

Palabras del Presidente Juan Manuel Santos en la clausura del XXXVIII Congreso Nacional de Transporte–Colfecar

Cartagena, 4 oct (SIG). Me alegra mucho, doctor Sorzano (Presidente de Colfecar) y apreciados amigos, cumplir esta cita, nueva cita. Estábamos haciendo memoria cuándo fue la primera vez que vine a un congreso de Colfecar. Fue como Ministro de Comercio hace más de veinte años.

Y lo hago con gusto, porque este sector es un sector que “literalmente” mueve la economía y además lo hace con eficiencia y con una gran voluntad de servicio.

Si queremos progresar, si queremos avanzar en la senda del desarrollo con equidad, si queremos aprovechar las inmensas oportunidades que se abren a nuestro país, tenemos que consolidar un sector transportador moderno y competitivo, para lo cual –como usted bien lo ha dicho– se requieren mejores carreteras e infraestructura logística.

Los cambios en el transporte de carga que hemos realizado, de común acuerdo con ustedes, y la gran revolución de la infraestructura que ya está en marcha –luego de que nos tomamos el tiempo necesario para una juiciosa estructuración– son la clave para el despegue definitivo de nuestro sector transporte a horizontes nunca antes imaginados.

El mundo se ha abierto a los productos de Colombia. Gracias a los tratados de libre comercio, pasamos de 450 millones de consumidores con acceso preferencial a nuestros productos a una cifra superior a los 1.400 millones de consumidores potenciales.

Vale decir, triplicamos el mercado global de Colombia sin aranceles, y esto solo puede recibirse como una realidad positiva para el sector transportador, que es el que se encargará de llevar nuestros productos de las áreas de fabricación o producción a los puertos y sitios de embarque.

Citaba usted, doctor Sorzano, el caso de Venezuela, un destino que ha sido tradicionalmente muy importante para nuestros transportadores.

Si bien este país está por fuera de la Comunidad Andina, nuestra decisión de mantener unas relaciones bilaterales armónicas –como las que se deben tener con todo vecino– nos permitió recibir ese primer pedido de 600 millones de dólares en el que se acordó, además, que los productos irán desde Colombia hasta su destino final en Venezuela en el medio de transporte contratado en nuestro país.

La lógica entonces es muy sencilla: mayor comercio, más beneficio para el transporte. Y viceversa: mejor transporte, más competitividad y facilidades para la producción y comercialización de nuestros productos.

Una mayor productividad del país y un creciente comercio se traducen en un mayor número de toneladas movilizadas, lo que genera, por supuesto, retos importantes en la eficiencia de la cadena logística de abastecimiento.

Nuestro compromiso, como gobierno, desde el primer día, ha sido contribuir a la transformación del transporte de carga colombiano hacia un sector de clase mundial que preste servicios eficientes e integrales de acuerdo con las demandas del mercado, y que integre el concepto de logística en la prestación del servicio.

Para eso, hicimos reformas y pusimos en marcha mecanismos que han ayudado a esta transformación. Establecimos el Viceministerio de Transporte, aparte del Viceministerio de Infraestructura, gracias a lo cual hoy ustedes tienen un despacho de alto nivel concentrado específicamente en aspectos de política y regulación de servicios de transporte que antes eran dejados en un segundo plano.

Con la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura –a lo que se suma la Ley de Asociaciones Público-Privadas– generamos un salto cuantitativo en la infraestructura de transporte del país, al cual me referiré un poco más adelante.

Y estamos promoviendo en el Congreso –usted la ha mencionado, doctor Jaime– la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que contribuirá a mejorar la seguridad de ustedes, que son los más frecuentes usuarios de las vías, y por supuesto a evitar la accidentalidad.

También ha habido avances fundamentales en la renovación del parque automotor de carga, el acompañamiento del sector hacia lo que usted llamó y hemos llamado nosotros también, una libertad vigilada, el desarrollo de una logística para el transporte de carga, y la formalización empresarial y laboral.

