



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVII - N° 841

Bogotá, D. C., viernes 21 de noviembre de 2008

EDICION DE 32 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
**ACTA NUMERO 025 DE 2008**

(mayo 6)

Legislatura 2007-2008

Segundo período

A las diez y cincuenta y tres de la mañana (10:53 a. m.) el Presidente de la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes, doctor *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*, ordena llamar a lista y **contestan los siguientes honorables Representantes:**

Acosta Osio Alonso  
Castro Caycedo José Fernando  
Cotrina Néstor Homero  
Galvis Romero Miguel Angel  
Gordon May Alberto  
León León Buenaventura  
Naranjo Escobar Diego Alberto  
Obando Ordóñez Pedro  
Patiño Amariles Diego  
Restrepo Cuartas Jaime de Jesús  
Rodríguez Pinzón *Ciro Antonio*.

**En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Representantes:**

Espinosa Calderón Yesid  
Giraldo Castaño Héctor Faber  
Gómez Celis Jorge Enrique  
Granados Becerra Juan Carlos  
López de Joaqui Gema  
Paz Ospina Marino  
Zambrano Erazo Béner León.

**Secretario:**

Señor Presidente tenemos quórum decisorio.

**Presidente:**

Sírvase señor Secretario leer el Orden del Día.

**Secretario:**

Orden del Día.

#### ORDEN DEL DIA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 6 de mayo de 2008

Hora: 9:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum.**

II

**Ponencia para Primer Debate a los siguientes Proyectos de Ley:**

**Proyecto de ley número 233 de 2008 Cámara, 198 de 2007 Senado, por medio de la cual se dictan normas para la regulación y modernización de las sociedades de mejoras públicas.**

Originario: honorable Senado de la República.

Autores: honorables Senadores *Arturo Char Chajub, Dilian Francisca Toro Torres, Miguel Pinedo Vidal*.

Ponentes: honorables Representantes *Diego Patiño Amariles* (Coordinador), *Diego Alberto Naranjo Escobar, Néstor Homero Cotrina, Jorge Enrique Gómez Celis*.

Publicación: PPD. *Gaceta del Congreso* número 190 de 2008.

**Proyecto de ley número 212 de 2007 Cámara, 125 de 2006 Senado, por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones.**

Originario: honorable Senado de la República.

Autores: honorables Senadores *Miguel Pinedo Vidal, Rubén Darío Quintero Villada*.

Ponentes: honorables Representantes *José Fernando Castro Caycedo* (Coordinador), *Béner León Zambrano Erazo, Marino Paz Ospina*.

Publicación: PPD. *Gaceta del Congreso* número 190 de 2008.

**Proyecto de ley número 244 de 2008 Cámara, 147 de 2006 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 40 del Decreto 25 de 2002, donde se fija reglamentación sobre portabilidad numérica, y se dictan otras disposiciones.**

Originario: honorable Senado de la República.

Autor: honorable Representante *Simón Gaviria Muñoz*.

Ponentes: honorables Representantes *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón* (Coordinador), *Alonso Acosta Osio*, *Jaime de Jesús Restrepo Cuartas*.

Publicación: PPD. *Gaceta del Congreso* número 173 de 2008.

**Proyecto de ley número 272 de 2008 Cámara, por la cual se reforma la Ley 37 de 1990 y se dictan otras disposiciones.**

Originario: honorable Cámara de representantes.

Autores: honorables Representantes *Bérner León Zambrano Erazo*, *Jaime de Jesús Restrepo Cuartas*, *Germán Darío Hoyos Giraldo*, *Jorge Carmelo Pérez Alvarado*, *Héctor Faber Giraldo Castaño*.

Ponentes: honorables Representantes *Jaime de Jesús Restrepo Cuartas* (Coordinador), *Bérner León Zambrano Erazo*, *Héctor Faber Giraldo Castaño*.

Publicación: PPD. *Gaceta del Congreso* número de 2008.

**Proyecto de ley número 112 de 2007 Cámara, por la cual se crea la Agencia Nacional del Espectro y se dictan otras disposiciones.**

Originario: honorable Cámara de Representantes.

Autora: Ministra de Comunicaciones, doctora *María del Rosario Guerra de la Espriella*.

Ponentes: honorables Representantes *Alonso Acosta Osio* (Coordinador), *Marino Paz Ospina*, *Néstor Homero Cotrina*, *Yesid Espinosa Calderón*.

Publicación: PPD. *Gaceta del Congreso* número 633 de 2007.

### III

#### Lo que propongan los honorables Representantes.

El Presidente,

*Ciro Antonio Rodríguez Panzón*.

El Vicepresidente,

*Néstor Homero Cotrina*.

El Secretario,

*Fernel Enrique Díaz Quintero*.

#### Secretario:

Someta a consideración el Orden del Día leído señor Presidente.

#### Presidente:

Se somete a consideración el Orden del Día leído, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

#### Secretario:

Aprobado señor Presidente.

#### Presidente:

Continúe señor Secretario.

#### Secretario:

Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley 233 de 2008 Cámara, 198 de 2007 Senado, la proposición con que termina el informe es el siguiente:

#### Proposición:

Por las consideraciones anteriores en el ejercicio de las facultades convenidas por la Ley 05 de 1992, solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes se apruebe en primer debate el Proyecto de ley número 233 de 2008 Cámara, 198 de 2007, por medio de la cual se dictan normas para la regulación y modernización de las sociedades de mejoras públicas.

De los honorables Representantes.

*Diego Patiño Amariles*, Ponente Coordinador; *Diego Alberto Naranjo Escobar*, *Néstor Homero Cotrina*, *Jorge Gómez Cely*, Ponentes.

Someta a consideración la proposición con que termina el informe señor Presidente.

#### Presidente:

Se somete a consideración la proposición con que termina el Informe de Ponencia del Proyecto de ley número 233 de 2008 Cámara, por medio de la cual se dictan normas para la regulación y modernización de las sociedades de mejoras públicas. El doctor Néstor Homero Cotrina pide la palabra.

#### Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Gracias Presidente, como ponente de este proyecto he firmado igual que mis compañeros, sin embargo quisiera colocar a consideración de la honorable Comisión dos puntos que me parecen un poco excesivos en cuanto a la aprobación de este proyecto: el primero tiene que ver con que sea la Federación Nacional de Sociedades de Mejoras Públicas de Colombia, la que avale la creación de las asociaciones de mejoras públicas, lo que implicaría que quién no reciba el aval de la Federación no podría nunca efectuar una asociación para las sociedades de mejoras públicas, me parece excesivo y que sean ellos los que avalen únicamente, si bien es cierto para ellos llevar un control podría existir la figura de un registro más no el de avalar, porque de lo contrario estaríamos de pronto coartando la libertad de asociación; y lo otro que me parece un poco excesivo, es que están diciendo que la sociedad debe estar integrada por 20 o más ciudadanos, yo lo digo en relación a la población de mi departamento Arauca, son poblaciones pequeñas y quizá no encuentre uno estás 20 personas filántropos que quieran trabajar para estas sociedades, pueden querer cinco, seis o siete personas, pero para conseguir 20 en el mismo cuento, en una ciudad pequeña, de pronto se sientan en las ciudades grandes, pero en una ciudad pequeña sí me parece a mí que el número es bastante amplio para una ciudad pequeña de 7 mil, 10 mil habitantes que quieran trabajar por el bienestar de su municipio, de ahí me gustaría que la Honorable Comisión si bien es cierto que el proyecto es un proyecto muy importante para el trabajo desinteresado, para el trabajo importante que se pueda realizar dentro de estas sociedades, me quedan esas dos deditas que no las pude comentar con los otros compañeros ponentes, me gustaría pues que lo revisáramos, pues no hay ningún inconveniente, únicamente le veo a este proyecto lo de los integrantes y lo de que para poderse constituir deben tener el aval de la Federación, entonces a esas dos cositas espero que los demás compañeros compartan la iniciativa sobre ello.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Diego Patiño.

**Honorable Representante Diego Patiño Amariles:**

Gracias Presidente, este proyecto de ley tuvo la oportunidad de discutirlo con miembros de la Federación y con algunas sociedades de mejoras públicas, yo estaba en la mejor disposición de hacerle unas modificaciones, inclusive que le permitiera lograr el objetivo. La ley pretende, poniéndole un poco más de dientes, que permitiera que el artículo 355 de la Constitución se pudiera cumplir a cabalidad, dada que estas son organizaciones de reconocida idoneidad y que han perdido un poco de vigencia, porque los entes territoriales ya no los tienen tan en cuenta como era antes, la idea era que pudiera tener una mayor oportunidad, que estuvieran en prelación sobre muchas otras entidades sobre todo para el manejo de algunos otros proyectos donde se ha distinguido por su seriedad y por su compromiso con las ciudades este tipo de organizaciones, pero ellos me convencieron de una teoría y era de que si bien es cierto yo tenía razón, lo que me estaban planteando doctor Cotrina es que les preocupa sobre manera que si este proyecto no sale en esta legislatura se nos va a hundir, entonces cualquier modificación que yo planteaba tendría que ir a una conciliación y como este es un proyecto que no genera ni frío ni calor para algunos, entonces correríamos el riesgo que se hundiera, a mí me parece que usted puede tener razón en el número de afiliados.

Yo creo, que en el otro tema es válido lo que ellos están planteando, usted bien lo dijo, esto es para filántropos, esto es para gente honesta, que tenga una ética y una moral reconocida y yo creo que uno de los controles que quiere tener la federación es de que esas personas que se asocian realmente estén dentro del espíritu de ese tipo de organizaciones, por eso me parece que esa federación pudiera hacer como un control de cuáles son esas personas que se van a asociar para prestar este servicio, pero la razón de fondo es el no perder casi dos años que lleva este proyecto en tránsito y cualquier modificación que le planteara que yo hice en su oportunidad a ellos les preocupa sobremedida, que el proyecto se hunda y entonces tengan que volver a iniciar otra vez otro proyecto que les conlleve otros dos años de espera, esa fue la razón fundamental por la cual tal y como viene el texto del Senado, se planteó, más por solicitud de ellos que por no querer analizarlo o involucrarle nuevos elementos que les permitieran inclusive tener mejores herramientas para cumplir su objetivo, esa fue la razón y yo les pediría a los colegas, de que si bien es cierto, el doctor Cotrina puede tener razón no dejáramos de que este proyecto por esa modificación tuviéramos que ir luego a una conciliación que no permitiera que el proyecto saliera en esta legislatura, muchas gracias.

