez por todas.

En la respuesta allegada el día de hoy, el Ministerio de Transporte es claro en que le preocupa que el desmonte desencadene responsabilidades en materia penal, fiscal y disciplinaria.

Señor Ministro, además de expresidente de la ANI y conecedor de la materia, ¿quiere escuchar mi propuesta? Aquí se la traigo. El concesionario propietario del peaje Papiros tiene otros cinco peajes en el departamento, sumando seis con Papiros, así que propongo un traslado operativo del recaudo – corramos los modelos financieros– y orientemos ese recaudo a los otros cinco puntos. Este peaje, además de antitécnico e inseguro, es un lastre para los ciudadanos y reduce la competitividad.

*Antonio Luis Zabaraín Guevara,*

Senador de la República.

Se lo digo en palabras, no sé si serán más técnicas o menos técnicas, pero se lo voy a decir de acuerdo a lo que pienso, señor Ministro.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Le solicito, Senador, ir cerrando su intervención, por favor.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:**

Dos minutos, honorable Senadora, mire Ministro, los problemas se resuelven cuando hay voluntad

política, los problemas se resuelven cuando se quieren resolver y en manos del Ministerio esta resolver está problemática, con todos los genios que trabajan en ese Ministerio, es muy fácil correr todos esos modelos financieros, analizar los TPD, tráfico promedio diarios, en cada una de esas vías, mirar el retorno de las inversiones que no se les afecta esa tasa interna de retorno, y trasladar ese cobro de manera operativa a esos otros cinco peajes que hay en el Atlántico.

Pero tienen que arrancar por analizar y mirar, si esos recursos que se están recaudando en Papiros, son necesarios para garantizar las tasas internas de retorno del concesionario de la vía Cartagena-Barranquilla, ese es el primer punto.

Y si eso no es posible, evaluar esa posibilidad que yo hoy la he planteado aquí, que me parece a mí, que además de sensata es pertinente y que se puede llevar a cabo, como lo dije anteriormente, si de parte del Ministerio y de los funcionarios del Ministerio hay la voluntad política para eliminar esta problemática que afecta al municipio de Puerto Colombia y al departamento del Atlántico, muchas gracias, señora Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, Senador Zabaraín, tiene la palabra el Senador Ciro Ramírez, se prepara el Senador Pedro Flórez y de verdad le ruego limitémonos a los cinco minutos, porque no vamos a tener el tiempo ni para escuchar a la comunidad, ni para escuchar al señor Ministro, tiene la palabra por cinco minutos el Senador Ciro Ramírez.

**Honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez Cortés:**

Gracias Presidenta, voy a utilizar mucho menos, quiero dejar dos reflexiones, primero, creo que nadie en Colombia se pone feliz cuando paga un peaje, nadie, y políticamente el discurso de estar en contra de un peaje, pues, da crédito, da muchos réditos estar en contra de los peajes, y recuerdo que hoy el Gobierno, en su época como opositores, promovían no pagar, incendiarlos, promovían en el estallido social, ir en contra de los peajes.

Yo recuerdo que en la concesión BTS, Briceño-Tunja-Sogamoso, hubo un problema con el peaje, el municipio de Tuta y ese sector, que hoy es el Gobierno, era el que promovía el no pago y efectivamente, dejaron como por unas semanas, que no se pagara el peaje.

Muchos iban en contra del Gobierno, en contra del Centro Democrático, yo lo que trataba de explicarle a los que hoy son Gobierno es que, eso no es gratis, alguien termina pagando y nosotros somos los que terminamos pagando, todos los colombianos y en todos los tipos y modelos y formas de concesiones, que se han venido o que han venido evolucionando durante el tiempo, pues de manera más sofisticada u otras, los peajes son una forma para pagar las carreteras y las vías del país, eso lo tenemos claro.



Pero sí es importante establecer, cuál es la actitud del Gobierno ahora, con respecto a esa que tuvo como oposición para el no pago de los peajes, ahora les toca el problema, ahora son Gobierno, ahora tienen que solucionar ese problema de Papiros, y en muchos otros peajes del país.

Y la segunda reflexión, en esa misma actitud, llegaron y hace unos meses Ministro, recordará que dijeron “no vamos a permitir el aumento de los peajes” y yo sí quisiera saber, y más esta Comisión Tercera, que esta o que comenzara la discusión de la adicción presupuestal, dónde están esos recursos establecidos, y es simplemente una pregunta para que nos aclare y le aclare a los colombianos, para que le quede claro a los colombianos, que eso no es gratis, eso se paga, porque no se aumente o porque una carretera se haga y políticamente digamos, que es que no vamos a poner el peaje o lo incendiamos, y vamos a gritar y dijimos que logramos que no se pague un peaje, bueno, quién lo paga.

El caso de Papiros, pues ya digamos es muy particular, que celebro el debate que ha promovido el Senador Mauricio Gómez, desconozco, pero yo sí se los digo, hay muchos peajes que uno dice, hay que darle un orden a las cosas, porque llegando a mi tierra, Ministro, usted es boyacense, claro, cierto Ministro, lo saluda también un paisano, llegando a mi tierra, Monquirá hay un peaje que es el de Invías, el de Arcabuco, y es el peaje más caro del departamento y la vía más fea de todo Boyacá, y entonces uno dice, hombre, entonces, para dónde van esos recursos, que uno a veces se pregunta, pero paga uno carísimo y esa plata para dónde va y creo que en las leyes de presupuesto siempre entramos en ese debate de los recursos de los peajes para dónde van.

Entonces, yo sí creo que es importante que el Gobierno, que ahora es Gobierno, que antes tenía otra aptitud, pues le dé una posición muy clara a los colombianos para que les quede claro, que eso no es gratis y que se tienen que pagar las cosas de alguna manera y puede que el Gobierno diga, entonces no se paga, pero la vamos a pagar nosotros de algún lado, gracias Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchísimas gracias al Senador Ciro Ramírez, tres minutos treinta segundos, cumplió más que holgadamente con la limitación del tiempo, permítame solo hacerle una claridad, ninguna persona integrante del actual Gobierno, ni haciendo campaña anteriormente en el proceso electoral pidió incendiar peajes, sí, muchos propusieron que no se pagaran los peajes, pero de ahí a las vías de hecho, yo quiero hacer la claridad, que esa no era la actitud, no lo mencioné señor Senador, tiene la palabra el Senador Pedro Flórez.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:**

Una moción de orden.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Moción de orden, Senador Zabaraín.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:**

Señora Presidenta, usted es una mujer con mucha experiencia en todos estos temas públicos, y para la próxima, le pido el favor, que cuando vaya hacer una réplica, aunque usted dice que no hizo réplica a lo que fue, lo que expresó Senador Ramírez, por favor, abandone su curul de Presidenta y se siente como un Senador acá, para dirigirse acá, porque quien preside no puede estar haciendo esas acotaciones o esas anotaciones desde la Presidencia.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene toda la razón Senador Zabaraín, acepto la reprimenda, le damos la réplica al Senador Ciro y enseguida tiene la palabra el Senador Flórez.

**Honorable Senador Ciro Alejandro Ramírez Cortés:**

Presidenta, yo recorro los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, es donde más que todo hago política, y el peaje pasando Tocancipá fue asaltado, se puede decir que, con actos de terrorismo, ese peaje, el Roble y recuerdo que los que hoy son Gobierno y muchos que están ocupando cargos públicos, promovieron ese estallido social, incluso financiero, la primera línea y lo siguen haciendo, digamos lo siguen hablando ratificándose que sí lo financiaron, el peaje de Tuta también lo asaltaron con actos de terrorismo, las niñas tuvieron que salir corriendo y los hogares cerca al peaje, tuvieron que resguardar a las niñas del peaje de Tuta y esa gente, que hoy acompaña al Gobierno, sobre todo a muchos de esos Congresistas, fueron financiados por el expresidente de esta comisión, yo simplemente quiero dejar esa constancia.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Sírvase dejar la constancia señor Secretario, tiene la palabra el Senador Flórez.

**Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:**

Muchas gracias, señora Presidenta, en aras del tiempo voy a sintetizar el saludo, y hacerlo de manera colectiva a todos los presentes en esta Comisión Tercera, pero sí saludando de manera muy especial a la comunidad de Puerto Colombia, a la comunidad porteña, a nuestros amigos y amigas, y por supuesto, agradecer al Senador Mauricio Gómez por promover este debate.

Como Senador del Pacto Histórico, señor Ministro, yo quisiera estar hoy aquí, para respaldar la posición de un Ministro de Gobierno, desafortunadamente mi compromiso como Senador de la República y

miembro de la bancada del Atlántico, me recuerda que mi principal compromiso es con la ciudadanía y con la comunidad.

Por lo tanto, yo quiero, en función y en aras de este compromiso, sumarme a las voces que hoy, de manera legítima solicitan a su cartera, el cumplimiento de los compromisos que como sea ratificado aquí de manera clara, son compromisos de Gobierno.

Por eso, yo quiero iniciar rechazando las declaraciones que el señor Viceministro de Transporte Carlos Enriquez, le dio ayer al diario *El Herald* de la ciudad de Barranquilla, donde dice que, entre otros “la norma no se puede interpretar al deseo de las circunstancias” y a renglón seguido dice: que el Ministro saliente fue imprudente en los compromisos que asumió.

Yo lamento estas declaraciones, porque obviamente hacen quedar mal al gobierno del señor Presidente Gustavo Petro, creo que aquí todos coincidimos en que los compromisos son de Gobierno, y se respetan.

Y yo le quiero hacer, señor Ministro, una invitación muy puntual, nosotros no podemos meter la situación del peaje Papiros en la misma bolsa en la que se mete la situación de todos los peajes de Colombia, este peaje tiene unas particularidades que aquí ya se han tratado y yo quiero resaltar.

Primero, señor Ministro, desde el año 95 esta concesión, es una concesión fallida, problemática, errada, que desde ese entonces viene afectando a todos los porteños y a las porteñas, señor Ministro, aquí hay tres intereses que están colisionando, el de los privados, el de Estado y el de la comunidad, y usted como representante del Gobierno y del Estado colombiano está obligado a honrar los intereses de la comunidad, que son los que menos se han tenido en cuenta en esta situación y en este problema.

Lo segundo, señor Ministro, este peaje Papiros no se puede meter en la misma bolsa de todos los peajes o del resto de peajes de Colombia, porque como lo mencionó el doctor Mauricio Gómez, y de igual manera el doctor Cepeda, aquí se están violando cuatro derechos fundamentales de los habitantes y las habitantes de Puerto Colombia.

El primero de ellos, el derecho a la vida y a la integridad física, aquí quienes me antecedieron en la palabra, expusieron de manera precisa, cómo esta caseta está mal ubicada, cómo el ancho de la vía, las muertes, en fin.

Segundo derecho fundamental violentado con este peaje, el derecho a la educación, hoy y tal cual lo expresó el Senador Mauricio Gómez, ha habido una deserción escolar en los municipios que están ubicados en esta vía y que tiene que atravesar el peaje de Papiros, incluso los rectores de estas instituciones, han expuesto cerca de 250 derechos de petición, donde han demostrado cómo su población escolar ha mermado a causa de este peaje.

Tercer derecho fundamental violentado, el derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

Cuarto derecho violentado y no menos importante, el tema de la economía y de la productividad del municipio de Puerto Colombia se ha visto afectado, este es un municipio señor Ministro, creo que usted lo sabe, cuya economía se basa fundamentalmente en el turismo, incluso nosotros en el Atlántico creemos que es la joya de la corona para el desarrollo turístico del departamento y de la Región Caribe, y hoy, esta situación se ve afectada por la presencia de este peaje.

Señor Ministro, el día 8 de febrero, el doctor Mauricio Gómez hizo una exposición magistral, a través de una ley del tiempo, Mauricio, y quiero decirte que, se te quedaron por fuera algunas fechas importantes, pero yo quiero destacar especialmente la reunión del 8 de febrero de este año, en donde, creo que fue en la Universidad del Norte, el señor Ministro de la época asumió el compromiso con la comunidad, entre otras cosas de desviar la carga pesada, hacia el peaje de la Prosperidad, y señor Ministro, yo lo quiero invitar a que usted no deseche esta propuesta, allí pudiera estar en gran medida la solución a este compromiso con la ciudadanía, es decir, si el modelo financiero que se propuso el 8 de febrero en esta reunión, que incluso, señor Ministro fue propuesto por la misma comunidad, usted lo revisara, y con la voluntad que invoca el doctor Zabarain, que es la madre de todas las soluciones, estoy seguro que allí puede estar la solución a esta problemática.

Y yo resalto esta propuesta señor Ministro, porque no podemos reducir y en esto quiero ser reiterativo, que lo que la comunidad está pidiendo es el no pago del peaje, no, no es eso, es la reivindicación a un problema histórico, a que sea condenado a este municipio.

Y finalmente, señor Ministro, y no menos importante, y aquí quiero sumarme a lo que ya ha manifestado el doctor Cepeda y el doctor Mauricio Gómez, este debate, doctor Mauricio debe tener un cierre definitivo, este no puede ser un debate de los que se estilan en el Congreso de la República, donde se cita un funcionario, se hacen unas intervenciones y no pasa nada, aquí hay representantes de la comunidad, doctora Clara, y le pido un minuto y con esto cierro, aquí hay representantes de la comunidad porteña que han dado esta lucha, que han defendido esta causa, en Puerto Colombia, en el Atlántico, y hoy están aquí en Bogotá, en el Congreso de la República, y merecen y necesitan llevarse respuestas y soluciones.

Así, señor Ministro, que con esto cierro, yo lo invito que al final de su intervención ojalá usted tenga preparada una propuesta de solución para este problema, porque si no, este es un debate más, a los que ya estamos acostumbrados, a lo que de pronto ya usted también está acostumbrado, y esto no tiene ningún sentido, entonces, con esto cierro mi mensaje, recordándole señor Ministro, finalmente,

que a los que somos de la bancada de Gobierno, nos está quedando difícil en medio de esta situación dar respuestas que tranquilicen a la comunidad, muchas gracias.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, Senador Flórez, tiene la palabra el Senador González y se prepara el Senador Garcés, y ahí terminamos las intervenciones de los citantes.

**Honorable Senador Carlos Julio González Villa:**

Toda la solidaridad, Senador Gómez Amín y con todos los Senadores del departamento del Atlántico, con el tema del peaje Papiros con la comunidad que ha viajado hasta aquí hoy, para esperar, oportunas, serias y muy claras respuestas.