Y tal como lo habíamos ofrecido al sector, aprobamos hace mes y medio el documento Conpes que establece los lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga, y declaramos, además, la importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga.

Este documento garantiza 1,1 billones de pesos para este propósito, que serán asignados en cinco vigencias.

Sin embargo, sabiendo de la urgencia de avanzar en el tema de la chatarrización, estamos estructurando un modelo de reposición que nos acelere la salida de los 30 mil vehículos presupuestados en menos de dos años.

Bancoldex y el Fondo Nacional de Garantías ya hacen parte de esta ambiciosa política de renovación, y están ofreciendo recursos más baratos a los pequeños transportadores para la renovación de sus equipos.

De hecho, tenemos una noticia excelente, y es que hoy mismo se firmó el convenio entre Bancoldex y el Ministerio de Transporte para garantizar préstamos baratos a los transportadores, a una tasa del DTF menos uno.

O sea que podrán prestar, doctor Pedro, al 3 por ciento, porque el DTF está en 4. Al 3 por ciento.

Ahora es el turno de ustedes para que aprovechen esta excelente oportunidad de financiación.

No cabe duda de que, en la medida en que contemos con un parque automotor de carga más moderno, vamos a lograr mayores eficiencias.

Por ejemplo, si tan solo se logra una eficiencia en el rendimiento del equipo de un 20 por ciento en su consumo de combustible, se baja el costo de tonelada movilizadora por kilómetro en por lo menos el 7 por ciento.

A eso apuntamos, y el Conpes aprobado va en esa dirección.

Y hablando de combustible, recientemente, esta misma semana, el lunes, bajó el precio de la gasolina en 136 pesos, lo que por supuesto es un precio más favorable.

Pero esto corresponde simplemente a la aplicación de una fórmula de doble vía: cuando los precios internacionales suben, el precio sube, y cuando bajan, el precio baja, aunque esta fórmula la tumbó la Corte. Entonces vamos a ver cómo se desarrolla hacia adelante.

En cuanto al diésel, tenemos un convenio con ustedes que estamos honrando, y su precio seguirá congelado hasta diciembre.

Refiriéndome al tema de la libertad vigilada que reemplazó la antigua tabla de fletes, creo que estamos de acuerdo en que ha sido un sistema favorable para el país y para los transportadores, que siempre es susceptible de mejorarse –por supuesto– pero que mal que bien está funcionando, está funcionando bien.

Con la introducción de todos los actores de la cadena de transporte de carga en la política de libertad vigilada, las relaciones económicas entre el generador de carga, las empresas de transporte de carga y los propietarios de vehículos van a poder reconocer los costos eficientes a todos.

En otras palabras: si todos apuestan a buscar eficiencias logísticas y de transporte que optimicen sus operaciones, promoviendo sinergias y el uso de las mejores prácticas, **TODOS VAN A GANAR.**

Y valga resaltar –porque este sistema requiere, ante todo, de una información actualizada y confiable– que el DANE ya incluyó en sus objetivos del próximo año la actualización de la encuesta básica de insumos del Índice de Costos del Transporte de Carga.

Otro reto fundamental en el que hemos trabajado juntos es el mejoramiento de la logística.

Sabemos que tan solo dos horas de mejoría en tiempos logísticos implica un ahorro en el valor del flete de por lo menos el 10 por ciento.

Uno de los aspectos que hemos identificado para mejorar es el de los entornamientos a la llegada de los sitios de cargue y descargue, que se pueden articular a través de una sola plataforma para ganar eficiencia.

Ya estamos trabajando en un proyecto piloto en el puerto de Buenaventura y esperamos obtener resultados a finales del año que, si son buenos, podemos replicar en otros sitios de embarque.

Necesitamos recursos para impulsar aún más la Política Nacional Logística y para ello estamos tramitando un crédito con la banca multilateral por 15 millones de dólares.