**Presidente:**

Doctor Alonso Acosta en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Gracias Presidente, a ver, la preocupación que tengo es la del artículo nuevo, cuando dice que las sociedades de mejora pública podrán celebrar contratos con corporaciones autónomas regionales y entidades territoriales en sus diferentes niveles de

gobierno con el fin de desarrollar programas y actividades de interés comunitario acorde con su objeto social, interés comunitario puede ser pavimentar una calle, interés comunitario puede ser construir viviendas de interés social, yo creo que en la ley de contratación administrativa, se estipularon una serie de normas donde lógicamente de pronto no vayan a terminar convirtiéndose las sociedades de mejoras en unas entidades con quien se hagan convenios para manejar el tema de la contratación y entonces el fin último de las sociedades de mejoras que en realidad es el patriotismo, el civismo, la cultura, se nos termine lógicamente llevándonos a que se desvirtúe la función por la cual la entidad está existiendo como sociedad de mejora, esa era una inquietud que me cabe, con todo respeto, con alguna preocupación.

En el artículo 10 dice lo siguiente: "Las sociedades de mejoras que hayan administrado bienes de interés cultural de carácter nacional departamental, distrital o municipal y las sociedades que pretendan hacerlo por primera vez serán tenidas en cuenta prioritariamente para la adjudicación de dicha administración". Yo no sé si se puede por ley establecer prioridad, me cabe la duda para la administración, más bien autorizar a las sociedades de mejorar para que hagan esos convenios, pero no se puede decir prioritariamente porque eso es establecer una prelación por encima de las demás entidades, porque puede haber dos o tres entidades de interés cultural en la ciudad, puede ser un fondo mixto por ejemplo, existen los fondos mixtos de cultura, puede ser que se le pueda entregar a un fondo mixto un bien de interés cultural o a una sociedad de mejoras, entonces en ese sentido no sé si nos vayan a objetar la ley, o nos vayan a terminar demandando la ley, porque en la ley establecemos una prioridad, me cabe la duda jurídica de establecer una prioridad para dárselo a una persona y no a otra, porque no a los fondos de promoción cultural, porque tiene que ser a las sociedades de mejoras, si ambos de pronto tienen un fin único que es la protección del patrimonio cultural de las ciudades.

Por ejemplo en Barranquilla, hay un lugar que es de bien cultural, lo maneja la Cámara de Comercio, inclusive la Cámara de Comercio sostiene su mantenimiento y ahí funciona el Fondo de Promoción Mixta del departamento, entonces eso me parece importante, saber la sustentación de estas dos inquietudes que son las que yo plantearía con referencia al tema, porque si nosotros vemos y examinamos las funciones de pronto, las funciones nos llevan a que estas sociedades de mejoras puedan desvirtuar hacia un futuro su función siendo de que van a participar en todas las licitaciones, de todas las contrataciones, entonces vamos a empezar a desvirtuar la función para la cual existe, a mí me parece que las sociedades de mejoras vienen estableciendo y desarrollando en mi ciudad por ejemplo una labor importantísima y ya contaminarlos para que sean contratistas del Estado no me convence mucho la idea queridos colegas, muchas gracias Presidente.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Diego Patiño.

**Honorable Representante Diego Patiño Amariles:**

A ver Presidente yo quiero decirle al doctor Acosta que efectivamente las funciones de las sociedades de mejoras públicas pueden ser hasta construir una

calle, yo le cuento que en mi ciudad la sociedad de mejoras públicas construye un coliseo con su propia plata e hizo vías y yo creo que el hecho de que este artículo esté tal y como está establecido aquí, inclusive no teniéndolo, podría firmar convenios con las entidades territoriales, porque le voy a leer el artículo 355 de la Constitución Política, doctor Acosta, el Gobierno en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal podrá con recursos de los respectivos presupuestos celebrar contratos con entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad con el fin de impulsar programas de actividades de interés público acordes con el plan nacional y los planes seccionales de desarrollo, “el gobierno nacional reglamentará la materia”, de hecho es que ya está permitido, los Comités de cafeteros, la Federación Nacional de Cafeteros hacen lo propio y por eso se pueden hacer por este artículo de la Constitución y usted me acaba de dar la razón, las sociedades de mejoras públicas ONG de reconocida dignidad en algunos aspectos, pero creo que son también reconocidas por su moral, por su ética, por su patriotismo y me parece que el artículo exista o no exista, es más, ese es uno de los artículos que yo quería modificar, precisamente para que no quedaran programas, sino que se obligara a ciertos temas como el manejo de parques, como el ornato que fuera obligatorio, porque la misma constitución lo permite, o sea el artículo ni le quita ni le suma al proyecto, porque de hecho la Constitución lo permite, con base en él doctor Buenaventura León yo fui gobernador dos veces y con base en él pude firmar todos los convenios que tuve a bien con el Comité Departamental de Cafeteros y hoy se firma, lo firma la Nación, sin necesidad de licitación, sin necesidad de convocatoria de concursos y así está establecido, bien pueden, averígüenlo, de hecho ocurre hoy, y ni la Ley 80 ni la Ley 1150 los está restringiendo, de hecho hoy el Gobierno Nacional como los gobiernos municipales y departamentales lo hacen, entonces me parece que el artículo tal como está redactado ni le quita ni le pone, porque de hecho ellos con el solo hecho de cumplir de ser entidades sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad están cumpliendo con lo que la constitución establece, la verdad mi propuesta era volverlo obligatorio, porque la Constitución así lo permite.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Alonso Acosta.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Gracias querido colega, que yo recuerde tendría que mandar a buscar la reforma a la ley de contratación, que yo recuerde no sé los que estuvimos en el debate en la Plenaria de la Cámara, una de las cosas que quedó clara es acabar con todos esos convenios interadministrativos, por todas esas ONG que estaban creadas, que servían de puente para hacer convenios con los municipios y para que esas ONG a dedo dieran y subcontrataran las obras, yo no sé si estoy mal, pero creo que en la ley de contratación se modificó ese articulado, de pronto antes cuando usted fue Gobernador de pronto eso sí se podía hacer como lo hacían todos los municipios, inclusive los municipios creaban unas cooperativas y esas cooperativas contrataban a dedo prácticamente pero que yo sepa la ley de contratación que aprobamos el año pasado si no estoy mal la 1150 modificó toda esa normati-

vidad, a eso es lo que me estoy refiriendo, que sería retroceder a lo que en una ley bien concertada y muy bien discutida se tramitó hace poquito en el Congreso de la República, esa es la inquietud que me cabe en la materia, muchas gracias por la interpelación.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Diego Naranjo.

**Honorable Representante Diego Naranjo Escobar:**

Hacer dos comentarios que sirvan para que podamos de alguna manera tomar la mejor decisión y la más acertada, yo creo que lo que se busca con este proyecto de alguna manera hay que hacérselo saber a los ciudadanos, es cómo recuperar nuevamente ese espacio de unos ciudadanos que participaban en las decisiones de su ciudad y generaban total confianza por su ética, por su transparencia y por todo lo que representaban los mejores ciudadanos de los municipios que eran los que conformaban estas sociedades de mejoras públicas, lo que se busca y lo dice el doctor Alonso Acosta, no sé cómo quedaría en la ley de contratación pero me parece que sí quedó que todos se tienen que inscribir en un registro para poder participar y acceder pero yo sí pienso que aquí las sociedades de mejoras públicas son el mecanismo para poder evadir ese tipo de ONG, me parece que es la mejor forma porque, es que está representada en una entidad sin ánimo de lucro y está representada por ciudadanos que voluntariamente se ofrecen a prestar un servicio y que son de reconocida ética y moral en las ciudades y en los pueblos, a mí me parece que este sería un mecanismo esencial para que los municipios que hoy están abocados a muchas posibilidades de corrupción, me parece que estas sociedades de mejoras públicas deben de ser recuperadas nuevamente porque han perdido trascendencia e importancia: por qué, porque cualquier persona llegaba y montaba una ONG y montaba una cooperativa y contrataba un tipo de cosas, lo que quisiera hacer y pasaba lo que decía el doctor Alonso Acosta, entonces subcontrataba con alguien más, cobraban el contrato y nadie respondía, a mí me parece que la calidad de cívico que tienen estas sociedades de mejoras públicas son las que le pueden devolver la confianza y la posibilidad a los alcaldes, de tomar una decisión si quieren o no de los gobernadores de hacer convenios para temas tan puntuales, yo pienso y estoy seguro que ninguna sociedad de mejoras públicas aspirará a contratar para hacer una vía, pero las sociedades de mejoras públicas de la gente ilustre de los pueblos y la gente buena sí está preocupada porque los monumentos que están abandonados, porque no hay cultura ciudadana ni hay educación de los ciudadanos para convivir como ciudadanos respetuosos y responsables de los derechos y deberes de los ciudadanos, porque están preocupados por las necesidades de entidades que están acabadas o no tienen dolientes; en Pereira lo decía el doctor Diego Patiño, por ejemplo el zoológico funciona porque la sociedad de mejoras públicas se presentó y tomó la decisión, lo maneja y lo administra con lujo de detalles, porque son unas entidades que lo que quieren es prestar el servicio a la ciudad, están recocidas, entonces yo pienso que aquí queda establecido de alguna manera, lo que pasa es que es una opción hoy de volver nuevamente a que los municipios la gente se toque, el doctor Cotrina estaba preocupado porque a lo mejor nadie quiera, porque



esto es una tarea gratuita, de honor y de imagen, pero yo sí pienso que este proyecto facilitaría para que en los municipios se vuelva a crear esa conciencia, la importancia que tienen las sociedades de mejoras públicas, hoy que existe tanta corrupción a través de los temas de contratación, que cualquier persona monta una oficina, monta ONG y hace un contrato y contrata con los municipios, yo pienso que si las sociedades de mejoras públicas están reglamentadas o están aquí, se les ponen unas funciones que están muy claramente definidas, tiene que ser en el tema ambiental, en el tema de construcción de ciudadanía, en el tema de ornato y embellecimiento de la ciudad, me parece que es una herramienta fundamental para que volvamos otra vez a cogerle la confianza a la gente y que la gente se sienta con la ilusión de participar nuevamente en el desarrollo y gobernabilidad de sus pueblos.