Pero señor Ministro, entramos en el tema profundo y es el tema que yo quiero plantear como se lo han hecho ya algunos de nuestros colegas.

Esta no es la comisión órbita, de su permanente control político, pero sí lo es, desde el punto de vista de los impactos financieros que tiene que ver seriamente con la estabilidad económica y macro económica del país.

Estamos esperando que usted defina cuál es la política del Gobierno en materia de peajes, porque Papiros es un ejemplo de lo que está pasando en el país, en mi departamento, de donde yo procedo también represento de alguna manera los habitantes del Atlántico, fueron 263 habitantes del Atlántico que me ayudaron a elegir, y espero que también se sientan representado en esta solidaridad.

Pero de donde procedo, nosotros tenemos un peaje a la entrada de Neiva, yo procedo del departamento del Huila, Ministro, a la entrada de Neiva, a 1 kilómetro y medio, y tenemos otro peaje a 8 kilómetros, y tenemos otro peaje entre Neiva y el Pata, a menos de 20 kilómetros, esto es una tragedia productiva, un departamento como el nuestro, en el sur del país, que está tratando de salir del atraso del conflicto interno armado, que vivimos y que estamos promoviendo un destino que se llama Paraíso por Descubrir, enfrentando temas en donde las familias que quieren llegar a nuestro sur del país, tienen que definir cuántos peajes tienen que pagar, convirtiéndose en impagable y afectando realmente además del turismo la productividad.

Entonces, en estos términos Ministro, el tema es estructural, cómo vamos a trabajar la obra pública, cómo vamos a financiar y a correr los modelos financieros, cuáles son las tasas de retorno que el Gobierno nacional va a cuantificar en las utilidades de las concesiones, hay en el Plan de Desarrollo, esta bancada de parlamentarios, y hablo de la bancada de la Comisión Tercera, aprobó una serie de vías, Presidenta, aprobó una serie de vías con mucha solidaridad de los parlamentarios, que tiene que ver con la definición que tendrá que hacer el Gobierno nacional de la forma como se van a financiar.

Por ejemplo, la conexión con la Orinoquia, Colombia-Huila, La Uribe-Meta, por ejemplo, la salida del Libertador, por ejemplo, la salida hacia el Pacífico de toda la competitividad del sur-centro colombiano que involucra el sur occidente y que está mezclando hoy un objetivo fundamental, que son los mercados de los circuitos hacia Pacífico, cómo vamos a financiar ello, la salida Puracé-Popayán, buscando Cali-Buenaventura, cómo vamos a hacer esa transversal que entre otras cosas, descongestione el mes de Villavicencio dándole ruta, y también, descongestiona el centro por la salida que se hace por Eje Cafetero, por una vía que es mucho más transitible.

En ese sentido, Ministro, pues va a tener que definir y es una enorme responsabilidad que va a hacer por obra pública, cómo se va a financiar, por concesión, cuáles son las tasas de retorno, corramos los metros financieros, o sea, aquí también doctora Clara, usted y yo alguna vez lo discutimos, se enseñaron a ganar mucho los concesionarios, y se enseñaron a ganar demasiado; se enseñaron a ganar mucho y han tenido muy poca solidaridad por el pueblo colombiano en estas materias, y claro que necesitamos el modelo, porque sin ese modelo sería muy difícil.

Entre otras cosas Ministro, este debate, deberíamos ampliarlo, señora Presidenta, no solamente al tema Papiros, con el cual insisto, tenemos enorme solidaridad, con todos los Papiros que hay en el país, sino además deberíamos trabajarlo desde el punto de vista de cuál es el modelo, y cuáles son los modelos financieros para este tema tan complejo para el país.

Entre otras cosas, Colombia está atrasado, yo me acuerdo cuando estuve la primera vez aquí en el Senado en el año 2002-2006, que mirábamos a Ecuador desde lejos como el hermano menor y hoy Ecuador está mucho más adelantado, en materia de infraestructura vial y la mayoría de los países suramericanos nos están ganando la partida en materia de infraestructura competitiva vial, y esto tiene que ver con los indicadores de desarrollo y también de bienestar.

Finalmente Ministro, tenemos muchas preocupaciones con el tema del retorno de mantenimientos, de seguimientos y de seguridad vial, y desde aquí hacemos un llamado a su Ministerio para entregar cuentas desde la Agencia de Seguridad Vial, sobre el grave problema de accidentalidad en Colombia, que está profundamente relacionado con la señalización, con los mantenimientos y con las características de las funciones que le compete, y llamo la atención porque esto también es materia de esta Comisión, cuando evalúe los impactos financieros de lo que está significando la muerte, y obviamente las lesiones, incapacidades por la función que le corresponde a la Agencia de Seguridad Vial.

Nosotros, además de ello, queremos advertirle un nuevo Papiro, para que de una vez empecemos las Mesas Técnicas y ojalá se reduzca en el caso



de Papiros, Senador Gómez Amín, cuántas mesas opera el tema Papiro, bueno, 30 mesas, pues yo desde ya le anuncio, señor Ministro, un nuevo tema Papiro, en el departamento del Huila con relación a la ejecución de la ruta 45, que es el gran anhelo del sur colombiano, 456 kilómetros, y es el peaje entre Gigante y Garzón, ahí va a haber una tremenda, pero tremendo conflicto social, porque afecta municipios que dependen en lo educativo, en lo productivo, en lo económico, en lo social, en lo familiar y van a quedar totalmente frustrados, por ese peaje que está proyectado en esa zona tan delicada para el desarrollo del centro del departamento del Huila, por todo ello, señora Presidenta, yo le agradezco y yo creo Ministro, que vamos a tener que volver a citar en la Comisión su presencia, porque nos quedan muchísimos más temas profundos, de política pública, de estructura, de visión de país, de visión de desarrollo.

Y termino con esto, yo recuerdo que la mayor parte de los concejos comunitarios doctora Clara, creo que a usted le pasó lo mismo siendo Alcaldesa de Bogotá, la mayor parte de los concejos comunitarios que hacen para definir política pública y se dio en el Plan de Desarrollo, están profundamente relacionados con los temas de infraestructura y están relacionados con los temas a cargo de su cartera, es lo que más solicitan los ciudadanos, es una de las mayores necesidades y preocupaciones de los ciudadanos, porque tiene que ver con la cotidianidad de la vida, tiene que ver con el día a día de los ciudadanos, muchas gracias, Presidenta.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, Senador González y termina con la palabra el Senador Garcés.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

Bueno Presidenta, un saludo muy especial al Ministro, sabemos que lleva un mes, un mesecito en el cargo, todavía no, dos semanas, pero tenemos la confianza y la ventaja que sabemos que usted conoce también el Ministerio, cuenta con esta Comisión Tercera, porque Presidenta, la idea aquí de nosotros es que al Gobierno le vaya bien, a los Ministros les vaya bien, porque le va bien al país, eso es clarísimo, yo en eso lo tengo.

Mire, apoyando a mi compañero Mauricio, aquí en esta Comisión tenemos tres Senadores del Atlántico y por supuesto nos unimos, yo como Partido de la U, tenemos un Senador que saca una votación muy importante, José David Name que aproximó 32.000 votos, yo sí me llevo solo 700, pero miren, no voy a repetir, porque ya lo hemos dicho todo, quiero es tocarle un tema muy importante y que aquí mis compañeros, Mauricio, usted que es muy cercano al Valle, allá sí se me lleva bastante voticos, del Valle, Fincho también, Presidenta, usted también que quiere mucho al Valle del Cauca, porque siempre me

lo ha dicho, hay un problema que nos está afectando mucho.

Ustedes saben que el 12 de abril se cayó el puente del río La Vieja, ¿no cierto?, miren, aproximadamente Mauricio 5.000 vehículos de carga pesada pasaban por ahí, estamos hablando de alimentos, medicamentos, insumos agrícolas, y hoy no tenemos una respuesta clara del Gobierno nacional.

Miren, a la gente le ha tocado tomar unas vías alternas, pagar unos peajes costosos, porque ustedes saben que hay, los peajes que están pagando, el peaje de Circasia, es de casi de \$17.300, la gente se está demorando de Bogotá al Valle del Cauca 4 horas más, eso equivale más gasolina y no tenemos una respuesta clara señor Ministro, estamos afectando la economía del país, en tema turístico porque también la gente no viaja.

Entonces, yo sí le pido Ministro, que este es un tema urgente, es un tema urgente de dos departamentos que piden a gritos una respuesta pronta y una solución pronta del Gobierno nacional, quiero que se ponga la camiseta por el Valle, por el Quindío, porque es que son departamentos importantes, que generan el desarrollo del país y que mis compañeros que tienen ese cariño por el Valle del Cauca, me apoyen en que sea una solución rápida, no podemos esperar más, la gente se está ahogando, todo está subiendo, entonces sí Ministro, solo quería pedirle ese favor, que nos apoye en el Valle del Cauca, muchas gracias.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias Senador Garcés, no sé si tenía una proposición el Senador Mauricio de escuchar a la comunidad antes de escuchar al señor Ministro, entonces sometemos a consideración la sesión informal, para escuchar los representantes de la comunidad que se han hecho presentes hoy al debate en la Comisión Tercera, ¿aprueba la comisión la sesión informal?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario de la Comisión Tercera Senado:**

Sí la aprueba señora Presidenta, señora Presidenta le manifiesto que las personalidades que están aquí del Comité de Peajes de Papiros, Karol Solís y Nataly Álvarez.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Le damos la palabra por tres minutos a Nataly Ortiz y después a Karol.

**Doctora Karol Solís:**

Buenos días, honorables Congresistas, Senador Mauricio Gómez, gracias por citar este debate de control político, Senador Cepeda, gracias por concitarlo y a todos los miembros de la comisión por apoyarlo, a usted, Senadora Clara López, por presidirlo.

Aquí se han presentado varios argumentos, a nosotros como comunidad nos corresponde hablar de nuestros derechos.

Hemos llegado hasta aquí con el objetivo de solicitarles que ayuden al municipio de Puerto Colombia en el Atlántico a vivir con un poco más de dignidad, es una promesa del Gobierno del Cambio que hasta ahora el Gobierno del Cambio incumple.

Hoy está aquí un Ministro, y yo quisiera, con todo el respeto, tener una mejor palabra, pero es un Ministro que nos ha mentado o que ha intentado burlar los pactos con la comunidad o que no ha conocido en detalle los acuerdos a los que hemos llegado, incluso con él mismo, pareciesen ser confusos, tal vez, tendríamos, estoy confiada de una mejor democracia si cada vez más funcionarios tuviesen la tenacidad que tuvo el exministro Guillermo Reyes, en reconocer que somos una comunidad burlada, así lo dijo, lo dijo en Mesa 8 de febrero “esta es una comunidad dolida, porque aquí vienen, se van y les mienten y nunca vuelven” y eso, el hoy Ministro William Camargo ha hecho con nosotros, desconozco si con intencionalidad, pero pasa desde que era Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, en todas las conversaciones alrededor del peaje Papiros, que es realmente y es importante, una caseta de control, una vez más, el Gobierno en esta ocasión, intenta incumplir la palabra que nos ha dado.

Aquí les dirán seguramente que los peajes son como los impuestos, que no gustan, pero sepan que durante 27 años hemos pagado este peaje en nuestro municipio para ir a Barranquilla, que es área metropolitana, pero además para transitar dentro de nuestro propio municipio, estamos a tan solo 10 minutos de Barranquilla área metropolitana.

En una vía que está a escasos 8 kilómetros del segundo peaje, que es el peaje de Puerto Colombia, pero que realmente está llegando a Turbaco, pero además, en una vía a escasos 100 kilómetros entre Cartagena y Barranquilla hay tres peajes, no es justo, es ilógico, es irracional, por eso hemos hecho diferentes manifestaciones, todas pacíficas, y se fue el Senador Ramírez, pero aquí la gente que sale a protestar ha sido pacífica y lo ha hecho con argumentos, en Papiros todas las veces queda intacto ese peaje, porque hemos creído en el diálogo y en la concertación.

El Ministro William Camargo en entrevista con Yamid Amat hace un mes, dijo que había un solo peaje en esa vía, quizá el Ministro no sabía en ese momento cuántos peajes había, casi fue un lapsus o quizás sabe que no es aceptable porque Yamid Amat, de hecho, se sorprendió cuando se sugirió que eran tres.

Nuestra comunidad Pereira el colegio, tiene que pagar peaje Senadora Imelda Daza, paga peaje para ir a la universidad, al hospital, mis hermanos lo pagan para entrar y salir de su municipio todos los días para educarse, que es un derecho fundamental.

Nos toca pagar peaje para trabajar y nos toca pagar peaje incluso para salir a visitar y a llorar a nuestros muertos, allí quedan los cementerios, afecta el turismo, a la competitividad y el desarrollo y les hablarán seguramente aquí, de una ruta alterna, que es la ruta de la 51B que construyeron hace 27 años, Congresistas y Ministro hace 27 años, Puerto Colombia era un municipio de 20.000 habitantes, hoy es un municipio de más 54.000, todas sus dinámicas han cambiado.

El corredor universitario, tiene no solamente la Universidad del Norte, la Universidad del Atlántico, sino un crecimiento urbano y desarrollo urbano territorial increíble que dan cuenta de unas dinámicas totalmente diferentes, esa vía se colapsa por sí sola, y hoy, además, también está totalmente cerrado por obras.

Esa vía, nosotros hemos intentado decirles, que por favor consideren esas nuevas dinámicas que son argumentos más que suficientes, sobre la inviabilidad histórica, además de Papiros.

Ministro, queremos creer que tiene voluntad de diálogo, pero nos ha cerrado las puertas, desde que llegó al Ministerio solo se ha comunicado con nosotros a través de medios de comunicación, han respondido oficialmente y dirán hoy, seguramente que no prometieron, lo que nos prometieron, que es el no cobro para categorías C1 y C2 y continuidad de diálogos para categorías C3 en adelante, para poder retirar la caseta y reestructurar el cobro, el lenguaje importante, porque esta no es una comunidad que haya querido herir el Erario público, hemos dicho, evalúen la situación financiera y reestructuren, lo ratifica así la Defensoría del Pueblo, y la Procuraduría General, los únicos organismos que nos han acompañado con seriedad en este proceso, lo que este ministerio y la agencia nacional de infraestructura han hecho, si conocen el concepto es *gaslighting* institucional.