Igualmente, estamos avanzando en los estudios de factibilidad para desarrollar plataformas logísticas en el Eje Cafetero, todo el departamento del Magdalena y en Buenaventura.

Otro aspecto fundamental, en el que también trabajamos de la mano con su sector, es el de la formalización de los conductores.

Nuestros camioneros merecen –como todo trabajador colombiano– contratos estables que se traduzcan en una vida digna, una vida con salud, con pensión, con vacaciones pagas.

Hoy contamos con una Norma de Competencias Laborales y el próximo paso será certificar estas competencias a los conductores.

Para esto, el Ministerio de Transporte y el SENA van a lanzar un plan piloto para certificar a 5.400 conductores, y así avanzar hacia una formalización más eficaz, sobre la base de un personal capacitado y certificado.

En este Gobierno, además, le hemos dado especial prioridad a las funciones de supervisión y control al servicio público de transporte.

Fortalecimos la Superintendencia de Puertos y Transporte, que ahora tiene presencia permanente en 7 regiones del país, lo que le permite responder oportunamente a las necesidades del sector.

También creamos, con el objeto de incentivar medios alternativos de solución de conflictos, el Centro de Arbitraje y Conciliación Especializado en el Sector Transporte y su Infraestructura, con lo que se ha logrado disminuir el número de controversias que van a los estrados judiciales, para resolverlas mejor en equidad

Y hay que resaltar, finalmente, que somos pioneros en el mundo en la implementación del Sistema de Prevención de Lavado de Activos y Financiación al Terrorismo en el sector de transporte de carga terrestre. Así promovemos la transparencia y el fortalecimiento económico del sector.

Pero usted lo ha dicho bien, doctor Sorzano: ningún avance en medidas o regulaciones para el transporte está completo si no contamos al mismo tiempo con una INFRAESTRUCTURA competitiva y en buen estado.

Por décadas y décadas, los transportadores colombianos han sido héroes –o más bien mártires– del camino, soportando el paso por vías en muy mal estado que maltratan y acortan la vida útil de los vehículos, aguantando trancones y sorteando peligros.

Nos habíamos resignado, de alguna manera, a que Colombia –a diferencia de muchos otros países de la región–, por su geografía y la falta de disponibilidad presupuestal, viviera rezagada en infraestructura.

Y cuando al fin se aprobaban proyectos, la mala estructuración, la falta de diseño o de planeación, o la corrupción, los convertía en elefantes blancos que nunca terminaban o que apenas se concluían a medias y acababan constanding 5, 10 o 15 veces más.

Yo fui Ministro de Hacienda y me acuerdo que era la costumbre, si había algún problema fiscal, recorte en las obras de infraestructura, porque era lo que menos costo político tenía. Y fuimos acumulando un atraso cada vez más protuberante y ustedes todos pagaban las consecuencias.

Por eso nuestro gobierno, como ustedes saben, decidió tomar, como se dice popularmente, “el toro por los cuernos” y hacer frente a esta situación de forma responsable con nuestro futuro como nación.

Triplicamos la inversión pública en infraestructura, creamos –como ya dije– la Agencia Nacional de Infraestructura, y dedicamos el tiempo necesario para estructurar, con seriedad, los mejores proyectos para el país.

Hoy estamos avanzando en la gran revolución de la infraestructura en Colombia, y esta es la mejor noticia no solo para los transportadores sino para todos los colombianos.

Ya tenemos una inversión de 47 billones de pesos en infraestructura vial, en seis años, y vamos a construir o intervenir más de 8 mil kilómetros de carreteras en el país a través de 40 grandes concesiones que ya estamos comenzando a licitar.

Estamos hablando nada menos que de los principales corredores de comercio exterior del país, en los que se moviliza actualmente más del 70 por ciento de la carga.

Y cuando digo que empezamos ¡es que ya empezamos!