Me parece también que es válido aclarar, no sé qué impedimento tenga la objeción que hace aquí por el tema de contratación, pero yo pienso que de mi lado desde ese punto de vista me parece que no tiene ningún problema y me gustaría señor Presidente que aquí en la Comisión le pudiéramos dar el trámite, que se aprobara, pero pienso que es una sociedad que está al margen de todo ese tipo de cosas porque están constituidas para otro tipo de programas y de manejos, entonces quería como hacer esa reflexión teniendo en cuenta lo que dicen aquí, de lo de la ley de contratación, pero sí quisiera que le diéramos el trámite, porque pienso que hoy el país tiene la oportunidad nuevamente de devolverle a esa gente buena la posibilidad que estén bien conformados, que tengan un buen respaldo para devolverle la fe y la confianza nuevamente a la gente en las ejecuciones de sus municipios, muchas gracias señor Presidente.

**El Presidente:**

Doctor Buenaventura León en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Buenaventura León L.:**

Gracias Presidente, la primera reflexión que yo haría a los compañeros de la Comisión, es que creo que el proyecto tiene términos todavía, estamos a 45 días de culminar la legislatura, supongamos que se aprobara hoy o dentro de ocho días, van ocho días a Plenaria y tenemos tiempo para conciliar, es decir ese no debe ser un motivo para ponernos a correr si vemos que hay que hacer algunas cosas para mejorar el proyecto, yo estoy de acuerdo en términos generales Presidente con el proyecto, pero sí veo la necesidad de también hacerle unos ajustes con el propósito de salvar el proyecto y que más adelante no lo vayan a objetar por una inconstitucionalidad, entonces lo que podamos arreglar me parece que es sano que lo podamos arreglar.

Otra reflexión, el artículo 355 recordemos cuando la constituyente lo discutió y lo aprobaron básicamente fue para terminar el tema de los auxilios, esa fue la base, la razón de ser del artículo 355 de la Constitución Nacional, era porque teníamos una serie de auxilios en los Concejos, en las Asambleas, en el Congreso y el Constituyente quiso terminar con eso, sobre esa base que dice el artículo 355: "Ninguna de las Ramas u órganos del poder público podrá decretar auxilios o donaciones a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado", es decir, la esencia del artículo debe ser que quiso terminar con el tema de auxilios que antes de la Constitución del

91 se permitía y que dice el inciso 2 del artículo 355, que el Gobierno a los niveles nacional, departamental, distrital y municipal podrá con recursos de los respectivos presupuestos celebrar contratos, lo que dice el artículo 355 no convenios, celebrar contratos, una cosa es un contrato y otra cosa es convenio y cuando los convenios son de carácter administrativo con entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad con el fin de impulsar programas de entidades de interés público acorde con el plan nacional y los planes excepcionales de desarrollo, el hecho de celebrar contratos no significa que se le está dando una prerrogativa o una prioridad a ninguna entidad, la constitución es muy clara que puede celebrar contratos en igualdad de condiciones como hoy y además uno de los principios tanto de la Ley 80 como de la Ley 1150 es el principio de transparencia y me parece que la observación que hace el doctor Alonso Acosta frente al artículo 10 en donde establece una prioridad, viola el principio de la transparencia en el tema contractual, considero que por sanidad del proyecto tanto las observaciones hechas por el doctor Cotrina como las observaciones hechas por el doctor Alonso Acosta, me parece que se sería importante corregirlas con el propósito de blindar el proyecto y permitir que vaya sin ningún problema en términos de constitucionalidad, tal como está establecido el artículo 10 al establecer una prioridad, creo que viola el principio de transparencia de la Ley 1150, eso no es lo que permite la Constitución Nacional, la Constitución Nacional lo dice, es que personas de derecho privado de reconocida idoneidad pueden celebrar contratos con el Estado pero sin ninguna ventaja, solamente que tienen que participar y someterse a las reglas y más cuando nosotros a través de la Ley 1150 endurecimos mucho más y fortalecimos mucho más el principio de transparencia.

Señor Presidente yo le rogaría a los ponentes de que ajustáramos las tres cosas que se están planteando y que saquemos adelante el proyecto de ley, yo anuncio mi voto positivo al proyecto de ley, pero que le hagamos los ajustes tanto los que ha planteado el doctor Cotrina, que me parecen sanos o establecen unas categorías por municipios, en algunas partes da un número razonable en otras partes no y los planteamientos que ha hecho el honorable Representante Alonso Acosta, que me parece que también son muy ajustados y me parece que tiene unos argumentos constitucionales que impedirían que el proyecto tenga tropiezos más adelante, gracias Presidente.

**Presidente:**

Yo le recomendaría a los honorables Congresistas que tienen las proposiciones con respecto al proyecto, que se hicieran llegar a la Secretaría y en el mismo sentido con la propuesta del doctor Cotrina, el número de integrantes me gustaría que fuera por categoría de municipios, esto seguramente los de categoría uno y dos podrían tener los integrantes el número de 20 pero ya los municipios de quinta y sexta categoría para hacer posible este tipo de sociedades seguramente el número de integrantes sería menor.

Y con respecto al artículo 9º, yo creo que el artículo 9º lo que está diciendo es que podrán celebrar contratos y no estipula qué tipo de contratación, sí está clara la observación con respecto al artículo 10 que sí da prerrogativa a este tipo de sociedades de mejoras públicas.

Entonces seguimos la discusión de la proposición con que termina la ponencia, se informa que va terminar la discusión de la proposición, se somete a consideración, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario informe si hay modificaciones a los artículos del proyecto de ley.

**Secretario:**

Señor Presidente la Secretaría se permite informar que no hay proposiciones modificativas ni sustitutivas aquí en la Secretaría.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Alonso Acosta.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Presidente ya voy a pasar la proposición al artículo 9° pidiendo la supresión del mismo, porque la idea es que lo que yo estaba planteando es muy claro, yo mandé pedir inclusive la Ley 1150, ya me la están trayendo para leer la normatividad que tiene que ver, este es un proyecto importante, este es un proyecto que queremos todos, la sociedad de mejoras públicas de mi ciudad es algo impresionante y positivo, pero no podemos volver a abrir la brecha, la preocupación que a mí me cabe es una sola, que la sociedad de mejoras públicas que hoy tienen una labor loable, noble, independiente, que su objetivo de la cultura es hoy transparente, se nos vaya a transformar en el tiempo y se nos vaya a dañar dándole contratación a dedo, señor Presidente esa es mi preocupación, manténganos por la cual existen las sociedades de mejoras en el país, me parece muy bien, en mi ciudad tienen es un convenio o está excelente que manejen un zoológico, o sea cierto tipo de funciones que se pueden celebrar sin necesidad de que la ley lo diga, pero sí no nos metamos a que aquellos tengan prioridad en contratación a que ellos puedan realizar cosas o que vamos a dañar el fin último de las sociedades de mejoras, esa es mi preocupación.

Ahora ellos como sociedades de mejoras sin que la ley lo diga pueden participar de cualquier contratación porque son una entidad con personería jurídica, pero no le demos a ellos un ritmo por encima de lo que tienen todas las demás entidades, porque volvemos a empezar a hacer excepciones y volvemos a empezar a abrir esa brecha que no es bueno si ya la ley de contratación estableció un régimen igualitario para todos los temas, vale la pena que lo conservemos, eso es lo que yo le quiero pedir a los ponentes, muchas gracias señor Presidente.

**Presidente:**

Doctor Jaime Restrepo en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Jaime de Jesús Restrepo Cuartas:**

Presidente tienen propuestas de modificación los artículos 5°, 9° y 10, aprobemos los otros.

**Presidente:**

Ha habido discusión sobre los artículos 6°, 9° y 10 y el número 5, yo les hago una propuesta, aprobemos los artículos que no tienen discusión, mientras los honorables Representantes hacen llegar las proposiciones a la Secretaría, continuamos con el Orden

del Día y una vez tengamos las proposiciones volvemos a la discusión de este proyecto de ley, si los honorables Congresistas aprueban esta proposición entonces la sometemos a consideración, ¿aprueban la proposición?

**Secretario:**

Aprobada señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario entonces sírvase someter a consideración el articulado con excepción de los artículos 5°, 6°, 9° y 10.

**Secretario:**

Entonces serían los siguientes artículos en bloque señor Presidente, artículos uno, dos, tres, cuatro, siete, ocho y once, en total siete artículos señor Presidente.

**Presidente:**

Se someten a consideración los siete artículos leídos en bloque, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Secretario:**

Título del proyecto señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario una vez aprobemos todo el articulado, aprobaremos el título del proyecto, siga con el Orden del Día.

**Secretario:**

**Proyecto de ley número 212 de 2007 Cámara 125 de 2006 Senado**, por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, la proposición con que termina el informe es el siguiente señor Presidente.

**Proposición:**

Con base en las anteriores consideraciones proponemos dar primer debate al Proyecto de ley 212 de 2007 Cámara, 125 de 2006 Senado, por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, junto con el pliego de modificaciones y el texto propuesto para primer debate.

De los honorables Representantes.

Fdo: *José Fernando Castro Caicedo*, Coordinador Ponente; *Bérner León Zambrano Erazo*, *Marino Paz Ospina*.

Someta a consideración la proposición con que termina el informe señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición con que termina el Informe de Ponencia del **Proyecto de ley 212 de 2007 Cámara**, por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones, sigue en discusión la proposición con que termina el informe de ponencia, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario sírvase informar si hay proposiciones al articulado.

**Secretario:**

Señor Presidente consta de cuatro artículos y hay dos proposiciones modificativas.

**Presidente:**

Qué artículos.

**Secretario:**

El artículo 1° y el artículo 2°, someteríamos a consideración en bloque el artículo 3° y el artículo 4° señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración el artículo tercero y el artículo 4° del Proyecto de ley 212, sigue la discusión de los artículos 3° y 4°, se somete a consideración, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

Las proposiciones señor Secretario.