Dijo hoy el Viceministro “que no podemos condicionar el funcionamiento de estas concesiones, a unas situaciones particulares para referirse a rutas costeras que tiene cinco peajes”, esa frase realmente responde a una visión centralista que rechazamos por decirlo menos, mirar a las regiones como prometió este Gobierno, mirar al caribe y, ya termino, que le apoyo y le dio el poder, es considerar las situaciones particulares de una comunidad que lleva 27 años presa en su territorio, y que hoy quiere cuestionarlo y en justicia ser escuchada y atendida.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchísimas gracias, me disculpa tal vez puse mal su nombre, me lo puede decir.

**Doctora Karol Solís:**

Karol Solís.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Sí muchas gracias a Karol Solís y tiene la palabra Nataly Álvarez.

**Doctora Nataly Álvarez:**

Sí señora, congresistas, en el sector de Papiros hay más de 8 riesgos graves, hallados por la agencia de seguridad vial, en Papiros hay bastante muertes, frente a ello, hasta hoy este Gobierno, ha sido indolente, este peaje pone en riesgo la vida, afecta al sector educación y una población estudiantil, a nosotras y a nosotros, la gente trabajadora.

Hoy le estamos solicitando que como congresistas y al Ministro, trabajen para que no se vulneren más nuestros derechos, este peaje no opera bajos principios, de equidad y justicia social.

Al Ministro de Transporte, nuestra comunidad no tiene un problema personal con usted, nuestra comunidad tiene un problema con un funcionario que miente y que burla los acuerdos, tenemos un problema con una entidad que ha sido sinceramente tramposa, la ANI, escúchenos, cúmplanos, si el Presidente ve este debate, quizás si alguno o todos ustedes, congresistas, le mandan un trino, dígame que aquí contamos con tan solo cinco minutos, pero si él nos concede 15 minutos a esta comunidad, que más del 64% votamos por él, le aseguramos apoyaría el traslado de Papiros.

Congresistas, nuestra petición no es un capricho, en la mano del Ministerio de Transporte, y en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), están las propuestas presentadas por las autoridades locales y civiles, en las que se demuestran que es posible, el realizar el traslado de operaciones de la caseta Papiros, incluso, aumentando la cantidad del recaudo actual, las cuales la ANI, aun no nos ha dado razón, del porque no son viables, y contrario a ello, nos quieren imponer una tarifa diferencial que, además incentiva el bajo recaudo que actualmente tiene esta caseta.

Ministro, mientras operan de esta manera burlando pactos, no representan al Gobierno del cambio, cual es el mensaje que el Gobierno envía a la ciudadanía actuando de esta manera, ante una ciudadanía, una comunidad que sea manifestado de manera pacífica, completamente pacífica o solo escuchan a la ciudadanía, cuando toman las vías de hecho. Congresistas gracias permitirnos visibilizar esta lucha, nosotros les pedimos que no nos dejen solas y solos, ustedes son contra peso de poder, frente al incumplimiento del ejecutivo, su buena representación es toda la esperanza que tenemos, que los medios nos escuchen, que alguien cuestione al presidente.

A quien también le pedimos nos abra una línea de diálogo, es toda la esperanza que tenemos, todavía creemos que es posible, que algún cambio de repente ocurra, Ministro William Camargo, queremos creer en usted, sinceramente queremos creer en la palabra del Gobierno, en la palabra del Gobierno del cambio, muchas gracias.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias y queda una intervención del señor Alcalde de Puerto Colombia Wilman Vargas.

**Doctor Wilman Vargas Alcalde Puerto Colombia:**

Muy buenos días, un saludo especial al Ministro de Transporte, a su equipo, honorables Senadores de la República, a la comunidad de Puerto Colombia, que vino a este recinto hacer un reclamo justo.

Al comité no más peaje, Karol ingeniera, muy buena intervención y estoy totalmente de acuerdo, con todas las intervenciones y quiero decirle Ministro, quedaron dos compromisos claros. Presentamos el 8 de febrero en la universidad del norte, dos propuestas.

Una propuesta la mencionó el doctor Zabaraín, la redistribución de tarifas, en los distintos peajes que tiene la concesión costera y circunvalar de la prosperidad, peaje de Marahuaco, peaje de Puerto Colombia, peaje Papiros, peaje de la circunvalar de la prosperidad, el que está en inmediaciones de Galapa y el que está en la vía Juan Mina, si quitamos el peaje de Papiros, no por capricho, sino por todos los inconvenientes mencionados, lo que quiere la comunidad de Puerto Colombia, es que la tarifa se redistribuya en el resto de peajes, y al final no hay ningún desequilibrio económico, es justo con el Gobierno, justo con los inversionistas, pero es justo con el pueblo, es justo con la gente, un peaje que está ubicado prácticamente en la zona urbana de Puerto Colombia, y que desde el punto de vista del desarrollo urbano territorial, afecta mucho el crecimiento, la expansión y la competitividad de Puerto Colombia y del departamento del Atlántico.

La otra propuesta que presentamos, el desvió de las categorías C3 en adelante hacia la circunvalar de la prosperidad, ninguna de las dos propuestas o de ninguna de las dos propuestas hemos recibido respuesta y, otro aspecto importante Ministro, nuestra gente está cansada de resoluciones temporales, necesitamos una resolución definitiva, donde se hagan valer y donde se respeten los pactos, pactos con la gobernación del departamento, con la comunidad, con la Procuraduría, con el Ministerio de Transporte, ustedes estuvieron con la Defensoría del Pueblo y con el Municipio de Puerto Colombia, en pleno, para que las categorías C1 y C2 no se cobren más a su paso por el peaje Papiros y que se analicen las categorías C3 en adelante.

Es un reclamo justo, no es un reclamo caprichoso, es un pedido de la gente respetuoso Ministro y como manifestaban creemos en que el Gobierno del cambio, le va a cumplir a Puerto Colombia, porque la condición o la situación del peaje Papiros, no es la misma que un resto de peajes en Colombia.

Entonces este reclamo, se lo hacemos por nuestra gente, porque Puerto Colombia continúe transformándose y porque definitivamente se convierta en la punta del ansa del desarrollo turístico del departamento del atlántico, gracias.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias, señor alcalde y finalmente le damos la palabra a Miguel Ramón Linero, quien es



el Defensor Regional del pueblo del departamento del Atlántico.

**Doctor Miguel Ramón Linero, Defensor Regional del Atlántico:**

Muchísimas gracias, señora Presidenta, un saludo muy especial al Senador Gómez Amín, a todos los senadores y, por supuesto, a la comunidad de Puerto Colombia.

No me voy a tomar mucho tiempo, voy a procurar ser muy breve y muy somero, y a lo mejor seré tautológico, pero si quiero dar un pequeño contexto que he recogido, de lo que ya el Senador Gómez Amín y todos los aquí presentes en la mesa han expuesto.

La caseta de peajes del control Papiros, es una caseta alrededor de la cual ha diferentes vulneraciones de derechos humanos, y esto como ente de control de derechos humanos lo destacamos, el derecho a la vida, a la integridad, a la seguridad vial, derecho a la educación, y así muchísimos más derechos como los derechos económicos, sociales y culturales, derecho al desarrollo económico.

Esta Defensoría del Pueblo Regional Atlántico, asumió la secretaria técnica de estas mesas de trabajo, por pedido de todas las partes intervinientes y lo hicimos en nuestra labor de mediación, en aras de buscar unas soluciones y de ser garantes de las mismas y, por supuesto, de hacer un seguimiento a los compromisos que estas mesas se llevaran a cabo.

Hemos procurado porque sean unas mesas de trabajo amplias, de puertas abiertas con todos los representantes de la comunidad y esto es muy importante, están representantes del sector educativo, transportador, comercial, profesores, en fin, y todas las entidades o las entidades representantes del estado, trabajamos con la Procuraduría Regional y también hemos llamado a la Contraloría, eso es muy importante.

Así mismo, es muy importante destacar que la Defensoría del Pueblo es un ente de control y que las responsabilidades de quienes adquieran los compromisos es de ellos mismos, así, pues la responsabilidad de los compromisos que ha adquirido el Ministerio de Transporte y la ANI es de ellos mismos y no tienen nada que ver y no dependen de una línea directa de la Defensoría del Pueblo; llamar la atención de que esta Defensoría técnica ha redactado estas actas que sí veo que muchos las tienen, pero se las haré llegar nuevamente, pues para que tengan conocimiento de las mismas, quienes no la tienen. Y hacemos un llamado y hemos hecho un llamado muy importante al seguimiento y al cumplimiento de los compromisos y aquí quiero llamar la atención del oficio del 11 de mayo de nuestro Defensor del Pueblo Nacional, doctor Carlos Camargo, en donde le escribe al Señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo y le expresa de manera muy respetuosa, le hago un llamado a cumplir los compromisos adquiridos, se cumplan los compromisos adquiridos por el Ministerio de Transporte y la ANI en las mesas de trabajo que sesionaron el 17 y el 24 de marzo, en el

que quedó estipulado no se realizará el cobro de las categorías 1 y 2, insto al cumplimiento de los demás compromisos.

Destacó un cumplimiento a un compromiso importante por parte de la Gobernación, que fue la habilitación de la antigua vía 51B, que aquí hemos llamado la atención y destacado, que no tiene nada que ver con el compromiso de la caseta y eso se estipuló en las mesas de trabajo, destacó el Defensor del Pueblo Nacional, que si las entidades y las autoridades no honran los compromisos, la comunidad pierde la confianza en las instituciones y se generan nuevas conflictividades sociales, que podrían desencadenar en hechos de violencia y ojo; es muy importante también llamar la atención de que todas las movilizaciones alrededor del peaje Papiros, han sido pacíficas; con eso, pues mostrar un poco lo que ha hecho esta Defensoría del Pueblo. Nuevamente, reiterar el cumplimiento de los compromisos, nosotros tenemos ese seguimiento y ese listado de compromisos que repito les haré llegar.

Pero, finalmente, de manera muy respetuosa quiero hacer 2 solicitudes muy puntuales y muy rápidas: en primer lugar, solicitar al Vicepresidente de Planeación de Riesgos y entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Guillermo Toro Acuña, aclarar los contenidos de los actos administrativos de la ANI, del oficio de fecha 11 de mayo de 2023, en el que establece que reiteran la solicitud a la Defensoría del Pueblo, dado que durante toda esta semana, nos hemos acercado a su despacho para solicitarles el espacio y la convocatoria para reunión sin recibir respuesta. Número dos: solicitud número 2, muy respetuosa también y esta para el Señor Ministro de Transporte, también que hagan la aclaración en la resolución del Ministerio de Transporte del 15 de mayo, que es la que extiende nuevamente el cobro del peaje Papiros hasta el 30 de mayo.

Y bueno, no voy a leer allí la comilla porque me voy a demorar, pero allí también mencionan que por la Defensoría del Pueblo no se han podido realizar estas últimas mesas, solicito se haga esta aclaración, señor Ministro y, también al Vicepresidente de la ANI, por cuanto ambos Actos Administrativos, establecen una narrativa y una información que es incompleta, en cuanto omite hechos relevantes, en materia de la convocatoria del 12 de mayo, que fue por solicitud de la ANI, del día 11 de mayo y, pues fueron convocadas de manera inmediata, yo recibí a mi chat Whatsapp un oficio solicitándome unas mesas para el 12 de mayo y eso fue lo que yo hice, entonces sencillamente quiero solicitar esa aclaración, además, diciéndole que las puertas están abiertas para que sigamos trabajando en estas mesas de trabajo y que se continúen desarrollando las mesas como han de suceder, que sé que son con el diálogo y el cumplimiento de los compromisos, muchísimas, muchísimas gracias.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias al señor Defensor del Pueblo del Atlántico con esa intervención, reanudamos la sesión formal y le damos la palabra al Señor Ministro de Transporte, para poder asumir todas estas inquietudes y planteamientos muy completos que se han hecho alrededor de este debate; tiene la palabra el doctor William Camargo.

**Doctor William Camargo Triana Ministro de Transportes:**

Gracias Presidenta, primero que todo un poco en atención al respeto al tiempo, agradecería me indique cuanto tiempo tengo para responder las inquietudes, dado que, como nos hemos dado cuenta en las dos últimas dos horas aproximadamente sí, hora y media, pues se han presentado inquietudes adicionales, algunos pronunciamientos por parte de la comunidad y, pues es importante tratar de darle cobertura integral a todas las inquietudes que se han presentado.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Señor Ministro inicialmente eran 20 minutos, pero yo no estaba al tanto de la cantidad de intervenciones, dígame usted cuanto tiempo necesita y está comisión desde luego se lo concede.

**Doctor William Camargo Triana Ministro de Transportes:**

Gracias Presidenta, yo le agradecería contar con unos 30 minutos, 35 minutos.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Si necesita algo más, con el mayor gusto.

**Doctor William Camargo Triana Ministro de Transportes:**

Perfecto, muchas gracias. Bueno, en primer lugar, saludar obviamente al doctor Mauricio, por la convocatoria, al cocitante también, al Presidente al doctor Cepeda, a los honorables Senadores que nos acompañan, al equipo del Ministerio Público, al Alcalde de Puerto Colombia, con quien hemos tenido oportunidad de encontrarnos y trabajar en este tema desde cuando este servidor era presidente de la ANI, a senadores y senadoras que nos acompañan, a los ciudadanos significativos y representantes de las comunidades y obviamente a los colegas del equipo de Gobierno que hacen parte del sector transporte y a los medios de comunicación que hacen parte de esta convocatoria.

Lo primero, si me ayudan por favor con la presentación, que nos permite obviamente ubicar, si redundo en algunos de los temas les pido disculpas, pero es un poco para no perder el hilo de la presentación que busca dar como un contexto completo de la forma como este proceso se ha

venido dando y que asocia, adicionalmente, una responsabilidad para el Estado, para el Ministerio y para los servidores públicos que hacemos parte del ejercicio de concreción de políticas del Estado y que obviamente tiene en los representantes y en los ciudadanos una obligatoriedad de acompañar o más que una obligatoriedad, una misionalidad frente a proyectos de este estilo, entonces lo primero, pasemos por favor.

La trazabilidad contractual es importante, ¿por qué? Porque nos ubica frente a la regla principal que aquí está entrando en la discusión y que, adicionalmente, no corresponde a un ejercicio que este Gobierno haya incorporado como elemento fundante de la discusión, los procesos concesionados de 4G, 3G, de primera generación corresponden a instancias anteriores de Gobiernos diferentes obviamente al Gobierno del cambio, que es la primera vez que tiene la posibilidad de estar en una opción alternativa para el país, que creo que para todos considero yo es saludable y obviamente tienen unas reglas de operación que en su momento gestaron esa posibilidad, eso tiene obviamente unos componentes que obligan por un lado unos alcances que establece el concesionario, en su oferta y que inicialmente el Estado debe honrar, este contrato se firma en el 2014, inicia preconstrucción meses después de que se firma y el proceso de construcción inicia hasta en 2015.