Sobre 9 concesiones que ya habían cumplido etapa de precalificación estamos abriendo licitaciones este mes, y ya comenzó la precalificación de otros 11 corredores prácticamente en todo el país: desde el Putumayo en el sur hasta el Atlántico en el norte, desde Cauca en el occidente hasta Casanare en el oriente.

Y esperamos que los trabajos inicien en el primer trimestre del próximo año. ¡Porque –como lo hemos dicho– vamos a poner a Colombia en obra! Precisamente para que su progreso sea cada vez una realidad más palpable

Para el final de esta década, queridos transportadores, ni ustedes, que recorren palmo a palmo nuestro territorio, podrán dar crédito a sus ojos, porque las nuevas vías, las dobles calzadas, cambiarán para bien la faz del país.

Y por supuesto se van a reducir considerablemente los costos de transporte y los tiempos de recorrido, y –según estimaciones del Ministerio de Hacienda– el crecimiento potencial de nuestra economía pasará del 4,6 por ciento por año en la actualidad al 5,4 por ciento cuando estén en funcionamiento estas concesiones.

Y algo muy importante, porque toca el bienestar de miles de familias en el país, que también es una prioridad para nosotros: se estima que este mega-programa de obras puede llegar a generar hasta 450 mil empleos durante toda su ejecución.

También avanzamos en el tema de las Asociaciones Público Privadas.

En junio se adjudicó el primer contrato de este tipo por 60 mil millones de pesos para la rehabilitación y mantenimiento de 55 kilómetros de la vía entre Buga y Loboguerrero.

Pero no solo hablamos de carreteras, porque la eficiencia del transporte moderno exige un componente intermodal en el que confluyen otras vías de transporte como las férreas y las fluviales.

La semana pasada –en una primera fase de nuestra estrategia férrea– se adjudicó la licitación para la reparación de puntos críticos, mantenimiento y mejoramiento de los corredores Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguaná, que suman 875 kilómetros.

Habrà luego una segunda fase para lograr mayor velocidad y mayor capacidad de carga en estos corredores, que se realizará a través de asociaciones público-privadas, y finalmente una tercera fase, también con este esquema, para la construcción de nuevos tramos, como el Ferrocarril del Carare, entre Belencito y Barrancabermeja; el corredor Chiriguaná-Dibulla en La Guajira, y los túneles entre Ibagué y Armenia para conectar el Ferrocarril del Pacífico con el Ferrocarril Central.

En materia fluvial, avanzamos en uno de los grandes compromisos que yo hice en mi campaña: la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

En el CONPES declaramos esta iniciativa como estratégica, con una inversión prevista de 2,2 billones de pesos. Y el objetivo es tener –como soñaba el Libertador hace casi dos siglos– una hidrovía navegable las 24 horas y los 365 días del año desde Puerto Salgar hasta Bocas de Ceniza, en un trayecto de más de 900 kilómetros.

Esperamos adjudicar este proyecto, bajo el esquema de Asociación Público-Privada, este mismo mes, para lo cual ya hay 3 proponentes preseleccionados que incluyen firmas colombianas, firmas holandesas y firmas brasileñas.

Así pues, queridos transportadores, el sueño de tener al fin una infraestructura moderna y competitiva va a dejar de ser un sueño, y se está convirtiendo en una realidad que comenzaremos a disfrutar en los próximos años gracias a la decisión esencial que tomamos en el presente: la decisión de obrar con responsabilidad, con seriedad, con transparencia y sobre todo pensando en grande.

Eso fue algo importante que discutimos mucho en la campaña. Teníamos que dejar de referirnos a todo en diminutivo. Que la carreterita, que el pesito, que avancemos un poquito. No. Pensemos en grande. Y nos preguntamos ¿Por qué no podemos tener las mismas autopistas que tiene Suiza o Italia o Estados Unidos? ¿Es que acaso nuestros ingenieros son menos preparados nuestra mano de obra menos eficiente?