**Secretario:**

Proposición modificativa.

Modifíquese el artículo 1° del Proyecto de ley 212 de 2008 Cámara 125 de 2007 Senado, en el siguiente sentido:

Artículo 1°. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

**Artículo 106.** Límites de velocidad en zonas urbanas, en las vías urbanas la velocidad máxima y mínima serán determinadas y debidamente señalizadas por la autoridad de tránsito competente en el distrito o municipio respectivo.

Parágrafo. Para tal efecto las autoridades definirán las respectivas velocidades con base en estudios técnicos que entre otros factores consideren las especificaciones de diseño y estado de las vías y las condiciones de visibilidad, seguridad y operación de las mismas, en tal sentido se podrá definir igual velocidad para todos los carriles o en forma diferencial por carril de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos que se adelanten.

Atentamente,

Fdo: *Néstor Homero Cotrina*,  
Representante a la Cámara  
departamento de Arauca.

**Presidente:**

Doctor Cotrina en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:**

Gracias señor Presidente, coloco a consideración de la honorable Comisión esta proposición modificativa, en cuanto a algunas formas de composición que he encontrado, los honorables ponentes dicen que en ningún caso podrá sobrepasar de 80 kilómetros por hora, entonces se hace esta proposición dejando en libertad de los estudios técnicos para que realmente sean los que nos definan las velocidades y no de una vez acá estableciendo que sin sobrepasar los 80 kilómetros por hora, se ha observado que hay vías bien señalizadas que están de doble calzada, triple calzada, el buen estado de las vías y transitar un vehículo a 80 kilómetros por hora en lugar de generar movilidad antes por el contrario trancones.

Lo que pretendo con esta proposición es dejar en manos de las autoridades de tránsito el que previos estudios técnicos del estado de las vías para que no quede, hay vías que seguramente no están en buen estado, esas vías tendrían unas restricciones y no en forma igual en vías que se encuentran en buen estado, lo que significa que sí queremos que haya realmente disminución en la accidentalidad, la accidentalidad no es por el exceso de velocidad sino también por el estado de las vías, por la falta de señalización y lógicamente por factores humanos o razones mecánicas, pretendo con esta modificación dejar en manos de las autoridades de tránsito tanto del Ministerio de Transporte como las Secretarías de Tránsito y Transporte del nivel departamental, municipal y distrital que sean las encargadas de establecer los límites de acuerdo al estado de las vías, es por eso que se dice que se definirán las efectivas velocidades con base en estudios técnicos que entre otros factores consideren las especificaciones y el diseño y el estado de las vías, las condiciones de visibilidad y seguridad y operación de las mismas, en tal sentido se podrá definir igual velocidad para todos los carriles o en forma diferencial por carril de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos, nosotros aquí venimos diciendo y aprobamos en el proyecto 012 y acaba de salir un decreto donde aprueba velocidad máxima para vehículos de transporte escolar de 40 kilómetros por hora, nosotros estamos pidiendo y aprobando en un proyecto ciertos límites de velocidad para los vehículos de transporte escolar, entonces qué pretende con esta modificación que los carriles puedan tener previa señalización los límites de velocidad, porque como se está diciendo entonces no podemos arrancar en un carril que esté bien habilitado con vehículos de transporte escolar a 40 con vehículos de servicio público a 60 y con vehículos particulares a 80 o a límites que realmente se establezcan, por eso esta proposición, para dejar en libertad a las autoridades, que ellos mismos sean los encargados de reglamentar las velocidades de acuerdo al estado y que puedan ellos también decir este carril va rápido, este carril es más lento por donde puedan transitar determinados vehículos, muchas gracias señor Presidente.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor José Fernando Castro.

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Gracias señor Presidente, bueno este proyecto lo estudiamos con los Representantes Béner Zambrano y Marino Paz, investigamos bastante con autoridades y conseguimos una tabla de velocidades a nivel internacional en donde por supuesto está Latinoamérica, además de las naciones desarrolladas europeas, lo que hicimos siguiendo de alguna manera lo que venía de Senado es diferenciando las velocidades en el sector urbano con el sector rural con carreteras y autopistas, adicionalmente un artículo tercero que fue aprobado y hace referencia a las motocicletas dado el auge que ha tenido este tipo de automotores en Colombia, en ese punto de las motocicletas además de permitir como ya se ha aprobado acá en el proyecto 126 que puedan transitar por un carril que es lo que ha generado una gran accidentalidad, porten por supuesto las luces durante todo el tiempo que la moto esté en movimiento las luces direccionales, número de la placa únicamente en el casco, conductor de la



moto y que use reflectivos en las horas de la noche como también se ha aprobado en esta Comisión y en la Plenaria.

Con respecto a las velocidades nosotros hemos creído que lo mejor y de alguna manera sigue lo que acaba de decir el compañero Néstor Homero Cotrina, que se le deje a quienes tienen la capacidad de hacer los estudios técnicos, que son el Ministerio de Transporte en el tipo de carreteras departamentales con la Gobernación y en las carreteras municipales y la respectiva oficina de tránsito; hemos dividido a su vez en ciertos sectores que son marcadamente necesarios, que la autoridad haga distinciones por ejemplo una parte tiene que ver con el sector del transporte público y el transporte privado, al transporte escolar, adicionalmente velocidades diferentes en barrios residenciales cuando estamos hablando todo el tema de transporte urbano.

Tal vez tratando de conciliar un poco lo que quiere el doctor Néstor Homero, yo podría proponer que salvo lo que piensen los componentes que en el artículo 1° del proyecto donde hablamos que en ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora en el sector urbano dado la cantidad de peatones y demás, como les digo estamos discriminado el transporte público en sectores residenciales y zonas escolares que se pudiera pensar en que va más allá de los 80 kilómetros cuando se trate de autopistas que ingresan a la ciudad en ese caso la autopista norte o la autopista calle 26 que tenemos o la autopista sur donde clarísimamente los carros andan a una menor velocidad.

Con respecto a las carreteras nacionales y departamentales es también muy claro que en los últimos años hemos venido mejorando las especificaciones de las vías, no tenemos todas las vías que quisiéramos en Colombia, que se vio en el debate anterior con el Ministro están retrasados los planes pero es muy claro que desplazarse de cualquier capital del país, de un departamento del país a las poblaciones cercanas ya cuenta la mayoría de casos con dobles carriles, con especificaciones mejores, de tal manera que pueden aprovechar una mayor velocidad, la experiencia que más vivo yo por supuesto es en Cundinamarca donde encontramos que al desplazarse a la Ciudad de Girardot, a la ciudad de Villeta, a la ciudad de Tunja, nadie está andando a 80 kilómetros por hora que es lo que prevé el Código Nacional de Tránsito, en la vía real se está andando a 100, 110, 120 kilómetros por hora, entonces lo que estamos proponiendo acá es que también los gobernadores y lo que dijo el Ministro de Transporte dependiendo de las condiciones de la vía de los peraltes, lo ancho de la vía que permita una mayor velocidad sin sobrepasar los 120 kilómetros.

Entonces en conclusión para las vías o carreteras nacionales y departamentales proponemos que haya un límite que sea de 120 kilómetros que lo fijarán las autoridades que saben cómo hacerlo y lo mismo en las urbanas que sea de 80, eventualmente con la excepción que anotaba de que fuese en las autopistas, esa decisión de ponerle un máximo sin nosotros como legisladores poner un tope de 60, 80, 120 dado a que nosotros no tenemos ni las capacidades científicas ni los elementos necesarios técnicos para poder disponer de la velocidad.

Por último señor Presidente, tengo acá las velocidades de diferentes países del mundo y les puedo decir que en Colombia junto con la India son más atrasados en esta materia, tenemos países de Latinoamérica como Argentina que llega a un límite de 130 kilómetros por hora, voy a señalar algunos, Brasil no tiene limitación en la velocidad la tiene únicamente hasta 90 kilómetros para los buses, en Alemania no hay un tipo de restricción en la velocidad, salvo los camiones que no pueden a más de 80 kilómetros, Italia es un caso particular cuando las vías tienen más de tres carriles, se puede ir hasta 130 kilómetros por hora y en general el cuadro que está acá demuestra cómo en materia de autopista y transporte y en cuanto a transporte privado si nosotros le damos la facultad a las autoridades de que lleguen hasta 120 sería lo razonable y en materia urbana si le damos las facultades a las autoridades para que sean hasta 80 sería lo razonable, tenemos aquí una columna que se ha producido en los últimos meses, revistas especializadas como es motor pidiéndole al Congreso de la República que por favor legisle al respecto, que aumente la velocidad y si sugieren que hasta 150 kilómetros por hora que me parece ya excesivo, pero sí de todas maneras salir del veto en el que estamos metidos de los 80 kilómetros, que primero no los están cumpliendo los ciudadanos y se está permitiendo para que se presenten abusos de la autoridad en las vías. De tal manera que para poder conciliar con el doctor Néstor Homero Cotrina yo le sugería que el articulo como está, lo único sería en el primer articulo le aumentáramos a excepción de las autopistas.

**Presidente:**

En la proposición que tiene el representante Néstor Homero Cotrina no aparece límite de velocidad, yo quisiera que nos aclarara si él la deja a disposición de las autoridades competentes.

**Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:**

Sí queda a disposición de los entendidos en la materia, los que realizan los estudios técnicos, los que verifican el estado de las vías Señor Presidente.

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Eso tiene un clarísimo inconveniente señor Presidente, aquí se quejaban de que el debate en la Plenaria cuando tramitamos el proyecto 126, de cómo las autoridades sancionan a los diferentes conductores de motos en el país, por ejemplo el conductor de moto de Antioquia si va a ingresar a Cundinamarca entiendo que allá el chaleco es azul y que cada departamento tiene ciertas especificaciones, el ciudadano cuando transporta de un departamento a otro queda incurso en violaciones a las normas sin saber porqué, en el caso concreto de dejar en libertad las velocidades, pues nos vamos a encontrar con otro problema Presidente que es inconsistente de que puede ser que en Medellín el transporte por las vías de la ciudad o las vías residenciales sea a 60 kilómetros y llegamos a otra ciudad y comenzamos a cometer errores porque cada municipio va a legislar para sus propias vías, yo creo y lo creemos los ponentes que tratándose de transporte público, transporte escolar, zonas residenciales o zonas escolares debe haber unos parámetros nacionales para que sepamos todos los conductores a que atenernos en cada departamento.