Si uno lo mira en términos del tiempo que tuvo esta etapa previa, fue relativamente afortunado porque obviamente es un contrato que recibe una concesión en ejecución y la retoma y que tiene un CAPEX de 2 billones de pesos y un OPEX que es la operación, de 1.9 billones de pesos, no son cifras menores, hace parte un poco del paquete de 4<sup>ta</sup> generación que sumado es equivalente en el ejercicio que ha hecho el país, desde 1<sup>a</sup> a 4<sup>a</sup> Generación a tener alrededor de 4 a 5 Reformas tributarias, eso no es menor, porque ha permitido adelantar el portafolio de infraestructura y, adicionalmente, incorpora unos compromisos que, tanto el Estado como las entidades adscritas que lo materializan. Está comisión tiene obviamente allí también, un ejercicio de acompañamiento y de responsabilidad frente a la aprobación presupuestal y a la verificación del impacto de estas decisiones desde lo económico y desde lo social, una obligatoriedad que honra esos compromisos, la construcción, estos listados digamos están para conocimiento de ustedes.

146 kilómetros efectivamente, construcción de dobles calzadas, segundas calzadas, mejoramiento de 12 kilómetros, rehabilitación de 88 kilómetros y operación y mantenimiento que es la etapa en que en este momento estamos, de 81 kilómetros de calzada sencilla, 7 de segunda calzada y 11 kilómetros de doble calzada; esta concreción tiene obviamente un marco normativo, pasemos por favor a la siguiente...

Ese marco normativo establece unas reglas de operación desde el Estado como política pública pero también para los servidores públicos y para honrar el compromiso que establece el Gobierno

de su momento frente a una política de Estado, simplemente para referir un dato, el Conpes que dio origen a esta consolidación del proyecto de 4G, estimaba como fondos contingentes, es decir, los recursos que pueden cubrir tarifas diferenciales o riesgos comerciales, un valor estimado de siete billones de pesos; ese valor como lo vamos a ver más adelante ya se está quedando corto, frente a lo que ha emergido como una realidad de la concreción de este proceso de construcción de infraestructura y es que en su momento no consideró los impactos de manera suficiente, que la construcción de esta infraestructura generaba, perdimos la presentación, pero no importa, seguimos sobre lo que tengo yo aquí previsto, esa constitución obviamente habilita al ministerio, para fijar tasas y contribuciones para recuperar los costos de los servicios que les prestan a quienes se benefician, obviamente de la provisión de los mismos.

Adicionalmente, la Ley 105 nos faculta para establecer, recaudar peajes y construir rehabilitar y conservar vías, a partir de esta fuente de pago y, adicionalmente, permite que el Estado otorgue concesiones, eso en la práctica es un proceso saludable para el país, que empezó en 1991, 1993 aproximadamente, con las primeras concesiones que estructuró en el Invías y que hoy en día ya está entrando en la quinta generación y que esperamos en este Gobierno un poco en la pregunta del Senador Martínez, perdón discúlpeme, discúlpeme, estoy porque me disculparan la memoria, a pesar de sí, González, perdón, del Senador González, tiene que ver con la política pública, que obviamente cada Gobierno tiene que revisar y reajustar y que en la práctica, tiene en este vehículo un instrumento esencial, digamos ha funcionado con las limitaciones que tenemos a veces en el control, pero ha permitido un proceso de consolidación de infraestructura saludable.

Hay que hacer ajustes, claro que sí, eso es parte de lo que las diferentes generaciones han incorporado, por eso tenemos una quinta generación; en la medida que esos contratos, establecen unas reglas de operación, no se pueden modificar sin el aval del concesionario, porque implica una responsabilidad para la entidad y, adicionalmente, para el funcionario que toma esa determinación de manera autónoma y tiene obviamente implicaciones. Lo tercero, es que la Ley 1508, habilita también un derecho a esa retribución, que es un poco la Ley de Apps, que es en la que están anclados tanto estos mecanismos, como los de iniciativas privadas; ese marco normativo también establece una obligación de cobrar esos servicios, no puede haber tarifa cero, eso es una realidad que tiene, inclusive, incorporado como taxativo, el mecanismo de adopción del tema de peajes.

¿Cómo financiamos? la siguiente por favor... la infraestructura que estamos construyendo, seguramente alguno de ustedes conocen esto en detalle, pero esto tiene dos componentes: por un lado y esto corresponde a un tema de política pública que

está en los Conpes y en el mismo plan maestro de transporte intermodal, con recursos que se apropian en el presupuesto nacional; el CAPEX y los recursos de operación y mantenimiento que vienen de cobro a los usuarios, por el uso de esta infraestructura de transporte; esos, ese Capex y Opex definen en principio, el valor total del proyecto y determinan una proyección en función del número de años en que la concesión va a estar operando, que se cubren con los recursos que provee el Estado en vigencias futuras y con el recaudo del peaje; esos dos mecanismos que la misma 1508 reconoce, suman en el último año por una reglamentación que se dio en 2022, una fuente adicional que es la valorización; esa valorización estuvo suspendido por un tema de definición de método y sistema, sustraído del ordenamiento jurídico y limitó al Estado la posibilidad de tener una fuente alterna que desde la misma Ley 105 en el artículo 30, estaba establecido como mecanismo para financiar la infraestructura.

¿Eso que ha generado? que parte de lo que ese mecanismo de valorización hubiera podido cubrir para construcción, o, inclusive, para mantenimiento de operación, terminara cargado en los modelos concesionados actuales, como parte de los recursos que debe pagar el usuario de la infraestructura, o también como parte de recursos adicionales que debe incorporar la nación en su presupuesto y que hacen obviamente su curso, en las instancias del Congreso para su aprobación; ¿Cómo se establecen las tarifas? Pasemos por favor... voy a tratar de ir muy rápido con esto, esas tarifas para calcularlas tienen en cuenta, el valor del proyecto incluye operación y mantenimiento, la capacidad y disposición de pago, es decir, la asignación de tarifas no desconoce la realidad socioeconómica de cada región en particular, así como tampoco la puede desconocer la asignación de tarifas diferenciales y eso tiene un tratamiento especial y una reglamentación, que además está establecida por el Ministerio en una resolución del año 2008.

Un aspecto importante es el tráfico promedio diario estimado, es decir, el número de vehículos que pasan por esa infraestructura, el tipo de vehículo y el alcance del proyecto, esos cinco elementos, esos cinco elementos son los que configuran el balance entre costo del proyecto Capex y Opex y lo que financia el Estado, o lo que acompaña el Estado con vigencias futuras y los recursos que se pueden captar por peajes; nos devolvemos un minuto... porque allí, la Ley 105 establece también la posibilidad de las tarifas diferenciales, que se fijan en función de las distancias que se recorren, o de características vehiculares y de costos de operación, esa Ley 105 en ninguna de sus partes o acápite, establece la tarifa cero; esto es importante porque a los servidores públicos, lo que nos está arreglado y a los particulares lo que no les está prohibido y creo que en ese sentido desde la responsabilidad que asumimos quienes estamos al frente de carteras, o de entidades en ejecución, de proyectos y contratos del Estado, nos corresponde una responsabilidad frente



a las decisiones, frente a los compromisos, pero también, frente a los contratos y la Constitución, pasemos a la siguiente por favor...

En el caso particular de este proyecto, las fuentes de financiación son en esencia vigencias futuras, que es el 55.5% y el recaudo de peajes, que en la definición de VPIP, quiere decir el valor presente del ingreso de peajes, que se debe estimar en cada momento en función de cómo anualmente se está comportando el peaje. El Conpes 3760, que era el que le refería al inicio, establece que para que el Gobierno pueda acompañar los proyectos de 4G, debe tener una asignación presupuestal, además, del valor de los proyectos al interior, los fondos de contingencia que son los mecanismos en cada contrato, de los cuales se desprende, o se financia, o se cubre mejor, el tema de diferencial de recaudo, o de riesgo comercial y es todo aquel recaudo que definida una tarifa al inicio del contrato, se vaya a afectar en el curso del mismo, para restablecer el compromiso de pago, aquí no hablamos de equilibrio económico, sino el compromiso de pago que estableció el Estado.

¿Eso qué significa? que ese programa que inicialmente estaba estimado en 64 billones de pesos, hoy tiene un fondo de contingencia de siete billones, que para cada uno de los proyectos que tiene App, tiene un valor determinado; más adelante vamos a retomar este punto, porque es importante en términos de lo que hoy en día, frente a este proyecto y frente a otros proyectos en la zona, está tensionando el presupuesto de la nación y las posibilidades que tiene la Ani, como ejecutora de estos contratos frente a los concesionarios, para activar nuevas tarifas diferenciales, o considerar la extensión de recaudos, llamémoslo así, de valor cero, mientras se concilian temas técnicos como es el caso de Papiros. ¿Quiénes se están beneficiando o quiénes se benefician de estas obras? que es importante aquí para ilustrar o para asociar un tema también de información y de nivelación, frente a lo que la ANI ha identificado en la zona, que además hace parte de los estudios socioeconómicos que en su origen, habilitaron la definición de la tarifa; tenemos una distribución porcentual de población, que es principalmente urbanita 84%, en una zona que efectivamente como lo decía, Carol, que hizo la participación, pasó de veinte mil habitantes en Puerto Colombia a 55.000.

Una población principalmente urbanita, que no es, adicionalmente, una población de bajos ingresos, si miramos a la derecha nos vamos a dar cuenta del nivel de escolaridad, y en el nivel de escolaridad tenemos, como profesionales y especialistas o con maestría y doctorado el 12% de la población, el 88% es población de menor nivel de Educación, en correlación menor nivel de ingreso y que principalmente tiene como decisión de viaje, en algunos casos cautivo el transporte público, el transporte público que hoy en día ya tiene una tarifa diferencial y que en ese 12% adicional, tiene de alguna manera lo que efectivamente refiere Carol, usuarios que tienen capacidad de moverse en

vehículo particular y también los padres de familia que llevan a sus niños al colegio, en ese ejercicio pasemos al siguiente... Una caracterización que hicimos del comportamiento del parque, porque eso también tiene que ver con un tema de progresividad, en la asignación de los beneficios del Estado, una identificación del valor de los vehículos, para identificar cuáles son los usuarios que están optando al beneficio del diferencial que hoy en día tenemos y encuentra uno que, alrededor del 32% de los usuarios tienen vehículos de menos de 35 a 40 millones de valor y el perdón 41, perdón y el 51% aproximadamente 59% casi el 60% tienen vehículos de más de 40 y 50 millones hasta vehículos de 100 millones de pesos o más.

Y aquí hay una primera reflexión frente a las tarifas diferenciales, que además es una promesa del Gobierno y que tiene que ver con la focalización de estos beneficios y es a quienes realmente beneficiamos con la asignación de tarifas diferenciales, ese dato es importante porque parte un poco de la tarea de la redistribución del ingreso y la focalización de los beneficios, para quienes realmente son usuarios vulnerables de la infraestructura o que no tienen capacidad de pago. Recordemos que el 88% el 80% se mueve en transporte público, el otro restante puede ser usuario de transporte particular, que aquí en esta discriminación nos sugieren capacidad de pago, vehículos no digo que de alta gama, gama media, gama alta y que además en el modelo que es algo que está a la derecha, nos pone con vehículos de 2008 hacia adelante y vehículos de 2018 a la fecha del 22%; es importante porque en la práctica de esa asignación, tiene que tener un carácter progresivo de la forma como se destinan los recursos.

Ese ejercicio se hace en todas las zonas del país, cuando hay peajes, se hace un análisis de tarifas diferenciales justamente para, trasladar esos beneficios a quienes efectivamente son de alguna manera afectados por la instalación o el cobro de un valor adicional, cuya capacidad de pago no puede cubrir; en el balance de los compromisos que se han adquirido, pasemos por favor y las reuniones, aquí está la trazabilidad de lo que efectivamente en diferentes mesas de trabajo ha acogido en la conciliación y la concertación la ANI en su momento y el Ministerio. El 8 de febrero que fue cuando en algún, en el, por las circunstancias de aumento de tráfico, por la afectación de las 51B, se abordó una discusión frente a una compensación por un tema de tráfico que no podía efectivamente el concesionario administrar, porque lo que terminó pasando es, que el tráfico venía por 51B, se trasladó al corredor, esa capacidad de respuesta no la tenía el concesionario, eso era claro, él, inclusive, en noviembre, diciembre, hizo un compromiso de levantar la talanquera cuando la longitud de esa fila llegara a 20 vehículos, eso hay una verificación de cómo efectivamente lo logró o lo hizo y, a partir de allí se estableció un compromiso, de que el peaje se restablecía, tan pronto la 51B quedara habilitada, porque en últimas,

esa alternativa permitía que usuarios de esa zona tuvieran una opción de tráfico.

El tema de la iluminación, lo que se acordó es superado un tema de diseños y de importación de los elementos led de energía solar, con los que se iban a instalar, tres meses para que el concesionario instalara la iluminación; ese compromiso se hizo, inclusive, antes del ocho de febrero, yo estuve en esa reunión hacia noviembre, diciembre, con el concesionario y asumió un compromiso de materializar el diseño de esa iluminación y la instalación. Y un acto de restricción entre el Ministerio y la ANI, para efectos del tema de vehículos de carga, el 13 de febrero, se hace una nueva mesa, se recogen propuestas de transportadores, sector educativo y Alcaldía, para el traslado del peaje y el tema de la revisión de seguridad y de la ubicación de la báscula, el 22 de febrero la solicitud de suspensión de peaje, el no cobro de categorías uno y dos y hasta donde me ayuda la memoria y reposa en las actas, no se presentó en ningún momento.

Además, porque normativamente no lo podemos hacer, la posibilidad de que la suspensión tuviera carácter definitivo y más adelante vamos a ver porque, esa decisión tiene frente a eso unas implicaciones presupuestales, que terminan afectando el Presupuesto General de la Nación como lo vimos anteriormente. El 15 de marzo se solicita el no cobro de categorías uno y dos, la solicitud de restricciones en las que hemos contado con el acompañamiento del Alcalde de Puerto Colombia, con la instalación de unos elementos de control y, adicionalmente, las resoluciones que se vinieron materializando que más adelante les vamos a verificar. El 17 de marzo se verificaron unos compromisos o se asumieron frente al tema de seguridad vial, no es la primera vez que el tema entra en esta conversación y ya hay desde el concesionario un chequeo, de las observaciones que hizo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de la operatividad del peaje, asociado la ubicación del Tac y la forma como se hace eficiente la circulación por allí, se reitera el tema del no cobro de categorías 1 y 2 y todo el tema del censo de estudiantes y de transportadores en Puerto Colombia.