No. Podemos hacer lo mismo que hacen en otras partes del mundo: pensar en grande.

Y, por supuesto, si vamos a pensar en grande –y con esto termino– tenemos que pensar en LA PAZ.

Porque esta infraestructura que estamos construyendo, este transporte multimodal de clase mundial que aspiramos tener, solo podrán cumplir su potencial si dejamos de tener atravesado en el camino –como una mula muerta– el obstáculo pesado, doloroso, siniestro, del conflicto armado.

No podemos renunciar al derecho de vivir sin miedo. No podemos bajar los brazos y los ánimos cuando nuestros hijos nos reclaman vivir lo que nosotros no hemos vivido: un día de paz.

Por eso quiero agradecerle, doctor Sorzano, y a todos ustedes, el apoyo rotundo que nos ha manifestado en este tema.

La inmensa mayoría de los colombianos –usted lo ha dicho– estamos hechos para la convivencia, y por eso estamos haciendo todo lo posible para aprovechar esta ventana de oportunidad que hoy tenemos.

Es más fácil renunciar. Sería más cómodo resignarse a una guerra sin fin. Las encuestas se dispararían si nos dedicáramos a cobrar las cabezas de los enemigos en lugar de tratar de acabar un conflicto que lleva medio siglo desangrando al país.

Pero yo no podría vivir tranquilo –ni ustedes tampoco, lo sé– si no aprovechamos esta oportunidad, si no hacemos todo lo que está en nuestras manos para que esta violencia entre hijos de una misma nación llegue a su fin.

Ahora bien. Yo sé que es más fácil hacer la guerra que hacer la paz. A mí me ha tocado hacer la guerra y creo, con falta de modestia que nadie les ha dado tan duro a los grupos armados ilegales como yo. Nadie.

En este gobierno, solamente con las Farc, cayeron el número uno, el número dos y 47 de sus cabecillas de frente. Eso nunca se había visto. El número de

El número de guerrilleros de las Farc armados está en un nivel que nunca se había visto, de acuerdo al último conteo de hace unos días de nuestras Fuerzas Armadas.

Pero toda guerra tiene que terminarse con una negociación. Así nos lo ha demostrado la historia.

Pretender eliminar hasta el último de los guerrilleros nos tomaría 50 años más. Por eso estamos empeñados en terminar este conflicto a través de un diálogo y una negociación.

Por supuesto han surgido enemigos, enemigos de esa negociación, enemigos de la paz. Creen que es mejor seguir viviendo en guerra, seguir mostrando cabezas y a mí me tocó cortarlas, porque eso es más popular. Hacer la paz es más difícil.

Pero quiero decirles a ustedes, que han sido víctimas como pocos sectores, del conflicto armado, que estamos haciendo esta paz, que estamos construyendo esta paz, estamos tratando de buscar ese fin del conflicto de una manera una seria y responsable. Aquí nadie está improvisando nada.

Desde el primer día hemos venido planeando cuidadosamente cada paso. Y por ejemplo, no hemos aceptado la petición de la guerrilla de un cese al fuego porque –precisamente por lo que usted mencionaba, doctor Sorzano–, pasadas experiencias en procesos de paz no han sido las más favorables. Y hemos aprendido de esas experiencias.

Y porque además en este momento estamos viviendo una realidad diferente a la que estábamos viviendo por ejemplo en el Caguán. En el Caguán era el Gobierno el que pedía el cese al fuego y la guerrilla decía no. Ahora la guerrilla pide cese al fuego y el Gobierno dice no.

¿Por qué? Porque la correlación de fuerzas militares se ha modificado. Y porque sabemos perfectamente que el cese al fuego, la guerrilla lo utiliza habilísimamente para fortalecerse, para lograr mejor sus objetivos. Por eso le hemos dicho no, no hay cese al fuego. La ofensiva militar se mantiene.