**El Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Diego Naranjo.

**Honorable Representante Diego Naranjo Escobar:**

Usted doctor José Fernando Castro tiene unas estadísticas de que en otros países hay unos límites permitidos de los que existen aquí, lo primero es que existen unas vías mucho más amplias, más seguras, mejor señalizadas y pienso sin temor a equivocarme existe un mayor respeto de los ciudadanos, de mayor cultura ciudadana en el tema de cómo conducir, de pronto también si en ese estudio que ustedes hacen en Europa tienen la estadística de cuántas personas mueren en accidentes de tránsito por exceso de velocidad, porque yo tuve la oportunidad de vivir en España un año y cada fin de semana estaban en un alto índice de muertes en accidentes de tránsito, donde hay unas autopistas, unas vías muy buenas, pero el exceso de velocidad me parece que 140 o 150, nadie las respeta.

Colombia es un país con una eficiencia aunque hayan vías buenas aquí no hay autopistas, aquí todavía pensamos que una autopista es de dos carriles, no las autopistas realmente son de cuatro y cinco carriles, aquí no tenemos autopistas grandes, entonces yo sí quisiera llamar la atención para que se tuviera en cuenta si existe una estadística a nivel nacional de cuánta gente muere, por ejemplo en este puente cuánta gente moriría en accidentes de tránsito porque me parece a mí que expandir un límite de velocidad, a mí me parece que es muy riesgoso en la medida que vaya acompañado de unas medidas muy amplias de concientización de cómo conducir y sobre todo de una exigencia muy importante que se debe hacer que es la exigencia tecnomecánica de los vehículos, hoy sabemos aquí en Colombia que la gente se pasa por la faja los análisis tecnomecánicos, que existen los modelos de unos carros de una antigüedad muy grande, que existe además una irresponsabilidad de nosotros los conductores hay que decirlo así, entonces me parece que debemos de ser muy cuidadosos, tener una muy buena información porque me parece que eso llevaría a que de pronto un desborde desmedido de una buena posibilidad de tener una velocidad amplia nos lleve a nosotros a abusar de esa velocidad y a llevarla a la posibilidad de que se incrementen los accidentes en Colombia, conociendo como conocemos nosotros nuestra cultura y nuestra forma de conducir, nosotros conducimos siempre es a la ofensiva, tenemos siempre la idea de que tenemos la vía, la prioridad siempre nosotros, entonces sí me gustaría doctor José Fernando Castro que en ese proyecto se pudieran tener en cuenta todas esas estadísticas para cuando nosotros tomemos una decisión aquí no se vuelva un problema para mucha otra gente sobre todo que cuesta muchas vidas.

Entonces quisiera como dejar ese comentario a manera de reflexión, para que pensemos y lo consideremos y me parece entonces finalmente de acuerdo a ese estado que comparto mucho la proposición del doctor Néstor Cotrina, de que muchas veces son las entidades que manejan el tema las que deben entrar a mirar de acuerdo a la evaluación de cada día cuál es el límite de velocidad; de motos ni hablar tampoco, me parece que en las zonas urbanas, en los municipios pequeños no se respetan límites, ni existe una reglamentación y eso ya está ocasionando un riesgo

y fuera de eso la posibilidad de un mayor número de accidentes, muchas gracias señor Presidente.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Cotrina.

**Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:**

Gracias Presidente, para responderle al doctor Diego Naranjo el Fondo de Prevención Vial, es el ente encargado precisamente de registrar toda la accidentalidad que se presenta en el país, lleva la estadística de peatones, de ciclistas, de motocicletas, de conductores, de pasajeros, de todas las estadísticas la fuente real y creíble, precisamente desde ahí se lanzan muchas campañas de seguridad vial para disminuir el índice de accidentalidad, usted doctor Diego Naranjo prácticamente me da la razón en parte de mi proposición, de que sean las personas que realizan los estudios técnicos y quienes señalizan, los que controlen el uso de la velocidad de los diferentes conductores, yo no comparto con el doctor José Fernando Castro el sentido de que un carro particular y un carro de servicio público vaya a diferentes velocidades por la misma vía, no comparto eso como lo decía al comienzo, lo mismo en el transporte escolar, porque esto en lugar de generar mayor movilidad generaría mayores trancones, puesto que no es igual que un vehículo que vaya a 30 vaya adelante de otro vehículo que está permitido a una mayor velocidad, por eso lo importante de la proposición es que ojalá los carriles se pudieran controlar para poder decir, este es un carril más rápido y este es un carril mucho más lento donde podrían utilizar determinados vehículos, es decir los de servicio particular, entonces yo quería hacerle esa aclaración al doctor Diego Naranjo y agradecerle su sumatoria a mi proposición.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Marino Paz Ospina.

**Honorable Representante Marino Paz Ospina:**

No, para decirle al doctor Cotrina, de que es muy distinto que si yo voy en mi carro o si usted va en su carro particular con una persona, el que maneja servicio público tiene mucha más responsabilidad que todo nosotros, entonces por esa misma razón cuando hablamos dentro del proyecto de que las velocidades son distintas nos referimos más que todo a eso a la responsabilidad del señor que maneja el bus que tiene 40 pasajeros, al señor que maneja con los niños llevándolos al colegio que tiene 12, 15 o 20 pasajeros, entonces por eso también esa diferenciación en cuanto a velocidades, por eso le estamos proponiendo a los honorables Representantes de la Comisión Sexta, para que tengan en cuenta eso, que no es lo mismo manejar uno su carro con su señora o su hijo o solo, que manejar con esos pasajeros que eso sí es una responsabilidad bastante grande, muchas gracias señor Presidente.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor José Fernando Castro Caycedo.

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Gracias señor Presidente, pues retomando un poco la intervención del doctor Diego Naranjo y del doctor Néstor Homero Cotrina, yo les quisiera decir, primero la infraestructura vial no tiene mucha relación, debe tenerla por supuesto pero no es definitiva

en el tema de la velocidad, en el caso por ejemplo del Perú que tiene unos límites de velocidad mayores que los nuestros, el Perú no tiene límites de velocidad en las carreteras y por supuesto es clarísimo que su capacidad de infraestructura es mucho menor que la colombiana, o el caso de comparar a España con Alemania, en Alemania no hay límite de velocidad, en España lo hay en 120, pero hay más accidentes en España por la conducta del ciudadano, por el folclor debe ser que tenemos nosotros los latinos, pero yo no sé si fue que me expresé mal, porque mire los artículos lo que dicen, en el 106: límites de velocidad en vías urbanas en carreteras municipales y vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicios públicos o particular será determinado, debidamente señalizado por la autoridad de tránsito competente, que si no me equivoco es lo que está diciendo el doctor Néstor Homero Cotrina, él que sabe que la coloque y a nivel nacional mire lo que dice el artículo: límites de velocidad en carreteras nacionales o departamentales, en las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o por la Gobernación, yo estoy diciendo exactamente lo mismo, los ponentes estamos diciendo lo mismo, lo único que estamos agregándole es que le ponemos un límite, no vaya a ser que nos aparezca un alcalde medio loco, que en vez de poner un límite de 80 en las vías urbanas, resulte determinado sector de su municipio por ahí en 60, 70 y hasta 80 o hasta pasara ese límite que iría en contra de cualquier posibilidad real, estamos poniendo que en las vías urbanas máximo sea de 80, allá el alcalde verá si la pone de 70, 60, 40, lo que él requiera dentro de sus vías y dentro de lo que le aconsejan sus asesores.

Y a nivel nacional un máximo de 120, nos parece riesgoso también dejarlo libre, me parece que 120 como máximo está bien, pero es que el Ministro en este pedazo puede decir que es a 80 y aquí es a 90 y en esa vía es a 70, estamos poniendo es máximo, no estamos poniendo un mínimo, ni estamos dejando amarrada a la autoridad, estamos dejando unos máximos que nos parece que es hasta donde pueden ir las autoridades, el dejarlo abierto si me parece irresponsable, que tal de verdad en manos de algún alcalde bien folclórico y doble las velocidades y sean imposibles de manejar desde el punto de vista de seguridad vial, gracias Presidente.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Alonso Acosta Osio.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Gracias Presidente, me gustaría nada más para los ponentes de pronto para el segundo debate que se le imponga que será causal de mala conducta, los funcionarios que tienen a cargo hacer la señalización si no la hacen de acuerdo a la normatividad expedida, porque el problema que tenemos queridos colegas es que establecemos por el Código, pero en las vías nunca vemos las velocidades, entonces que se establezca una sanción para el funcionario público que tiene la responsabilidad que será causal de mala conducta si no establece, ni hace la señalización respectiva, me parece que para el segundo debate de pronto añadir eso, no está de más pero sí es importante para obligar a que los municipios que se establezca la señalización de los límites de las vías como existe en

todas partes del mundo, pero que en Colombia es imposible haberlo conseguido a la fecha de hoy, gracias Presidente.

**Presidente:**

Entonces someteremos a consideración si no hay un acuerdo entre el doctor Néstor Homero Cotrina y el doctor José Fernando Castro sobre las proposiciones, primero la proposición modificativa y si se aprueba reemplazará a la de los ponentes si no se aprueba someteremos a consideración la propuesta de los ponentes, se somete a consideración la proposición modificativa, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?, yo les pediría el favor de levantarán la mano los que están de acuerdo con esta proposición.

La proposición cambia que en esta no le colocan límite de velocidad al transporte público sino que se le deja a las autoridades competentes fijar el límite de velocidad.

Señor Secretario sírvase leer la proposición modificativa.

**Secretario:**

Artículo 106. Límite de velocidad en zonas urbanas, en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas serán determinadas y debidamente señalizadas por la autoridad de tránsito competente en el distrito o municipio respectivo.

Parágrafo. Para tal efecto las autoridades definirán las respectivas velocidades con base en estudios técnicos que entre otros factores consideren las especificaciones de diseño y estado de las vías y las condiciones de visibilidad, seguridad y operación de las mismas, en tal sentido se podrá definir igual velocidad para todos los carriles o en forma diferencial por carril de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos que se adelanten.