El 24 de marzo se continúa con la suspensión y hay una revisión del modelo financiero, frente a las implicaciones en el corto y mediano y largo plazo respecto a esa concesión y todas las mesas efectivamente como lo refiere el Defensor, fueron acompañados por la Regional de Atlántico de la Defensoría, que ha servido y lo agradecemos de secretaría técnica en las diferentes mesas, ¿qué aspectos a la fecha efectivamente hemos cumplido? y algunos no estaban a cargo de la ANI, la carrera 51B que fue la que de alguna manera detonó esta situación, además del tema histórico que vienen con la ubicación del peaje en una zona de conurbación, que sucede con mucha frecuencia cuando las ciudades alcanzan las zonas interurbanas, la gobernación efectivamente la honró, esa habilitación ya permite una alternativa de tráfico sin cobro, sí, para los desplazamientos, el estudio de la evaluación técnico

financiera, que la ANI se comprometió a desarrollar y ya tiene tres alternativas, inclusive, se han venido socializando y cuyo compromiso era, a partir de la reanudación de las mesas con la defensoría, presentarlo.

El tema de iluminación, el compromiso efectivamente se ha llevado a cabo y ya hay diseños y estamos a la espera de que el concesionario tenga los dispositivos importados, porque es un tema obviamente que tiene que ver con tecnología, que no se produce en el país, porque es tecnología LED con energía solar, para su instalación y el tema de la báscula de pesaje, en donde la Agencia hizo unas recomendaciones, que no desaconsejan que la báscula se instale, pero si hay unas recomendaciones para que no exista esa afectación de tráfico sobre el carril central; algunas de ellas ya se hicieron, como es el caso de desplazar el Tac para el recaudo de peajes, de carril izquierdo a carril derecho y eso ya permite digamos un tema de seguridad en la zona, ¿qué Resoluciones se han firmado desde el Ministerio? pasemos por favor... algunas con suspensión 45 días, prórroga de suspensión el 25 de marzo hasta el 31 de marzo, nuevamente una prórroga hasta el 15 de abril, posteriormente una prórroga de suspensión hasta el 22 de abril, luego otra hasta el 30 de abril, luego otra hasta el 15 de mayo y una última, que nos prorroga la suspensión hasta el 30 de mayo.

Todo eso ha sumado 108 días de suspensión, en un dato que no es menor, porque cada día de suspensión no es frente al concesionario, sino frente al compromiso que tiene el Estado de honrar ese ingreso de 20 millones de pesos; es decir, cada día que ese peaje no recaude, que además no es un recurso del concesionario, es un recurso que daba una fiducia y posteriormente se habilita su pago, en función del cumplimiento de unos indicadores mensuales que tiene el compromiso, el concesionario, está costando 20 millones y el mantenimiento de aquí a diciembre, del no recaudo, podría estar sumando alrededor de 6.500 millones de pesos; esa es la discusión que en últimas cuando la empezamos a sumar, nos pone en el escenario de las implicaciones de afectaciones económicas de las decisiones que en algunos casos frente a estos proyectos de concesión se pueden o no tomar por parte de los servidores públicos que estamos al frente de esas tareas, ¿qué servicios se brindan? y ésta la vamos a pasar muy rápido, porque obviamente a pesar de que está suspendido el recaudo, la atención del concesionario frente a los servicios que brindan las concesiones, se sigue dando en la zona pasemos por favor...

Está todo el tema de atención de accidentes, primeros auxilios, mantenimiento y señalización, anterior por favor, son digamos los datos que ustedes conocen de las concesiones ANI; un tema que no es menor, las concesiones con peaje como en el caso de la ANI, que en el país son alrededor de 8.500 kilómetros y administran 117 peajes, permiten estos indicadores y obviamente una mejor respuesta a las afectaciones de la infraestructura vial, a los temas de atención de siniestros, atención de varados

y restablecimiento muy rápido de la capacidad vial, son relativamente eficientes, con temas por revisar para mejorar su operación, mientras que el caso del Invías administra con 32, 34 peajes, alrededor de 11.000 kilómetros; por eso, casos como el que referían de la vía Monquirá, u otros corredores a cargo del Invías, tienen un impacto importante en términos de calidad del servicio ofrecido, porque con esos recursos y este es, digamos el escenario en donde la comisión nos ha venido ayudando, e insistimos en que nos puedan ayudar un poco más, debe cubrir con esos 32 peajes y el recaudo, 11.000 kilómetros.

Y obviamente eso la obliga a extender y a adelgazar el nivel de intervenciones en cada caso, no puede prestar los mismos servicios, que un esquema concesionado que, además, tiene otras ventajas; ¿cuáles son las afectaciones económicas y el impacto de estas decisiones? Lo primero es que, pasemos por favor... como lo vimos, ya con las concesiones en operación en estos dos años, las 4G que ya han entrado en etapa de operación y mantenimiento, han generado un déficit, o un impacto mejor, en ese recaudo o en ese valor de siete billones, del orden de 140 mil millones de pesos, por afectaciones a tráfico, o por asignación de tarifas diferenciales, o por la no entrada en operación de algunos peajes, que hacen parte de las obligaciones contractuales y esas, digamos, limitaciones de poner en operación un peaje, giran inmediatamente contra esos fondos de contingencia, porque es una obligación del Estado.

Es decir, fíjense que de entrada ya tenemos, en solamente las 21 concesiones de 4G por estos tres riesgos, 142 millones de pesos que ya están afectados, afectando esos planes de aportes y esos recursos de los siete billones, nos faltan todavía 18 y 20 años, para que ese recurso de siete billones se pueda utilizar (no de los peajes no), ese entró aparte y ahorita sobre eso, gracias Senador, le hago una aclaración al momento que pase muy rápido por cada una de sus inquietudes; pasemos al siguiente por favor... Entonces en ese balance, ese fondo de contingencias que tiene siete billones, cuando lo vemos en concreto para este proyecto, nos indica en la parte de arriba, lo que el modelo de concesiones tenía previsto para ese fondo de contingencias; el color verde, nos establece cuál era el valor que ese fondo de contingencias para esta concesión, tenía previsto consumir año a año.

Ya en el año 2023 por esta afectación, estamos con un déficit de 8 mil millones de pesos, es decir, del valor que teníamos, que ya se consumió, estamos sumando hoy en día ocho mil millones de pesos, que no están todavía provisionados, hacen parte de la actualización de los planes de aporte, que deben recurrir al presupuesto de la nación y esa es la primera reflexión, que creo que es relevante en esta discusión, cada vez que activamos, un diferencial, o una tarifa diferencial, o dejamos de recaudar un peaje, o no activamos el cobro de un peaje. En este caso en particular, estamos girando

con el presupuesto de la nación, porque el contrato y el proyecto de 4G ya tenía previsto una plata, si esa proyección se mantiene año a año, pasamos de menos ocho mil millones de pesos, a tener un déficit en 2042 precios 2023, o valores 2023, de 400 mil millones de pesos; es decir, que adicional a los siete billones que tenemos para todas las concesiones, de los cuales le corresponde a esta concesión un pedacito, tenemos que sumar para esta 400 millones de pesos.

Si multiplicamos eso por 20, fácilmente nos da 8 billones que sumados a los 7, nos va materializando un déficit de 15 billones de pesos; luego cada decisión de estas, de no cobrar un peaje, de colocar tarifa cero por unos meses, o por unos periodos mientras se concilian los temas técnicos y las discusiones con la comunidad, o activar perdón o no activar peajes, podría estar sumando, o ya está sumando en esa proyección ocho billones de pesos más, que tienen que salir del Presupuesto de la Nación y presupuesto de la nación que termina financiando, usuarios que en algunos casos tienen capacidad de pago, eso en la práctica no parece razonable, cuando en principio lo que nos invita a honrar la Constitución y la Ley 105, es que quien usa la infraestructura, debe pagar por su operación y mantenimiento, porque en gracia de discusión, la construcción la está financiando en este caso el Estado, con el 55%.

Entonces, esa primera discusión es relevante en términos de lo que, como Estado, indistintamente de quien esté al frente esta cartera, o el partido de Gobierno al que corresponda, debe honrar y es ¿cómo se cómo, se complementan esos déficits que aparecen? Ahí, ya estamos, digamos, con ese fondo de contingencia, que nos obliga obviamente a recurrir a Hacienda, en un escenario con déficit fiscal, donde además tenemos un problema de una Adición Presupuestal en curso y donde la Reforma Tributaria que aspiraba a recaudar 20, 22 billones de pesos, hoy en día está recaudando menos, por efecto del entorno macroeconómico y todo lo que está pasando con las tasas de cambio y la afectación a los ingresos del Estado; luego esa decisión de no cobrar, así sea con diferenciales el uso de esa infraestructura, termina girando en contra del Presupuesto de la Nación, que podría usarse de manera más acertada en otro tipo de proyectos.

En educación, en salud, posiblemente en caminos comunitarios y no estar apoyando un ahorro de usuarios con capacidad de pago y, eso es parte, digamos, eso es una discusión importante en esto; pasemos... Evaluamos las alternativas y en esta diapositiva quiero detenerme dos minutos, porque estos fueron los escenarios que evaluamos o que evaluó la ANI, para efectos de estimar el impacto de la decisión. El hecho de mantener una base de diferencial tarifario de 2.400, ya está impactando el fondo de contingencias en 398.598 millones de pesos, en el largo plazo del contrato; el retiro del peaje, es decir, no cobrar el peaje o moverlo a otra localización, sin que esa fuente de recaudo esté garantizada, es un déficit de 563 mil millones



de pesos, el no cobro de la tarifa 1 y 2, que es una de las propuestas que ha estado en el medio de la discusión, implica un déficit de 520, 526.000 millones de pesos a lo largo de toda la vida útil del proyecto y el movernos con la tarifa de 1.800 que es la propuesta que tenemos acá, para tarifa 1 y 2 y restablecer las otras, nos genera igual un déficit de 432.000 millones de pesos.

Que se suma al plan de aportes que tenemos de 483.000 mil que ya está consumido, es decir, ese plan de aportes para este año ya se ha venido consumiendo, porque en ese corredor otros riesgos tarifarios se han materializado en otros contratos y ahora les explico ¿por qué? si ustedes miran esa gráfica que está a la izquierda, que es el plano de localización del peaje, esta vía que es la circunvalar de la prosperidad, que cruza por galápagos-Mina, se consiguió en su momento como una alternativa de paso para el tráfico que va hacia el norte de Barranquilla, para restringir la circulación de vehículos al interior del Distrito y eso no ha pasado, luego en la práctica el ingreso esperado de esos dos peajes, no ha alcanzado lo que los modelos sugirieron y ¿entonces a que estamos acudiendo? a ese plan de aportes de 483.000, para honrar los compromisos que el Estado adquirió en cada momento x del tiempo con el concesionario; luego parte un poco del ejercicio hay que verlo en la escala regional, porque si nosotros partimos de la base de que podemos reubicar el peaje, poner tarifa cero, solo en aras de la discusión y no tenemos el restablecimiento del ingreso por otro lado, ese déficit va a seguir creciendo y eso es parte de los escenarios que la ANI evaluó, que solicitó a la Defensoría habilitar el espacio para poderlos ilustrar y, me disculpo, lo haré por escrito, si eso generó frente a la motivación de la resolución alguna afectación que nos pusiera en riesgo, pero estaba orientado un poco al agenciamiento de las reuniones, que agradecemos nuevamente la Defensoría nos estaba ayudando a hacer.

Eso se activó, tan pronto se cerró ese modelo financiero y la evaluación, luego en la práctica cualquier decisión que tomemos, deberá contar, es deseable con el compromiso de que Barranquilla, por ejemplo, pudiese, porque, además, es saludable en términos de siniestralidad y tiempos de viaje y así lo hemos inclusive conversado con el alcalde de Puerto Colombia que nos ha ayudado en eso, a restringir el paso por las zonas urbanas, porque no logramos nada con proveer un paquete de infraestructura, con unos tráficos esperados que buscan sacar el tráfico de paso al interior de los municipios y ciudades capitales, hacia vías 4G, cuando no se hace la tarea en ese sentido y permitimos que los vehículos de carga, sigan entrando a los municipios y cascos urbanos, afectando la seguridad vial, los tiempos de viaje y el bienestar de los ciudadanos de esa zona.

Como conclusiones ya para ir cerrando, tenemos que: lo primero, la Nación y el Ministerio tienen la obligación de cobrar los peajes, porque es una fuente que financia operación y mantenimiento de las vías nacionales, hay unos imperativos legales,

que nos conminan a honrar esos contratos y esos mecanismos de pago; lo segundo, estamos actuando en el marco de la Constitución y la ley, en especial lo que determina la Ley 105, que es la Ley que nos habilita, para cobrar peajes y valorización, la 1508 que es la Ley de infraestructura, la Ley de Apps y el Conpes 3760, que nos estableció el rango en el que nos podemos mover para aplicar tarifas diferenciales; tercero, hoy en día hay un beneficio por la suspensión del cobro del peaje en personas como lo vimos con mayor capacidad de pago, mientras que población con menores ingresos ya tiene el beneficio, porque se están movilizándolo en transporte público, justamente porque son cautivas de transporte público y no tienen la posibilidad de tener un vehículo particular y aclaro no estoy satanizando el vehículo particular.

Simplemente que en la lógica de la movilidad sostenible y en una premisa que además hace 40 y 50 años, las ciudades y el mundo está adoptando, quien contamina paga y quien ocupa el espacio paga y además en el Estado, quien se beneficia de los servicios que presta, pues debe cubrir un valor mínimo y es lo que estamos planteando para esos usuarios, que tienen además capacidad de pago como lo vimos y que adicionalmente no podemos nosotros establecer tarifa cero; ahí están los diferenciales que estamos viendo, desafortunadamente la presentación no nos ayuda a discriminar, pero la tarifa contractual es de 6.300 para categoría uno, el diferencial que teníamos hasta antes del ocho de febrero, era de 2.400 y adelgazamos un poco estresando ese modelo financiero, para proponer una tarifa diferencial para categoría uno de 1800 y en categoría 2 la tarifa contractual es de 7.800, teníamos una tarifa 2.400 antes del 8 de febrero y la que estamos proponiendo para el 30 de mayo, o para la siguiente resolución es de 1800 pesos.