Y además porque un cese al fuego sería un estímulo perverso para prolongar las negociaciones indefinidamente. Imagínense ustedes a la guerrilla armada y conversando, sin ninguna presión militar.

Por eso no he aceptado un cese al fuego.

Y porque además, si esto llega a fracasar, si no llegamos a un acuerdo, yo tendré la tranquilidad de que no hice ninguna concesión ni en el campo militar, ni de territorio. Ni un centímetro cuadrado hemos cedido, hemos despejado.

Y la ofensiva militar ha estado ahí presente y estará presente hasta que firmemos los acuerdos.

Y por otro lado, como usted lo mencionaba, impusimos la condición de que nada está acordado hasta que todo esté acordado.

¿Por qué pusimos esa condición? Porque todo proceso de paz es un proceso de complejidades, lleno de dificultades.

Créeme en que yo estudié muchísimo otros procesos de paz, consulté a mucha gente.

Podía uno llegar a la conclusión de que un proceso de paz es como la elaboración de una ley, como decía Bismarck, que se asemejaba a la elaboración de una salchicha o en el caso nuestro, de una morcilla.

Es un proceso complejo, difícil, que no suscita mayores simpatías. Pero cuando tiene uno el producto final, cuando tiene uno la morcilla ya lista, y se la come, se da cuenta que la morcilla es mucho más sabrosa que el proceso para hacerla. Eso es parecido a este proceso de paz.

Si uno toma los elementos, individualmente identificados, del proceso de paz, la gente se pone nerviosa. Dice no me gusta. ¿Cómo así que la guerrilla puede ser un partido político el día de mañana? No.

La reacción visceral inicial es no. ¿Cómo así que algunos de estos bandidos de pronto pueden llegar al Congreso de la República? Ni más faltaba.

Es como cuando los pintores están pintando un cuadro, no quieren que el comprador vea el cuadro cuando el cuadro está en el 10 por ciento, o en el 30 por ciento, o en el 50 por ciento. No les dejan ver el cuadro a medio hacer. Quieren que el comprador lo vea cuando esté completo.

Y por eso nosotros hemos dicho que nada está acordado hasta que todo esté acordado.

Y cuando el cuadro esté completo, cuando el acuerdo final se logre –y ojalá se logre–, va a ser presentado a los colombianos para que digan me gusta o no me gusta, lo acepto o no lo acepto. Porque por primera vez vamos a, y nos comprometimos, a someter a los colombianos, este acuerdo a

refrendación por parte de los colombianos, que es la forma más transparente y más democrática para poder hacer que la paz sea sostenible en el largo plazo.

Y en el entretanto hay mucha gente que comienza a disparar contra el proceso; a disparar con propaganda negra, con mentiras, con desinformación. Y ustedes oyen que nos acusan que ya entregamos las Fuerzas Militares en la mesa de negociación en La Habana, cuando ese tema ni siquiera está en la agenda.

O que estamos ya entregando nuestro modelo económico, cuando ni siquiera está en la agenda. O que ya negociamos impunidad, esa palabra que tanto se ha mencionado.

¿Quién ha hablado de impunidad? Hemos hablado de justicia transicional, que es lo que el mundo de hoy tiene contemplado como vehículo para llegar a permitir la transición de las balas hacia los votos y de las armas hacia los argumentos, a través de un sistema de justicia transicional.

Y de eso se trata el Marco Jurídico para la Paz que introdujimos en nuestra Constitución para ver si podemos lograr esa paz. Pero ahí que se impone la obligación de respetar los derechos de las víctimas, los derechos a la justicia, a la verdad, a la reparación, a la no repetición. Ahí está establecido.

De manera que ¿quién ha hablado de impunidad? Pero no. Aquí vienen los enemigos de la paz a decir se está negociando la impunidad. O se está entregando el país al modelo castrista, al comunismo; estamos diseñando algo parecido a lo que Chávez hizo con Venezuela. Mentiras. Aquí no se está negociando nada de eso.