Atentamente,

Fdo: *Néstor Homero Cotrina,*

Representante a la Cámara  
departamento de Arauca.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor José Fernando Castro Caycedo:

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Presidente brevemente, la diferencia de pronto que tiene con el artículo de los ponentes es que los ponentes también decimos que lo fije la autoridad respectiva dependiendo de las condiciones y demás, solo que le ponemos un máximo para que ellos se salgan, y lo mismo en el 106 y en el 107.

**Presidente:**

Yo les pido el favor que quienes estén de acuerdo con esta proposición levanten la mano.

**Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:**

Yo dejo constancia de la libertad que hay y no limitando a los 80, pero me parece bien doctor José Fernando Castro.

**Presidente:**

Señor Secretario se niega la proposición modificativa.

Someta a consideración el artículo 1° como viene en la ponencia.

**Secretario:**

Artículo 1°.

**Presidente:**

Se somete a consideración el artículo 1°, se anuncia que sigue la discusión, doctor Pedro Obando en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Pedro Obando Ordóñez:**

Yo creo que ya estamos de acuerdo en el texto de los dos artículos, solamente me preocupa doctor Castro es que se establecen límites para la velocidad máxima y la mínima, en ambos casos me parece muy correcto, pero no se pone un límite para la velocidad mínima, la verdad es que sí debería haber un límite para la velocidad mínima no para aquellos automotores que tengan algún problema, pero mucha gente utiliza el carro no precisamente como un medio de transporte sino para obstaculizar el tráfico y muchos accidentes se producen precisamente por esa velocidad mínima y no por la máxima de manera que sería conveniente que los dos artículos figuraran a una velocidad mínima razonable.

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Me parece señor Presidente y doctor Obando, ya quedamos con el doctor Cotrina y con los ponentes revisar todo el texto para segundo debate.

**Presidente:**

Entonces vamos a someter los dos artículos en bloque y quienes tienen algunas proposiciones quieren ser ponentes en el segundo debate los incluiremos para que se lleve el texto totalmente conciliado a segundo debate.

Se somete a consideración el artículo 1° y el artículo 2° como viene en la ponencia, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente

**Presidente:**

Señor Secretario el título del proyecto.

**Secretario:**

“Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

**Presidente:**

Se somete a consideración el título del proyecto, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado Señor Presidente.

**Presidente:**

¿Quiéren los honorables Representantes de la Comisión Sexta que el proyecto de ley pase a segundo debate?

**Secretario:**

Sí lo quieren señor Presidente.

**Presidente:**

Nombramiento de ponentes: Se nombran los que están actualmente con adición del doctor Néstor Homero Cotrina.

Señor Secretario sigamos con el Proyecto de ley 244 señor Secretario.

**Secretario:**

La proposición con que termina el informe de ponencia es el siguiente señor Presidente:

**Proposición:**

En razón de lo anterior proponemos a la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 244 de 2008 Cámara, 147 de 2006 Senado, “por medio de la cual se establece la obligación de implementar la portabilidad numérica y se dictan otras disposiciones”, junto con el pliego de modificaciones y el texto que se propone para primer debate.

De los honorables Representantes,

Fdo: *Alonso Acosta Osio, Jaime de Jesús Restrepo Cuartas, Ciro Antonio Rodríguez.*

Someta a consideración la proposición con que termina el informe señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición con que termina el informe de ponencia, sigue en discusión la proposición, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobados señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario sírvase decir si hay proposiciones con respecto al articulado.

**Secretario:**

No hay ninguna proposición señor Presidente.

**Presidente:**

¿De cuántos artículos está compuesto el proyecto de ley?

**Secretario:**

De tres artículos señor Presidente.

**Presidente:**

Se someterán a consideración en bloque los tres artículos, doctor José Fernando Castro en el uso de la palabra.

**Honorable Representante José Fernando Castro Caycedo:**

Este es un proyecto que requiere el país, pero me asaltan dos dudas, una que no sé si podríamos en coordinación, en armonía con los ponentes hacer una audiencia y escuchar la posición del ente regulador, la Comisión de Regulación y Comunicaciones y la posición del Gobierno, por la experiencia de otros países la portabilidad numérica se demora cinco años y más, entonces me da miedo, primero que le estamos anunciando al país una medida que no la vamos a ver ahora, sino en cinco años y digo me da miedo no porque no deba ser así sino pensando que deban definir una forma tecnológica para que estudien el proyecto y que lo hará la Comisión de Regulación, pero por lo menos que sepamos exactamente en qué términos estamos hablando, de qué costos estamos hablando, ese es un punto, me gustaría escuchar a los ponentes a ver si alguien de la aprobación pudiéramos escuchar no se mañana o en los próximos días al Gobierno y al ente regulador y segundo sugerir que si va a entrar en operación esta portabilidad numérica, insisto, que con la cual estoy de acuerdo por



aquello de la transparencia y la claridad, pues fuese a partir del 1° de enero del 2014 que es cuando se han vencido las concesiones actuales y se han adjudicado las nuevas que empezarán a funcionar a partir de ese mes de enero de 2014, esto implicaría que quienes sean los concesionarios en ese momento saben a qué atenerse y saben qué se les va a imponer, el caso concreto actual pues los operadores no sabían qué se iba a imponer y me imagino que esto tiene un gasto el cual desconozco de qué cuantía estamos hablando y de qué tiempo se va a llevar la implementación.

**Presidente:**

Doctor Alonso Acosta en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

A ver doctor José Fernando Castro y queridos compañeros, la portabilidad numérica nada más consiste en que una persona pueda mantener el número, eso es lo que se busca, si yo me paso de un operador a otro operador pueda conservar mi número, esto es lo que se busca en el proyecto de ley, lo mismo tanto en telefonía fija como en telefonía móvil, claro que la telefonía fija queda sujeta a que sea en la ciudad, pues si uno se mueve de una ciudad a otra es imposible que le mantengan el número telefónico si es fijo lógicamente. En ese sentido paso a responderle la primera pregunta, aquí hay un estudio hecho por una empresa inclusive Yanqui Grup, este es un estudio de hallazgos, tendencias y recomendaciones en la adopción de la portabilidad numérica del mundo y hubo un estudio que hasta lo conoce la Comisión de Regulación, es un estudio muy fácil para la gente que quiera conocer este tema, el periodo de implementación que se inicia después de definir todos los procesos para la portabilidad en Europa se trató 30 meses de que se produce la introducción de la portabilidad numérica, el único país que fue la excepción fue Alemania, que fue de cerca de cinco años, pero por problemas técnicos, en México se tardó 22 meses, en Brasil 30 meses, en Chile inició en el 2006 y termina en el 2010 aproximadamente 42 meses, en Perú en enero de 2007 a septiembre de 2009, 32 meses, en República Dominicana 38 meses, entonces aquí pese a lo anterior se ha querido adelantar previo a la expedición de regulación los estudios de factibilidad técnica y económicas, así como los estudios de sondeo y mercadeo el periodo de adopción, yo creo que no hay ningún problema en llevarlo dos años más, pero ya hasta el 2014 sí me parece demasiado querido José Fernando Castro, porque ya sería, ustedes saben que si en Colombia nosotros no ponemos periodo fijo y la experiencia que hay es exactamente máximo, el único país que se ha pasado ha sido Alemania en cinco años, los demás países han contado con dos o tres años, en Colombia poner cuatro años para que se haga totalmente me parece suficientemente tiempo, nosotros lo habíamos planteado en el proyecto de ley para el 2010, o sea estaríamos hablando de dos años, 24 meses, pero podremos llevarlo a tres o cuatro años ya será decisión de la Comisión, pero es llevarlo hasta el 2014, hablar de siete años o de seis años me parece demasiado exagerado, prácticamente no obligar a cumplir de que la portabilidad numérica entre en funcionamiento, a mí me parece que la telefonía celular como el fijo deben ya garantizarle a los ciudadanos colombianos mantener su número y no estar lógicamente cuando uno se pase

de un operador a otro estar cambiando los números cosa que los afecta considerablemente, entonces el proyecto eso es lo único que busca, me gustaría pues de pronto discutir el tema de lo que sería el tiempo y he recibido algunas inquietudes frente a ese tema, de pronto los 24 meses para Colombia sea muy poco, teniendo en cuenta que la media ha sido 30 meses, si utilizamos ese término la media ha sido prácticamente 30 meses, porque vemos 30, 42, 32, 38 entonces la media está alrededor de los treinta meses, entonces podríamos hablar de en vez de dos años de cuatro años, o de treinta meses podríamos hablar, sería de pronto un periodo suficiente porque es que los treinta meses empiezan a contar a partir de la fecha que nosotros arrancamos todo el proceso que la ley exista, entonces yo creo que queda a consideración de la Comisión, qué término podría ser o que nos permitan en la ponencia para segundo debate hacer unas consultas adicionales para poner ya definitivamente, pero sí estamos los ponentes convencidos que dos años es poco tiempo para adoptar la portabilidad numérica, entonces yo creo que de pronto valdría la pena ampliar un poquito con las mismas compañías, con el sector, pero en principio el proyecto de ley ha sido avalado por el Ministerio de Comunicaciones, el proyecto de ley ha sido avalado y consultado también con diferentes sectores y todos están de acuerdo de que el proyecto entre, la única discusión que se da hoy en la portabilidad numérica es el tiempo, entonces podríamos buscar una media con el fin de que se nos haga fácil lógicamente la transitoriedad, pero es una norma que se requiere porque ya casi en todo el mundo el tema de portabilidad numérica ya existe, y eso permite lógicamente todas las comodidades necesarias para un mejor funcionamiento, no solamente para uno como individuo de tener un número fijo en donde esté, en cualquier parte, sino también para lo que debe ser un derecho que debe tener el usuario, usted sabe muy bien en el tema de usuario como es lo de la portabilidad numérica Presidente y si hay alguna otra inquietud pues solicitaría que se apruebe la ponencia y que se nos permita entonces ver si ponemos los treinta meses o los cuatro años, gracias Presidente.