Adicional se han revisado seis mesas técnicas, donde obviamente se evaluaron las alternativas, se presentaron las estructuras tarifarias, se exploró el tema de la reubicación de peaje, pero esta reubicación tiene las implicaciones que les referí y es que yo traslado el peaje, pero a un corredor que no tiene demanda, luego lo que estoy haciendo es aumentar el problema para el Estado, porque no tengo la garantía de recaudo que haría probable cubrir eso; adicionalmente la propuesta de la ANI mitiga el impacto para algunos usuarios, sí para los usuarios de menores ingresos y también habilita lo que la Constitución y la norma nos permite, que es una tarifa diferencial para otros usuarios, se prevé una reducción obviamente de ese ingreso en categoría uno y dos, que representa un aporte adicional de la Nación, es decir el centro de esta discusión y ya con esto paso muy rápido a las inquietudes de los Senadores, de 33 mil millones de pesos, es decir que de prosperar la sugerencia o inclusive lo que el Ministro en su momento planteó, que no está leído en el contexto completo de tener tarifa cero, es un giro de 33.000 millones de pesos, que obviamente desde la ANI, no podrían acompañar y mucho

menos desde el Ministerio por el impacto en el tema presupuestal y porque adicionalmente hay una responsabilidad fiscal para los servidores públicos que tomemos esas decisiones.

Acá hay unos anexos inclusive están allí, pero quiero muy rápido pasar en cinco minutos, cinco, seis minutos, sobre los temas que cada uno de los honorables Senadores nos refirieron; en la presentación del doctor Miguel, el citante, que además agradecemos porque lo que han referido varios, es que este debate es saludable para lo que el país va a afrontar en los próximos meses, nosotros sí quisiéramos que los fragmentos de los videos se vieran en contexto, porque en últimas eso permite un poco de justicia, o mejor de claridad frente a como se presentaron los hechos y las afirmaciones que aparecen allí; lo segundo, mal podríamos nosotros evidenciado este marco normativo y las restricciones que tiene la ANI, tomar una decisión que vaya en contravía del marco normativo actual, esa es una situación bastante complicada, un poco para mí, un poco más para la ANI frente a la responsabilidad que tienen, en el daño antijurídico para el Estado, por no honrar un compromiso contractual, que está atando una fuente de pago; lo segundo la suspensión definitiva, está claro que con ese marco normativo y las restricciones y la operación del contrato, no podemos habilitar, si la suspensión definitiva del recaudo o inclusive la tarifa cero para uno y dos no tiene marco normativo en el cual nos podamos mover y lo hemos hecho de carácter temporal, con las implicaciones de impacto fiscal que ustedes vieron en el balance que les presenté.

Los compromisos Senador Miguel efectivamente, se han cumplido, Mauricio discúlpeme, Mauricio, doctor Mauricio, se han cumplido parte de la ANI y estamos en la disposición de sentarnos con las comunidades, con el acompañamiento del Senador para que las verifiquemos, igual ese espacio que nos estamos dando que insisto no es definitivo, nos permite ir alimentando esa información y teniendo la tranquilidad de que no vamos a tomar una decisión, por un lado, que vaya a afectar el presupuesto o los ingresos de la Nación, que ponga en riesgo los contratos, por la obligación que tenemos de honrarlo y que recoja las preocupaciones de las comunidades en su mayoría, habrá algunas que difícilmente por imperativos legales, podríamos acompañar, pero es parte un poco de lo que hemos venido construyendo en estos meses.

Lo segundo, es que el Gobierno de manera responsable, además como lo refería también en el cuestionamiento que nos hacía el Senador Ciro, tiene una responsabilidad hoy en día, de plantear cómo va a afrontar el tema de los peajes y yo me separo un poco de la generalidad que propuso, porque jamás he acompañado que los peajes no se honren, es más desde cuando estaba en Bogotá, he sido siempre defensor porque además vengo del mundo de la ingeniería, de que la infraestructura se financia y se mantiene con peajes, luego yo acompaño todo lo que desde el punto de vista del Estado implique,

porque además es mi obligación legal y un tema de principio, como ingeniero en transporte y vías de honrar los compromisos de los peajes.

Ese es un mecanismo que aquí en muchas partes del mundo, permite construir infraestructura y desde la ANI y desde el Ministerio va a ser la línea que mantengamos ¿por qué eso que nos permite?, seguir ofreciéndole al mundo la posibilidad de que vengan a invertir en nuestros proyectos y nos presten recursos, porque estamos honrando los pagos, cada erosión de estas fuentes de pago, implica una pérdida de confianza en bancas de inversión, en fondos de inversión y en fortalecer el portafolio del país, que nos cuesta bastante y que es equivalente como lo dijimos, a cinco reformas tributarias; en cuanto al tema de que refería el Senador Cepeda, de un peaje anti técnico, efectivamente parte de la revisión que hizo el equipo de la ANI, que podría sugerir el traslado, tiene una implicación y es que efectivamente trasladarlo aumenta el problema, porque en el otro corredor no estamos teniendo el recaudo que efectivamente compensa esa pérdida de ingreso en papiros; y eso es un ejercicio que hay que mirarlo en términos no solo de esta concesión, si recuerdan la presentación, la disminución de esa fuente puede obligar a que el contrato anticipe su liquidación.

Esa liquidación por sustracción de una fuente de pago, suma alrededor de 800 mil millones de pesos, que es el equivalente a garantizar al concesionario su utilidad, sin que haya hecho las obras, y eso es un mecanismo que está gravitando sobre este peaje y sobre otros, muy cercanos en la zona; en la medida que no se permita o no se habilite el recaudo y se honré ese compromiso, vías como la de autopistas del Caribe, corredor de carga que tiene un peaje cerquita, se ven expuestas a que se liquide anticipadamente el contrato y las cláusulas de liquidación de estos contratos, son costosas para el Estado y no permiten la entrega del servicio, sino que prácticamente es garantizar un ingreso, o una utilidad esperada y están del orden de medio billón de pesos, a un billón de pesos; es decir nos quedamos sin la fuente de pago, nos quedamos sin el proyecto y tenemos que pagar recursos, para compensar al originador o al concesionario que se gana la concesión y eso no fue un modelo que nosotros implementamos, esto viene de un modelo que se estructuró para generar lo que en su momento hoy acompañamos es confianza inversionista.

Esa fue una decisión que el Estado en un momento afortunado tomó, pero que hoy en día nos está de alguna manera desbordando, porque nos quedamos solamente con dos fuentes: peajes y vigencias futuras y hasta ahora vamos a empezar a aplicar la valorización; eso responde un poco al tema de política pública; el tema que refería el Senador Gallo, coincidimos en que efectivamente el modelo de peajes ya está teniendo un nivel de erosión, que le quita legitimidad y con las IPS hicimos un ejercicio un poco desafortunado hay que decirlo, fuimos muy optimistas con el ingreso esperado de esas casetas

nuevas y en algunos casos pasábamos en casetas existentes de pagar 9.000 pesos a 27.000 pesos en categoría uno; eso en términos sociales es difícil de materializar a pesar de que se vean las obras, por qué literalmente multiplicar en algunos casos por dos y por dos punto cinco el cobro del peaje, entonces hubo algunas decisiones que siguieron erosionando el modelo y que obviamente, para la siguiente generación la quinta y la sexta, ya tiene una adición que es la fuente de recaudo de valorización, pero también los modelos que en el caso del Valle y Quindío, ya se están explorando como vías del Samán, que permite que esa estructuración, no la haga un operador concesionado habitual, sino el mismo Estado y el paquete proyectos con mayores alcances y a eso le vamos a apostar un poco, sin desconocer que el esquema concesionado sigue siendo vital y necesario.

El Decreto 050 efectivamente reconoció una preocupación de carácter macroeconómico que estaba afectando el bolsillo de los colombianos y que prácticamente pone recursos de ahorro, porque no les impone el aumento del IPC, pero efectivamente eso es votar el balón hacia adelante, eso hay que restablecerlo y el decreto inicialmente tenía una expectativa de un año, mientras las condiciones macroeconómicas se domestican un poco, ya estamos revisando con Hacienda, el ajuste de esas tarifas, el momento depende un poco de unos activadores que tenemos que acordar con ellos, pero el mecanismo para compensar ese diferencial de ingreso que se da por la congelación de las tarifas, está previsto con Hacienda que se incorpore en la Adición Presupuestal ¿por qué? Porque en últimas es una irrigación directa del Estado hacia todos los ciudadanos, que les disminuye un pago que en principio puede volverse un ahorro en su ingreso, porque no están pagando el 13, 14 por ciento de aumento en la tarifa, pero eso es sostenible en un año, porque efectivamente si lo mantenemos en el tiempo, estamos generando un déficit anualmente, del orden de un billón de pesos en el primer año.

Si nos vamos a los cuatro años de Gobierno, puede llegar a 1.5, 1.7, porque esto es una indexación, es un poco la perversión del interés corriente y las tasas de rentabilidad que esperamos, o que en la práctica el dinero tiene en fuentes alternativas, sí que es un poco como se estructura esto; en cuanto a lo que refiriere el doctor Zabaraín, ya me tomó cinco minutos más Presidenta gracias; aclarar que los concesionarios no son propietarios de los peajes, tampoco lo son las regiones, los peajes son un mecanismo del Estado, para recaudar parte de los costos de operación y mantenimiento y en algunos casos permitieron construcción de infraestructura del 70% o 65%, con recursos de la Nación y el 45% como en este caso paga solamente operación y mantenimiento.

Luego lo que hace el Estado es, irrigar recursos en ciertas zonas, en algunos casos con el 45 en otras con el 55%, en otros con el 70%, para financiar Capex y parte del Opex y el restante en función de

la capacidad de pago, lo pagan los usuarios de la vía con tarifas diferenciales; eso pasa en Pasto, en Boyacá, en Santander, en el Eje Cafetero, en la Costa Norte, con la... no perdón con la aplicación de unas características particulares de cada zona, porque cada adopción de tarifa de peaje, hace un estudio socioeconómico, no son los mismos valores de diferenciales en la Costa o en Pasto, porque además la carga de los proyectos en impacto es diferente; no es lo mismo hacer una vía en el llano, que hacer una vía cruzando la Cordillera Central, los costos de mantenimiento son diferentes y la inversión del Estado puede ser mayor.

En el caso de la inquietud que nos plantea el Senador Ciro Ramírez, la aptitud de este servidor y del sector, es honrar los contratos y en el vehículo de los peajes, tenemos un mecanismo mientras encontramos una fuente alterna, que no va a reemplazar totalmente los peajes, pero sí puede disminuir el impacto de ese valor, en el pago de los usuarios de la zona y en algunos de, digamos usuarios de largo recorrido; porque si tenemos una fuente alterna que reemplace parte de esta fuente que se cobra a los usuarios, podemos balancear mejor el modelo, ya estamos empezando con los estudios, la idea es empezar ese proceso, que históricamente le hemos demorado al país; porque es claro para todos que la infraestructura genera beneficios no solo para los usuarios, sino para los propietarios y los suelos alrededor de las zonas, tanto en el sector urbano, como en el sector interurbano, pero no hemos recuperado o recaudado ese beneficio; se ha quedado de alguna manera puesto allí, con mejores oportunidades para esos suelos, luego allí esa pregunta de quién paga la infraestructura.

Hoy en día podemos decir que se cubre con tres actores el Estado con vigencias futuras, los usuarios con el tema de peajes y esperamos el próximo año ya empezar a incorporar, en las nuevas concesiones el tema de valorización, eso debe generar una posibilidad de que tengamos lo que en Estados Unidos se denomina peaje sombra y es que el pago del peaje no se siente, porque se traslada a otras fuentes de recursos, que posibilitan la construcción de infraestructura sin requerir el pago del uso diario, si no básicamente es como pagar un impuesto sin darse uno cuenta; pero ahí está una fuente adicional que hasta antes del Decreto número 2022 no teníamos y por eso estamos en este estrés, del costo del peaje, porque prácticamente el 45% se lo estamos cargando a los usuarios y por eso la tensión no solamente en Atlántico y en Bolívar, si no en Cauca, en Santander y en Boyacá, que obviamente la veíamos de cerquita cuando veíamos de Duitama a Tunja y aquí a Bogotá.

#### **El Senador Flórez:**

Digamos que lo que refiere el Viceministro Eduardo, tiene que ver justamente con nuestra obligación de tratar de honrar los compromisos y obviamente buscar una mínima afectación de daño antijurídico frente al Estado y es en esa línea que estamos desde el Ministerio moviéndonos, el tema



de los derechos que sugieren estamos afectando, lejos de nosotros, del sector o de los concesionarios, afectar el derecho a la vida, a la educación, a la movilidad, a la seguridad vial y a la economía y productividad, justamente la construcción de infraestructura busca habilitar de manera segura y eficiente estos derechos y los pone de relevantes, cuando efectivamente construye y finanza esa infraestructura con el concurso de la nación, con el aporte de los ciudadanos, pero también con unos estándares de exigencias que deben honrar los concesionarios y los contratistas cuando ejecutan las obras.

El tema del Senador González frente a la política de peajes, tiene que ver un poco con lo que le planteaba de las 5G, sexta generación y unos mecanismos alternos y obviamente nuestra obligación y compromiso de instar con los mecanismos que tienen los contratos a los concesionarios para que cumplan, lo que contractualmente están obligados a entregarle al Estado, a los ciudadanos y a los usuarios de las vías y es una tarea en la que nosotros no bajaremos la guardia, es un ejercicio que además desde la ANI se ha construido con relativo carácter en construcción, pero que se nos ha olvidado el mantenimiento de operación y ya estamos reforzando equipos, desde cuando entré yo a la ANI entendí que hay un problema de seguridad vial, un tema de operación y mantenimiento que tiene que modificar la forma como controlamos.