Lo único que aceptamos negociar fue la política de desarrollo rural. Y lo hicimos a conciencia, porque nos pusimos a comparar lo que yo quería hacer con el campo y lo que la guerrilla venía pidiendo hacía mucho tiempo y ¡oh sorpresa! En muchos casos nuestra política era más audaz, más progresista que la de la propia guerrilla.

Entonces dije, bueno ese punto negociémoslo. Y fíjense la coincidencia, que ya ese punto está evacuado, ya llegamos a unos acuerdos. Acuerdos que en el fondo ¿qué quieren decir? No vamos a negociar unos esquemas como los soviéticos de los años sesenta.

No. Es un desarrollo del campo colombiano que, precisamente por el conflicto armado, no ha tenido un desarrollo adecuado. Allá está concentrada la pobreza, allá está concentrada la desigualdad.

Y lo que queremos es que ese enorme potencial que tiene Colombia en su campo, porque somos de los pocos países que tiene una posibilidad de ampliar en forma significativa la producción de alimentos en un mundo que está comenzando a vivir la crisis de alimentos, pues que lo hagamos con inversión de bienes públicos: más carreteras, más escuelas, más puestos de salud, más oportunidades.

Todo lo que podemos hacer con la altillanura y amentando la productividad y lo que ya hoy está sembrado. Ahí hay un enorme potencial, y hay tierras, por fortuna, suficientes para todo el mundo, campesinos y empresarios.

Eso fue lo que negociamos allá; nada más. Y el resto son cuestiones que tienen que ver con esa transición de las balas a los votos.

De manera que no hay tal que aquí estemos entregando nuestra política de inversión, ni nuestra política tributaria, ni nuestra política económica. No se dejen engañar por esos enemigos de este proceso.

Que nuestras Fuerza Militares están muy decepcionadas y desmoralizadas.

¡Por Dios! Nunca han estado tan a la ofensiva como están hoy, produciendo resultados todos los días. Y eso se los puede verificar cualquier oficial de cualquiera de nuestras Fuerzas, nuestro Ejército, nuestra Fuerza Aérea, nuestra Armada o nuestra Policía Nacional.

Y por eso vamos a perseverar. Tenemos nuestras líneas rojas, sabemos hasta dónde podemos llegar. Si no logramos el acuerdo –esto es muy importante– si no logramos el acuerdo, ¿qué habrá pasado? Volvemos a lo que teníamos hace tres años y seguimos en la guerra, igualito, por 20 años o 30 años más.

Pero no hemos sacrificado nada fundamental. Como les dije, la ofensiva militar se ha mantenido. Y en estos tres años, hagan la cuenta, hemos debilitado como nunca antes a la contraparte.

Tal vez el sacrificio, como lo dije desde el primer día, será mío; es decir, la responsabilidad es mía. Y me lo cobrarán como me lo están cobrando por simplemente querer hacer la paz. Pero estoy convencido de que es lo correcto. Y ahí voy a perseverar bajo estas condiciones, porque creo que es lo que más le conviene al pueblo colombiano.

Y espero que ustedes que son, han sido víctimas como pocos sectores, de la violencia y del conflicto armado, me apoyen en seguir buscando la paz que no va a ser –repito– una paz a cualquier precio. Es una paz digna, digna para la contraparte, porque tiene que ser una paz digna para la contraparte, pero sobre todo una paz conveniente para el país. De eso no me cabe la menor duda.

Porque yo sueño, todos soñamos, con un país próspero y en paz; con un país que progresa y produce lo que el mundo demanda; con un país intercomunicado por amplias autopistas, por trenes y por ríos; con un país que se recorra hasta el último de sus rincones sin temor, sin miedo, sin violencia.

Para eso trabajamos, para eso nos esforzamos y entre todos, con ustedes, de la mano de ustedes, transportadores de Colombia, creo que podemos lograrlo y lo vamos a lograr.

Muchas gracias.