**Presidente:**

Doctor Alonso Acosta la ponencia ya está aprobada, yo de todas maneras quiero dar alguna información adicional, desde el 2002 a través de un decreto el Ministerio de Comunicaciones adoptó la portabilidad numérica, simplemente le deja a los operadores la opción de que ellos la puedan adoptar en el 2004, la Comisión de Regulación de Telecomunicaciones hizo un estudio sobre portabilidad numérica y ellos no sé si ustedes quizás no son unas pequeñas conclusiones para que ellos las tengan termina con esta conclusión, dice: "Establecida la viabilidad técnica hicieron en todos los operadores y vieron la viabilidad técnica en todos los operadores para adoptar la portabilidad numérica, referente a regiones geográficas es necesario evaluar su alcance teniendo en cuenta las condiciones actuales del plan de numeración en Colombia "es la única objeción que ellos le presentan y dicen que la condición anterior de relación entre el número un puerto específico no aplica los números móviles pero debe tenerse en cuenta que su Código de destinación de número está referido a redes y que existen proyecciones de asignación de nu-



meración a largo plazo por operador que no se puede desconocer, sabemos que en Bellsouth en el 315 y 316, 317, como consecuencia de la primera fase de la migración al nuevo plan de numeración.

La otra objeción es que existe la necesidad de definir un mercado potencial de usuarios que estarían interesados en hacer uso del servicio de portabilidad numérica tanto en redes fijas como en móviles y esto para decir que los interesados en esta portabilidad numérica generalmente son las empresas quienes hacen su publicidad y necesitan mantener este número con una estrategia de mercadeo, se tiene establecido que este mercado solo asciende entre un dos y un cinco por ciento de la totalidad de abonados.

En el plan actual de numeración en Colombia existen unas condiciones cercanas a la saturación que es otro aspecto que ellos analizan, pero en lo anterior se establece que no es posible considerar la implementación de la portabilidad en cualquiera de sus formatos a menos que se limite su alcance tratando de minimizar el impacto que pueda tener en cada uno de los aspectos antes mencionados, es la conclusión a la que llega el estudio que hizo la CRT, yo quería mostrárselo para que tengamos nosotros estos puntos para evaluar la aprobación de este articulado, si algún otro Congresista tiene alguna otra opinión bien la puede hacer o de lo contrario someteremos el articulado en bloque con las consideraciones hechas por el doctor José Fernando Castro que se analizará en el segundo debate el tiempo establecido para implementar la portabilidad numérica.

Continúa la discusión del articulado, se somete a consideración el artículo del proyecto de ley, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

Título del proyecto.

**Secretario:**

“Por medio de la cual se establece la obligación de implementar la portabilidad numérica y se dictan otras disposiciones”.

**Presidente:**

Se somete a consideración el título del proyecto, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

¿Quiere la Comisión que este proyecto de ley pase a segundo debate?

**Secretario:**

Sí lo quiere señor Presidente.

**Presidente:**

Nombramiento de ponentes, se dejan los mismos ponentes señor Secretario.

**Secretario:**

Y con una recomendación señor Presidente que la ponencia para segundo debate ojalá fuera lo más pronto, porque este proyecto fue radicado el 20 de octubre de 2006 y se le pueden vencer los términos.

Señor Presidente ya llegó la proposición de los cuatro artículos.

**Presidente:**

Volvemos a retomar el Proyecto de ley número 233 de 2008, señor Secretario sírvase leer las proposiciones que llegaron a Secretaría.

**Secretario:**

Artículo 5°. Se está modificando el numeral 2, que quedará así: “Que la sociedad esté integrada por diez o más ciudadanos de reconocido espíritu cívico certificada por una persona jurídica con trabajo cívico en la comunidad”, así queda el numeral 2 del artículo 5° señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición modificando el artículo cinco, sigue la discusión de la proposición, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobada señor Presidente.

En la misma proposición y está firmada por el honorable Representante Néstor Homero Cotrina.

“Artículo 6°. La Federación Nacional de Sociedades de mejoras públicas de Colombia es la entidad que asocia, representa y registra las nuevas sociedades de obras públicas en Colombia”.

Someta a consideración el artículo 6° como quedará señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición que modifica el artículo 6°, doctor Alonso Acosta en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Y qué pasa con las actuales, porque dice las nuevas nada más, entonces de pronto de decir las actuales y las nuevas, o sea la Sociedad de Mejoras Públicas de Colombia es la entidad que asocia, representa y registra las actuales y las nuevas sociedades de mejoras públicas en Colombia, entonces agregar las actuales, porque ya hay unas que existen, entonces nada más excluiría las actuales y dejaría las nuevas.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición con la adición del doctor Alonso Acosta, sigue en discusión la proposición, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

El artículo 9° presentado por el doctor Alonso Acosta Osio y dice:

“Artículo 9° quedara así: Las sociedades de mejoras públicas podrán celebrar contratos con entidades públicas y privadas del orden nacional, departamental y municipal, con el fin de desarrollar programas y actividades de interés comunitario acorde con el objeto social”.

**Presidente:**

Se somete a consideración la proposición que modifica el artículo nueve, tiene la palabra el doctor Diego Patiño.

**Honorable Representante Diego Patiño Amariles:**

Yo estoy de acuerdo con la observación que hace el doctor Acosta, no sin antes advertir que la discusión la debemos dar cuando estábamos aprobando la Ley 1150 y definir si efectivamente esa ley deroga o no, no creo que lo pueda porque la norma constitu-

cional está por encima de la norma legal, pero sí hay dudas leyendo la Ley 1150 si quedan vigentes o no los decretos reglamentarios que estableció el Gobierno para contratar con ONG de reconocida idoneidad, me parece que esa será una discusión jurídica que tendrán que dar en su momento, pero estoy de acuerdo que quede en términos generales la misma Ley 1150 pues prevé la contratación directa, la contratación abreviada y todas esas de menor cuantía, por lo tanto esa modificación es válida y me parece que vale la pena en la Comisión Primera poder entrar a discutir este artículo de la Constitución, el 355 porque según lo que establece esta ley pareciera que quedarán los Decretos 777 y el Decreto 1401 que expidió el Gobierno Nacional para reglamentar este artículo de la Constitución, por lo tanto yo creo que sí es válida la observación tanto en ese artículo como en el que viene.

**Presidente:**

Continúa la discusión de la proposición, ¿la aprueban los honorables Representantes?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

Otra proposición firmada por el doctor Alonso Acosta Osio relacionada con el artículo décimo, se suprime la palabra prioritariamente donde decía: La sociedad de mejoras públicas que hayan administrado bienes de interés cultural de carácter nacional, departamental, distrital o municipal y las sociedades que pretendan hacerlo por primera vez serán tenidas en cuenta prioritariamente, esta palabra se suprime señor Presidente.

**Presidente:**

Se somete a consideración el artículo décimo con la proposición hecha por el doctor Alonso Acosta, sigue en discusión el artículo décimo, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**El Presidente:**

Título del proyecto señor Secretario.

**Secretario:**

Por medio de la cual se dictan normas para la regulación y modernización de las sociedades de mejoras públicas.

**Presidente:**

Se somete a consideración el título del proyecto, ¿lo aprueban los honorables Congresistas?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

¿Quieren los honorables Congresistas de la Comisión Sexta que este proyecto de ley pase a segundo debate?

**Secretario:**

Sí lo quieren señor Presidente.

**Presidente:**

Señor Secretario los ponentes serán los mismos que estuvieron en el primer debate.

Siguiente proyecto de ley señor Secretario.

**Secretario:**

Proyecto de ley 112 de 2007 Cámara, “por la cual se crea la agencia nacional del espectro y se dictan otras disposiciones”.

**Presidente:**

Señor Secretario el proyecto número cinco tiene un pliego de modificaciones que tampoco ha sido publicado doctor Alonso Acosta, sigue el proyecto de ley por la cual se crea la agencia del espectro, doctor Alonso Acosta en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Alonso Acosta Osio:**

Como ha sido muy enriquecido, el tema de los foros, habría que haber sido excelente todo este proceso que se ha vivido a través de los foros que se han hecho en la Ley de TIC, eso ha permitido que durante todo este tiempo los ponentes hayamos recopilado todo tipo de información en estos foros y apenas hoy estamos firmando un pliego de modificaciones a la ponencia que será publicado en el transcurso de la semana en la Gaceta y lógicamente la gaceta se le hará llegar a cada uno de ustedes, por eso solicitamos señor Presidente que este proyecto quede para la próxima semana en el Orden del Día, para empezar a debatir ya habiendo hecho la publicación respectiva que me parece que debe ser así el procedimiento, porque el texto de la ley cambia sustancialmente la ponencia y va haber un pliego de modificaciones con el fin de que podamos trabajarlo, así mismo le pedimos a todos los colegas, porque es un proyecto de ley de interés para la Comisión y de interés para el país, que ojalá las proposiciones que vengan al pliego de modificaciones ya las traigamos listas para de esa manera hagamos más fluido el debate y mucho más ágil en el sentido de lo que vamos a debatir, que es un proyecto de tecnología de las comunicaciones, me parece importante y fundamental, gracias señor Presidente.

**El Presidente:**

Se somete a consideración la proposición del doctor Alonso Acosta, ¿la aprueban los honorables Congresistas?

Continúe con la siguiente proposición señor Secretario.

**El Secretario:**

No hay más proposiciones.

**Presidente:**

Tiene la palabra el doctor Galvis.

**Honorable Representante Miguel Angel Galvis Romero:**

Señor Presidente es para confirmar a través de Presidencia el debate de Chingaza uno, y dos para qué fecha quedó.

**Presidente:**

Sí los debates se programaron, el próximo miércoles se hará el de la Aeronáutica y en quince días se hará el de Chingaza, o sea el 21 de mayo.

Doctor Jaime Restrepo en el uso de la palabra.

**Honorable Representante Jaime de Jesús Restrepo Cuartas:**

Gracias señor Presidente, quería informarle a la Comisión Sexta que el señor Presidente de la República avaló el proyecto de ley de Ciencia, Tecnología e Innovación el día jueves de la semana pasada, de tal manera que estamos preparando ya la ponencia que se va a llevar a segundo debate, entonces quería informar a la Comisión que este proyecto ya va a poder presentarse en segundo debate de la Plenaria de la Cámara, muchas gracias Presidente.

**Presidente:**

Anuncio de proyectos señor Secretario.