El tema de la preocupación del Senador Garcés, respecto al tema del Valle del Cauca y los tiempos que nos refería, hay una previsión de que en seis meses hacia el mes de octubre, tendríamos un puente permanente en el puente del sector del Alambrero, el Alambrado perdón, que fue el que se cayó hace cuatro o cinco semanas y ese compromiso efectivamente va a quedar en octubre cerrado y estamos habilitando recursos de 800.000 mil millones de pesos que nos pide la Gobernación, para el peaje Barragán que también es una alternativa para allí; ya generamos peajes diferenciales, para que el impacto en los transportadores en carga y pasajeros no afecte la capacidad de pago de los generadores de carga y también de los usuarios, luego ahí hay un mecanismo que ya nos está sirviendo y digamos que en cuanto a las inquietudes de Carol y de quienes vinieron de la comunidad, pues con esta presentación esperamos dar ilustración amplia y suficiente y quedamos atentos a la convocatoria que pueda hacer la Defensoría con la claridad de que estamos aplicando los mecanismos que contractual e ilegalmente tiene habilitados el Ministerio, para, por un lado, en la medida que la norma nos lo permita, cumplir los compromisos que sean cumplibles, honrar los contratos del Estado y lo más importante y no menos relevante, respetar la Constitución y las leyes, porque en últimas esa es la tarea que tenemos desde el sector, para evitar daño antijurídico, honrar los contratos y tratar de cumplir en la medida de lo posible, sin afectar el patrimonio público, los

compromisos que personas del equipo de Gobierno han hecho en el pasado.

Si desafortunadamente, por una mala interpretación o por una transmisión inadecuada del alcance que pueden tener esos compromisos, dejamos en riesgo al Estado, mal podría este servidor acompañar algo que nos pueda dejar vulnerables y que adicionalmente tiene un impacto en términos de la confianza en estos modelos concesionados y en lo que implica la utilización del peaje como fuente de pago; esos eran digamos como los temas.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Muchísimas gracias... siga por favor.

**Doctor William Camargo Triana Ministro de Transportes:**

El tema del nuevo aumento ya está previsto en la Adición Presupuestal y vamos a empezar con las Apps, ahí tenemos un tema aún pendiente con las IPES, que estamos revisando con Hacienda, pero ya le hemos planteado al doctor Ricardo Bonilla Ministro de Hacienda, como lo hicimos en su momento con el doctor Ocampo, que esos recursos en últimas deberían aforarse para honrar los compromisos que de alguna manera una decisión de política de Estado, que tiene que ver con un riesgo que no estaba previsto, les traslada como carga a los concesionarios y que tiene un impacto favorable para los ciudadanos, pero que tiene que instarnos a cumplir esos compromisos de pago.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Muchísimas gracias al Ministro Camargo, antes de darle la palabra al Senador Gómez Amín, para la conclusión del debate, dos cosas: la primera de ellas pedirle al señor Secretario, que nos lea, nos haga el anuncio de los proyectos que vamos a considerar en la próxima sesión y la segunda pedirle al Senador Cepeda que, si puede presidir, que debo retirarme.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí, señora Presidente.

**Honorable Senadora Clara Eugenia López Obregón, Presidenta Comisión Tercera del Senado:**

Leámoslos rápidamente son poquitos, léase por lo menos los primeros cinco, para que no se nos queden.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí, señora Presidente.

**Proyecto de ley número 395 de 2022, 09 de 2022, 194 de 2022, 388 de 2022, 179 de 2022, 341 de 2022, 14 de 2022, 176 de 2022, 180 de 2022, 188 de 2022, 137 de 2022, 391 de 2022 y 65 de 2022, que serán considerados en la próxima sesión de la Comisión Tercera del Senado.**

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

(Preside): muy bien leídos los proyectos, anunciados los proyectos, tiene el uso de la palabra el Senador citante Mauricio Gómez Amín y luego le pediría a alguien que presida que yo también quiero hacer unas rápidas conclusiones, el Alcalde también me ha pedido la palabra, adelante Senador Mauricio.

**Honorable Senador Mauricio Gómez Amín:**

Presidente gracias yo, tajantemente me declaro insatisfecho con las explicaciones dadas por el señor Ministro de Transporte, usted es el Ministro número 17 del Ministerio, el primero fue Jorge Bendec Olivella y por ahí pasaron hombres de derecha, como Mauricio Cárdenas, Cecilia Álvarez Correa, pero pensábamos que el Ministro 17 del cambio, iba a hablar distinto; pero habló igual a los otros, señor Ministro, aquí no hay cambio, aquí hubo un discurso populista, aquí hubo un discurso populista porque a la gente se le vendió un cambio y no lo veo, ¿dónde está el cambio?, entonces para cambiar la salud del país, si vamos a hacer una reforma a la salud y el Presidente está a fondo, mejor dicho sacrificando hasta la Ministra Corcho por lograr ese cambio de modelo; para lograr una reforma laboral, vamos a jugarnos por un cambio, para el tema de peajes ¿dónde está el cambio de modelo? Usted está diciendo, así es, eso se firmó y yo lo voy a respetar y yo no voy a poner en duda lo que se firmó y ni voy a poner en duda el cambio de modelo y ¿dónde queda la gente?, ¿dónde queda el bolsillo de la gente?, ¿dónde queda la coherencia discursiva de un presidente que defiende a la gente?

Usted no es Ministro de Duque señor Ministro, usted no es Ministro de Álvaro Uribe Vélez, usted Ministro de Gustavo Petro Urrego y él llegó al Palacio de Nariño con ese discurso de cambio y eso es lo que la Comisión Tercera quiere ver, un cambio de modelo que beneficie a la gente de Puerto Colombia y está equivocado ahí, no es rica, es que tener un carro de 50 millones de pesos no lo hace rico señor Ministro, muchos de esos colombianos que tienen carro de 50 millones de pesos, tienen un préstamo en Davivienda o en Serfinanza o en Bancolombia y lo pagan con el sudor de su trabajo, eso no los hace ricos, eso no los hace ricos, se están superando, o es que no tienen derecho, o es que vamos a aplicar el mismo modelo de Claudia López que le dijo a la gente, “no usen carro, eso es un pecado” no, no, no Ministro yo sí me esperé otro debate.

Un debate reconociendo apertura y diálogo, diciendo por lo menos vamos a revisar algo, pero no a mí me pareció ver más al representante legal de la Concesión Ruta Costera-Isa, que a un Ministro de Transporte al frente de una comisión, como la Comisión Tercera; me pareció ver un Ministro de Transporte, más del lado del concesionario, más del lado de la gente con poder y rica de este país y no del lado de los porteños, que son ochenta y seis mil porteños que utilizan el peaje mensualmente;

yo sí quisiera ver los cambios, porque yo como liberalismo también los quiero y estoy jugando con ellos, pero los cambios en general, en la salud, en lo laboral, pero también en el tema de peajes y estoy seguro, que el Presidente de la República piensa igual que yo, estoy seguro que el Presidente de la de la República también si conoce a fondo lo que está pasando aquí, quiere cambios de fondo, ¿qué pasa con los padres de familia, de esos colegios, qué pasa con la tarifa que yo le dije que tiene que pagar un padre de un millón de pesos mensual más? ¿Qué le decimos a ellos Carol?, que simplemente el Ministro va a honrar a una de las empresas más grandes que tiene este país, que es Isa, que no sabe dónde poner la plata, porque ya no saben si comprarse uno, dos o tres aviones.

No saben que hacer Ministro, les sobra la plata, yo le pido de rodillas póngase del lado de la gente un minuto, denos esperanza, que esto no sea un debate más Pedro, yo no voté por Petro, pero como dijo Juan, yo quiero que a Petro le vaya bien, porque quiero que a Colombia le vaya bien; pero la única forma de que al país le vaya bien, es que vayamos cerrando brechas, de inequidad y de injusticia y no hablo yo Mauricio Gómez Amín, hablo por 66 parlamentarios de la Bancada Caribe, que pedimos justicia y equidad, que nos traten como tratan a los bogotanos, a los paisas y a los caleños, que nos traten con equidad, eso es lo que pedimos Ministro; yo le toco su corazón hoy, se lo pido de rodillas, usted no va a ser Ministro toda la vida, tiene una oportunidad de hacer el cambio, lo tiene en sus manos Ministro, piense en esos niños, piense en esos jóvenes que van a estudiar y que no tienen cómo pagar ese peaje, yo le digo para terminar, que por el peaje de Puerto Colombia mensualmente entran 216.000 mil personas o carros, por el de Papiros entran 303.237 mil, ¿ahí hay una diferencia de 86.599.

Eso multiplicado por los 1.800 que usted propone aquí hoy, nos da 155.000.000 millones de pesos, divididos en los 216.000 vehículos que entran por el peaje de Puerto Colombia, da una diferencia de 720 pesos, súbale esos 720 pesos al peaje de Puerto Colombia y desmonte Papiros para C1 y C2 y hágale un bien al Atlántico, a Barranquilla y a Puerto Colombia señor Ministro. mil y mil gracias.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Senador Garcés.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

(Preside): Yo soy ahora temporalmente. Ok me había pedido inicialmente Senador Zabaraín el uso de la palabra el alcalde, entonces también la había pedido yo, porque tengo que retirarme a Directorio conservador y le pediría a Gallo o Garcés que presidieran y pues entonces quien quisiera, también tiene bancada, entonces Garcés, pero entonces pues se pediría en sesión informal para escuchar al Alcalde de Puerto Colombia.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

(Preside): ¿Declara la Comisión la sesión informal?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo quiere señor Presidente.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

(Preside): Tiene el uso de la palabra Alcalde lo más breve posible por favor; 3 minutos máximo.

**Doctor Wilman Vargas Altahona Alcalde de Puerto Colombia, Atlántico:**

Gracias señor Presidente; señor Ministro una intervención amplia pero no suficiente para la gente de Puerto Colombia, lo que acaba de manifestar el Senador Mauricio Gómez, eso sí es entender a la gente, eso sí es decirle a la gente aquí está el Ministro de Transporte haciendo los análisis respectivos y cargando los 720 pesos por ejemplo en el peaje de Puerto Colombia, para que el peaje Papiros, o para que por el paso por Papiros no se pague la categoría uno y dos y le recuerdo otra cosa, el compromiso para la restricción del paso de camiones C3 en adelante, eso lo debe organizar es el Gobierno Nacional, la ANI o el Ministerio de Transporte, o Inviás, porque es una vía nacional, si logramos la restricción el paso hacia la circunvalar de Barranquilla, tiene garantizado el desvío hacia el peaje de La Circunvalar de la prosperidad, el peaje de Juan-Mina y ya ahí puede empezar a hacer el análisis respectivo y acabar con esa expresión, de que no están pasando los camiones hacia la circunvalar de la prosperidad, eso lo hemos pedido desde el 8 de febrero, pero hoy tristemente vemos que usted no dice, necesitamos que paguen 1.800 pesos, tiene dos alternativas para recibir un recaudo importante que estamos seguros, que todos estos números quedarán sobrepasados y le entregará usted un beneficio, al concesionario que honestamente me preocupa que tanto se defienda.

Se tiene que defender es a la gente de Puerto Colombia a la gente del Atlántico, Ministro tiene usted en sus manos la definición para que antes del 30 de mayo, logre entregarle a Puerto Colombia una buena decisión de su parte, gracias.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) muchas gracias alcalde reanudamos la sesión formal y le doy la palabra al honorable Senador, al ciudadano Senador Efraín Cepeda.

**Honorable Senador Efraín José Cepeda Sarabia:**

Muy bien, en tono menor, pero con igual firmeza, primero decirle señor Ministro, que las condiciones del peaje desde el momento en que se instaló en 1995 hasta hoy 2022 han cambiado totalmente, porque era una zona rural en el 95 y ahora es una zona urbana, argumento adicional para repensarlo, mire aquí el

Alcalde planteó desde el principio, que él no estaba pidiendo que se rompiera el equilibrio, que se podían redistribuir y lo acaba de decir el Senador Mauricio Gómez, esos costos en otros de los peajes, pero eso es peligroso, antitécnico, cambiarnos las condiciones y entendemos que la fuente de financiación hoy, de las dobles calzadas precisamente tienen mucho que ver con los peajes, entonces eliminar este, redistribuir los costos en los demás.

Pero además el Alcalde ha dicho otra cosa, el tráfico pesado y así lo vienen pidiendo ellos, las canteras etcétera, mire lo que está sucediendo señor Ministro, ese tráfico pesado paga el peaje allí en Papiros y entonces se mete por las vías urbanas destrozándolas todas, porque no va a pagar el segundo peaje en la, en la, en la segunda circunvalar o Circular de la Prosperidad, ellos han hecho un compromiso, lo expresaron ante el Ministro de Guillermo Reyes, que ellos transitarían, que a ellos les va muchísimo mejor yendo por La Circunvalar de La Prosperidad porque es mucho más rápida, pero a lo que no se someten es al doble peaje, pagarían el peaje en La Prosperidad.

De manera que, soluciones si las hay, respetando el equilibrio económico y decirle dos cosas, porque yo salí con la impresión que usted le dijo a estos habitantes de Puerto Colombia que son multimillonarios, yo tengo aquí el censo poblacional de vivienda de 2018 y dice que en el estrato 1 en Puerto Colombia está el 35% de la población, en el 2, 24.5, en el 3, 20%, eso da el 80% en estratos 1 y 2 y en estrato 6, está solo el 4% y finalmente la concesión, usted expresó que no tiene, no tuvo capacidad técnica cuando se cayó la 51B, para pues atender rápidamente ese flujo adicional, pero sí tuvo la capacidad para cobrar, usted dijo porque yo creo que el equilibrio económico debe estar todavía, porque usted dice 108 días que no se ha cobrado, pero hay que hacer ese cálculo Alcalde, pero durante alrededor de 120 días cobró todo el tráfico que iba por la 51B, de manera que hay que abonarle recordemos los números que yo presenté, que de alrededor de 600.000 el máximo año, transitaron ese año 1.220.000 200%.

Lo que queremos señor Ministro es la voluntad de pensar en una solución de fondo de ese tenor, sin destruir ese equilibrio económico y eso sí se puede; incluso con más tiempo también se pueden adicionar, pero redistribuyendo ese peaje que sería de solo 1 y 2 que usted ha hablado de 500.000 mil millones de pesos, me parece que eso no requiere tampoco, no frente a estos costos al día 2.040, sino una posibilidad de un cálculo que nos lleve a buscar eso, pero no podemos seguir sometiendo a esta población el 80% de estratos 1, 2 y 3, colegios, cementerios, universidades, peaje que era rural, hoy es urbano a seguir pagando una injusta tarifa; gracias señor Presidente, gracias señor Ministro.



**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Muchas gracias Senador Cepeda, damos la palabra al Senador Antonio Luis Zabaraín.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:**

Muchas gracias señor Presidente, en tono menor, quiero adherirme a la vehemente intervención, a la clara sesuda y profunda intervención del Senador Mauricio Gómez Amín, no puedo hacerlo con la misma vehemencia, porque la salud no me lo permite, mis problemas hipertensivos no me lo permiten y no tengo la misma juventud que el Senador Gómez Amín, pero señor Ministro yo lo que he visto, es a un Ministro como decimos nosotros en el Caribe cerrado a la banda, de que nada se puede hacer y como lo manifesté en mi intervención, todo se puede hacer y en derecho sin ser abogado y mucho menos sin pretender serlo, así como las cosas se hacen se deshacen, usted podría si tiene la voluntad política de buscar unos mecanismos como los que yo planteé en mi intervención, que fueron coadyuvados por el Senador Gómez Amín en la suya con cifras.

En las cuales a ese peaje llamado peaje de Puerto Colombia, se le podría aumentar una cifra cercana a los 750 pesos, con esta consideración adicional señor Ministro, las personas que pagan ese peaje de Puerto Colombia, todos en su gran mayoría dirían que en un 95%, son personas a las que no las afecta esos 750 pesos, porque son personas que van a vacacionar a Cartagena, que son personas que van a trabajar a Cartagena, o que son personas que vienen a trabajar a Barranquilla, industriales, empresarios, entonces esos 750 pesos no afectan su bolsillo, en cambio a la gente que transita, entre Puerto Colombia, Barranquilla y la zona costera y pasan por ese peaje, sí los afecta y en la intervención, en la primera intervención que hizo el honorable Senador Mauricio Gómez Amín, dejó claro todos los costos o todas las derogaciones, que les causa a los estudiantes y a todas las personas que transitan por ese peaje.

Yo le invito señor Ministro, de la manera más respetuosa, así estemos en orillas diferentes, yo siempre he sido respetuoso con los que están en mí misma orilla y con los que están en las orillas diferentes, porque el respeto es la base del entendimiento, entonces yo lo invito a usted que demuestre algo de voluntad y que convoque a las personas que citamos este debate, o al Senador Mauricio Gómez Amín, en su calidad de citante, al Senador Cepeda y al Senador Zabaraín como cocitante del departamento del Atlántico y a los demás cocitantes y que veamos esos modelos financieros y que les encontremos una fórmula de pronto a ese peaje de Puerto Colombia, lo que hay que ponerle es 400 pesos y los otros cuatro peajes que maneja el mismo concesionario, se le aumentan 100 pesos, eso ni quita, ni pone, pero es que no solo le vamos a resolver el problema económico a la gente, vamos mucho más allá, vamos a resolver un

problema de accidentalidad, a evitar más muertes, se han presentado 42 muertes cuarenta y dos casos fatales, que podríamos evitar quitando esa caseta de peaje de ahí.

Pero además, ayudaríamos de manera ostensible a que el tráfico entre Puerto Colombia y Barranquilla, fluyera de mejor manera, yo con esto quiero manifestarle señor Ministro, sin ser un experto como usted en la materia, pero sin tampoco transitar por los caminos del Ego, a que por favor mire estas observaciones y estas propuestas que nosotros estamos haciendo en esta tarde de hoy, para ver qué solución le encontramos a esto, solución hay mis queridos amigos de Puerto Colombia, pero si no hay voluntad de parte del señor Ministro, no encontraremos esa solución, muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) muchas gracias Senador le damos la palabra al Senador Carlos Julio González, no, entonces bueno acá Pedro Flórez al Senador Pedro Flórez, le damos el uso de la palabra.

**Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:**

Muchas gracias señor Presidente, bueno yo señor Ministro creo que me anticipé, en mi primera intervención con las expectativas que tenía con el debate, lamentablemente no me equivoqué, creo que el debate no le plantea a la comunidad de Puerto Colombia y del Atlántico una solución concreta, pero yo sí quiero doctor William, señor Ministro, pedirle que ayudemos al Gobierno nacional, ayudemos al señor Presidente de la República, a que su Gobierno no se deslegitime en los territorios y en las comunidades, mire y aquí nuevamente invoco las palabras del doctor Zabaraín, la voluntad es la madre de todas las soluciones, hoy en el Gobierno nacional señor Ministro, se están adelantando importantes transformaciones, que funcionarios del Gobierno nacional dicen públicamente, que no saben dónde va a salir la plata; pero a pesar de eso esas reformas, esas transformaciones, esos cambios, siguen adelante con el impulso del señor Presidente de la República.

Entonces yo creo que aquí hay una fórmula, yo también reconozco que no soy financiero, pero creo que aquí hay una fórmula que puede ser válida y es la de la redistribución y me regreso a la fecha mágica del 8 de febrero, en la Universidad del Norte donde salió esta fórmula, que creo permite solucionar la situación; entonces yo creo que si reducimos como lo dije en mi primera intervención el tema del Peaje Papiros y lo metemos en la misma bolsa, del resto de peajes y argumentamos que no se puede sentar un precedente, porque después va a tocar desmontar todos los peajes del país y que el tema solamente es financiero, estamos ignorando las voces legítimas de la comunidad de Puerto Colombia, que se han levantado en todos estos meses, reiteramos señor Ministro, aquí el tema no solamente es financiero,

que de hecho lo es, sino que aquí hay unos derechos importantes, fundamentales que se están desconociendo.

Es una concesión que no fue bien diseñada desde sus inicios en el año 95 y que necesita corregirse, esto no es culpa del Gobierno actual, pero a mí me satisfaría mucho cierto, decir que el Gobierno actual, el Gobierno del cambio, tuvo el valor, el coraje, de corregir una situación, de honrar los compromisos y de decirle a la comunidad, a la ciudadanía de Puerto Colombia que, le importa al Gobierno nacional su economía, la productividad del territorio, su salud, su integridad, su derecho a la educación, su derecho al trabajo, etcétera, etcétera; entonces yo creo señor ministro voy a cerrar, con el mismo comentario que hice hace tres minutos, si usted amplía su voluntad, estoy seguro que puede encontrar en la redistribución, esa fórmula mire, yo no sé qué porcentaje de las, de los usuarios del peaje de Puerto Colombia, el que sigue después de Papiros, que transita por allí van a Cartagena a disfrutar estadias en hoteles cinco estrellas, a disfrutar de fines de semana, donde tienen los recursos para hacerlo, ¿por qué le digo esto señor Ministro?, porque 700 u 800 pesos, que se le incremente a ese peaje, yo no creo señor Ministro que vaya a arruinar a nadie, en la redistribución está la solución, créame señor ministro y le ratifico, regrésese a la fecha del 8 de febrero y cierre Alcalde, con este mensaje para todos y todas: hoy Mauricio en los medios de comunicación salió el Director de la Regla Fiscal y expresó públicamente, que no sabía de dónde iban a salir los recursos para financiar una de las reformas más importantes del Gobierno nacional.

Sin embargo, esa reforma va adelante y creo que se necesita y se amerita esa reforma y yo particularmente la defiendo, pero en este caso también dejemos de pensar y no es irresponsable decirlo, dejemos de pensar en los recursos financieros y en cumplirle a la concesión y cumplámosle a la comunidad de Puerto Colombia, muchas gracias.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) muchas gracias, cerramos las intervenciones con la Senadora Imelda Daza.

**Honorable Senadora Imelda Daza Cotes:**

Yo soy una mujer Caribe, por eso me preocupa el tema que hoy tratamos y soy una mujer de paz, entonces creo que lo procedente es que este debate, que se ha adelantado hoy se transforme en un diálogo continuado, que podamos desarrollar señor Ministro en su despacho, con más tranquilidad, con más calma y sobre todo con más información, más elementos de juicio, de parte y parte, porque el problema de los peajes en Colombia es estructural, es un tema del modelo económico, que aquí no hemos cuestionado y es el problema de los impuestos en general, a muchísima gente le desagrada pagar impuestos, si no queremos pagar impuestos cambiemos el modelo económico, porque en el socialismo no se pagan impuestos, pero nosotros queremos vivir en el

capitalismo y en la economía de mercado, sin tener que tributar y los peajes son eso, son un impuesto por lo tanto es inherente al modelo económico, hay que aceptarlo.

Porque lo mismo podríamos argumentar para la alimentación, para la salud, para las otras necesidades urgentes que tiene la población, entonces yo creo que la falta de tributación adecuada, que ha tenido históricamente el país, es lo que ha obligado sucesivamente a inventarnos recursos, como este de los peajes; una reforma tributaria que por fin, que por fin, obliga tributar a los grandes capitales y a las grandes riquezas modificará un poco y atenuará la exigencia para el ciudadano del común; pero yo creo que no es el momento de entrar en el debate sobre el modelo económico, pero hay que tenerlo en cuenta, la manera que ha encontrado, han encontrado todos los Gobiernos anteriores de resolver el problema de la infraestructura vial, es a través de los peajes; pero bueno sin apartarnos de eso porque no vamos a transformar el modelo nosotros, sí cabe la propuesta reiterada de hacer una redistribución de esos peajes, para rebajar la carga que tienen los ciudadanos de Puerto Colombia; yo invito en todos, entonces a los Senadores del Caribe, miembros de esta Comisión, a reunirse en el despacho del Ministro y con más calma y sin público que presione, a discutir el tema y estoy segura de que llegaremos a un final feliz.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Muy bien Senadora, muy acertada.

**Honorable Senadora Imelda Daza Cotes:**

La invitación al doctor Gómez Amín, que se acerque donde el señor Ministro para aceptar la invitación.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Ya esperemos que el Ministro, bueno démosle la palabra un minuto me está pidiendo uno de los citantes, el Senador Antonio Luis Zabaraín, le damos un minuto Senador.

**Honorable Senador Antonio Luis Zabaraín:**

Sí Presidente, exactamente un minuto, mire a ver, yo ruego a Dios no tener las calidades y las cualidades de arúspice del doctor Alejandro Gaviria, quien manifestó por allá en el mes de marzo que el señor Presidente Petro, en el meollo de su Gobierno, iba a gobernar a través del Twitter y no quiero tener esa calidad, o esa capacidad de arúspice, porque lo que voy a decir no quiero que se dé, pero yo palpo, siento, observo, que si este problema no se resuelve Ministro, va a haber en el municipio de Puerto Colombia, Amén de que la dirigencia del Atlántico, no es una dirigencia pirómana, sino más bien que procedemos como bomberos, no va a poder aguantar un estallido social, se van a tomar esas casetas, van a destruir esos peajes y pueden haber consecuencias lamentables, el pueblo nuestro, es un pueblo pacífico, pero es un pueblo que cuando reacciona, reacciona de manera muy violenta, evitemos un problema

de orden público y le dejo Ministro, que tiene la garantía de que todos los Senadores del Atlántico, son Senadores sensatos, independientemente de la orilla en que estén.

Aquí está el Senador Pedro Flórez, nunca lo verán incendiando, ni ninguno de nosotros tenemos vocación de pirómanos, pero actuar de bomberos tiene un límite con las comunidades y no quiero, que esa línea de ese límite se traspase y vayamos a tener un estallido social en el municipio de Puerto Colombia, muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Bueno muchas gracias Senador, le damos la palabra al Ministro para que le responda a los Senadores citantes y para que cerremos esta citación.

**Doctor William Camargo Triana Ministro de Transportes:**

Gracias Presidente, primero celebrar y agradecer el tono constructivo y además de alguna manera pedagógico de la discusión, porque en últimas, acerca de preocupaciones de la comunidad, la postura de los Representantes en el Senado, de esas comunidades y obviamente la aproximación técnica un poco aburrida, de lo que como digamos cabeza de cartera y en su momento Presidente de la ANI tuvimos que agenciar, adicionalmente precisarle al Senador, que lejos de mí por efectos de honrar un contrato, se le pueda asociar a que represento los intereses de un Gobierno pasado; trato por principio de ser justo en la palabra, trato también por principio de acompañar una propuesta del Presidente, que conocí cuando era alcalde y que adicionalmente me permite hoy estar al frente, de inicialmente la Agencia Nacional de Infraestructura y del Ministerio de Transporte y como funcionario público y como Gerente público, tengo la obligación, como la tienen muchos otros servidores públicos y gerentes públicos de honrar los contratos y eso no puede asociar esa obligación, a que estemos acompañando, ni mucho menos estamos acompañando políticas de Estado.

Y creo que en eso es importante hacer la precisión y adicionalmente agradezco y celebro la invitación que hace la Senadora Imelda y que adicionalmente también adhiere el doctor citante, para que podamos sentarnos en un espacio de tranquilidad, con más detalle frente a los números, frente a las implicaciones y dejando claro que, la responsabilidad tanto del Ministerio, como de la ANI, está de alguna manera buscando precaver el daño antijurídico, que ya en el balance de ese contrato, tiene un déficit importante de casi 400.000 millones de pesos, cada decisión adicional que se tome, de sugerir tarifa cero, tiene un efecto contagio, que no podemos acompañar porque estamos erosionando en la práctica, el mejor

vehículo que a la fecha el Estado ha encontrado, para gestionar el portafolio infraestructura y creo que es un mensaje que es importante, por un lado la tarifa cero no está reglamentada en la Constitución, ni en la Ley 105, ni en los decretos que nos habilitan, para establecer el cobro del peaje.

Y adicionalmente, promover este tipo de iniciativas tienen un impacto que puede estar erosionando, los proyectos carreteros, los proyectos férreos, los proyectos aeroportuarios y los proyectos de universidades y centros de salud, que está promoviendo este Gobierno, en ese sentido estamos con la mejor disposición como ha sido hasta ahora y seguirá siendo mientras estemos al frente de la cartera, para revisar con ustedes los escenarios, para evaluar también los riesgos y para sobre esa base en la perspectiva de la preocupación de las comunidades, buscar mitigar los impactos de las decisiones y obviamente resolver este tema, que tiene un impacto de carácter nacional, porque justamente afecta un tema de política pública, muchas gracias.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Muchas gracias señor secretario, es importante decirle a... y Mauricio Senador Mauricio, es importante dejarle el recado a la presidenta Clara, que haga una Comisión Accidental, para que sea una Comisión que los represente a ustedes, pero que esté toda esta Comisión Tercera representada en ustedes, que no se vuelva un diálogo así, sino una Comisión Accidental, me parece formal, muy importante porque todos aquí estamos apoyando, bueno ya; siguiente punto del Orden del Día Secretario.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente ha sido agotado el Orden del Día.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Bueno siendo agotado el Orden del Día, por Secretaría citaran a la próxima Comisión.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Así será señor presidente.

**Honorable Senador Juan Carlos Garcés Rojas:**

(Preside) Muchas gracias a todos, muchas gracias señor Ministro.

CLARA EUGENIA LÓPEZ OBREGÓN  
Presidenta

LILIANA BITAR CASTILLA  
Vicepresidenta

RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA  
Secretario