**Secretario:**

Para la próxima sesión martes 13:

1. **Proyecto de ley 272 de 2008 Cámara**, por la cual se reforma la Ley 37 de 1990 y se dictan otras disposiciones.

2. **Proyecto de ley número 112 de 2007 Cámara**, por la cual se crea la agencia nacional del espectro y se dictan otras disposiciones.

Agotado el Orden del Día.

**Presidente:**

Se levanta la sesión siendo las doce y treinta y tres minutos de la tarde (12:33 p. m.) y se convoca para mañana miércoles a las 9:00 de la mañana.

El Presidente,

*Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

El Vicepresidente,

*Néstor Homero Cotrina.*

El Secretario,

*Fernel Enrique Díaz Quintero.*

\* \* \*

COMISION SEXTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
**ACTA NUMERO 026 DE 2008**

(mayo 7)

Legislatura 2007-2008

Primer período

Siendo las diez de la mañana (10:00 a. m.) el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*, ordena llamar a lista y **contestan los siguientes honorables Representantes:**

Castro Caycedo José Fernando  
Cotrina Néstor Homero  
Galvis Romero Miguel  
Obando Ordóñez Pedro  
Patiño Amariles Diego  
Zambrano Erazo Béner.

**En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Representantes:**

Acosta Osio Alonso  
Espinosa Calderón Yesid  
Giraldo Castaño Héctor Faber  
Gómez Celis Jorge Enrique  
Gordon May Alberto  
Granados Becerra Juan Carlos  
López de Joaquí Gema  
Naranjo Escobar Diego Alberto  
Paz Ospina Marino  
Restrepo Cuartas Jaime de Jesús  
Rodríguez Pinzón *Ciro Antonio.*

**Con excusa está el honorable Representante:**

León León Buenaventura.

**Presidente:**

Señor Secretario sírvase leer el Orden del Día.

**Secretario:**

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

**ORDEN DEL DIA**

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 7 de mayo de 2008

Hora: 9:00 a.m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum.**

II

**Aprobación de las Actas números 020, 021, 022 y 023, del 26 de marzo; 2, 15 y 22 de abril de 2008, respectivamente.**

III

**Citación a Funcionarios Públicos.**

**Proposición número 021 de 2008**

(Bogotá, D. C., marzo 26)

La Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, se permite citar a una Audiencia Pública, que se llevará a cabo el día miércoles 7 de mayo de 2008, a las 9:00 a. m., con el fin de escuchar las diferentes posiciones de los sectores interesados en el Proyecto de ley número 183 de 2007 Cámara, por la cual se establece el Régimen de Protección de los Usuarios del Servicio de Transporte Masivo y se dictan otras disposiciones, la cual será transmitida por el Canal del Congreso y se realizará en el Recinto de la Comisión Sexta.

Para el adecuado desarrollo de la Audiencia invítase al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor *Samuel Moreno Rojas*; al Concejo de Bogotá; al señor Ministro de Transporte, doctor *Andrés Uriel Gallego Henao*; al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor *Alvaro Hernando Cardona González*; al Gerente de TransMilenio, doctor *Fernando Alvarez*; al Gerente del Metro de Medellín, doctor *Ramiro Márquez Ramírez*; al Presidente de Metrocali, doctor *Mauricio Carvajal Benítez*; al Contralor de Bogotá, doctor *Miguel Angel Morales Russi*; a la Directora de la Cámara de Comercio de Bogotá, doctora *María Fernanda Ocampo*; al Personero de Bogotá, doctor *Francisco Rojas Birry*; al Director de Metro-línea de Bucaramanga, doctor *Félix Francisco Rueda Foreiro*, a las Asociaciones de Usuarios de Transporte Masivo existentes, a un representante de las empresas operadoras del servicio de TransMilenio; a los demás ciudadanos interesados en participar de dicha Audiencia.

Fdo. honorables Representantes *Néstor Homero Cotrina, José Fernando Castro Caycedo, Buenaventura León León, *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.**

IV

**Lo que propongan los honorables Representantes.**

El Presidente,

*Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

El Vicepresidente,

*Néstor Homero Cotrina.*

El Secretario,

*Fernel Enrique Díaz Quintero.*

**Presidente (Néstor Homero Cotrina):**

Muy buenos días, sean todos bienvenidos a esta audiencia pública, programada para hoy día siete (7) de mayo de 2008, “por la cual se establece el régimen de protección de los usuarios del servicio de Transporte Masivo y se dictan otras disposiciones”, queremos desde la Comisión Sexta a nombre de la Mesa Directiva y de todos sus integrantes darles la bienvenida a esta Audiencia Pública, agradecer la presencia de personas que han venido de Cali, Medellín, Bucaramanga y de otras ciudades importantes de nuestro país; por supuesto darle la bienvenida al doctor Gabriel García quien representa en este momento al señor Ministro del Transporte doctor Andrés Uriel Gallego, saludar también al doctor Alvaro Hernando Cardona González Superintendente de Puertos y Transporte, de la misma manera al doctor Fernando Alvarez Gerente de TransMilenio, al doctor Ramiro Márquez Ramírez quien ha enviado a la doctora María Helena Restrepo Gerente del Metro de Medellín, (encargada), al doctor Mauricio Carvajal Benítez quien ha enviado al doctor Juan Carlos Orobio en representación de Metrocali, de la misma manera saludamos al doctor Félix Francisco Rueda Forero director de Metrolínea de Bucaramanga, a la Asociación de Usuarios de Transporte Masivo, a los Representantes de las Empresas operadoras del Servicio de TransMilenio a los ciudadanos interesados en participar de esta Audiencia Pública, por supuesto que agradecer al doctor José Fernando Castro quien ha sido la persona que presentó la Proposición 021 del 26 de marzo de 2008; señor secretario sírvase dar lectura a esta proposición.

**Secretario:****Proposición 021**

Aprobada en Bogotá, D. C., del 26 de marzo de 2008.

La Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes se permite citar a una Audiencia Pública que se llevará a cabo el día miércoles 7 de mayo a las 10 a. m. con el fin de escuchar las diferentes posiciones de los sectores interesados en el proyecto de Ley 183 de 2007 Cámara, “por la cual se establece el Régimen de Protección de los Usuarios del Servicio de Transporte Masivo y se dictan otras disposiciones”, la cual será transmitida por el Canal del Congreso y se realizará en el recinto de la Comisión Sexta. Para el adecuado desarrollo de la audiencia invítese al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Samuel Moreno Rojas, al Concejo de Bogotá al señor Ministro de Transporte doctor Andrés Uriel Gallego Henao, al Superintendente de Puertos y Transporte doctor Alvaro Hernando Cardona González, al Gerente de TransMilenio doctor Fernando Alvarez, al Gerente de Metro de Medellín doctor Ramiro Márquez Ramírez, al Presidente de Metrocali doctor Mauricio Carvajal Benítez, al Contralor de Bogotá doctor Miguel Angel Morales Rusí, a la directora de la Cámara de Comercio de Bogotá, doctora María Fernanda Ocampo, al personero de Bogotá doctor Francisco Rojas Birry, al director de Metrolínea de Bucaramanga doctor Félix Francisco Rueda Forero, a las Asociaciones de Usuarios de Transporte Masivo existentes, a un Representante de las em-

presas operadoras del servicio de TransMilenio, a los demás ciudadanos interesados en participar en dicha audiencia.

Firmado:

Honorables Representantes

*Néstor Homero Cotrina, José Fernando Castro Caycedo, Buenaventura León León, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

Señor Presidente la Secretaría se permite informar que de Metrocali tal como lo anunció usted viene el director de transporte ingeniero Juan Carlos Orobio Quiñones, del Ministerio de Transporte nos acompaña desde tempranas horas el doctor Gabriel Ignacio García Morales, Viceministro y de la Alcaldía de Bogotá mandaron a la Secretaria Distrital de Movilidad, ninguna otra institución ha enviado representación a través de la Secretaría.

**Doctor Orlando Rengifo Callejas, Personero Delegado para la Movilidad:**

Yo vengo en representación del señor Personero de Bogotá, soy el Personero Delegado para la Movilidad.

**Secretario:**

Así señor Presidente usted ordena el debate, usted también es citante, vamos como lo dijo el día que se aprobó la proposición esto es para enriquecer más al proyecto 183 y escuchar a Cali, perdón Medellín, Bogotá, Bucaramanga que están viviendo ya lo que es el transporte masivo.

**Presidente:**

Bueno, vamos a hacer esta Audiencia Pública con una pequeña introducción, luego el doctor José Fernando Castro quien también es el autor del proyecto que nos va a hacer una exposición y debe retirarse a la Comisión Sexta de Senado donde también cursa otro proyecto del cual es autor el doctor José Fernando Castro, seguidamente vamos a oír a todos los invitados y dejamos para ir cerrando con la intervención del Gobierno, después que nos oiga las diferentes inquietudes que tienen los empresarios del transporte, los operadores, los usuarios si en este momento hay quienes lo hagan, no podemos desconocer que el sistema de transporte masivo en la ciudad de Bogotá ha cobrado gran relevancia con el TransMilenio, TransMilenio ha sido un gran avance sin embargo esto no implica que no tenga también sus inconvenientes para la respectiva operatividad, pero ha sido un medio de transporte que ha sido digno de ejemplo en otros países es decir, han venido acá a ver cómo es que opera el TransMilenio en la ciudad Capital; sin, embargo hemos encontrado y sabemos que para el señor Alcalde su gran compromiso en el Plan de Desarrollo es el Metro para Bogotá, naturalmente que hay preocupaciones y genera esto algunas inquietudes grandes para ver si el Metro nos va a cubrir todo el área en Bogotá, porque hay preocupaciones también sobre todo sobre la carrera séptima de que haya ausencia de ese transporte, la Cámara de Comercio ha sido muy juiciosa en venir evaluando el desempeño del TransMilenio, la Cámara de Comercio de Bogotá, tiene unos programas importantes como ¡Ojo con Bogotá! ¡Ojo con la movilidad! ahí si nosotros queremos informarnos, ellos han ido haciendo año tras año unos estudios importantes que nos sirven para hacer nuestras conclusiones, ver si de acuerdo en esas calificaciones que se han hecho



hemos avanzado o estamos en retroceso y amerita que realmente el proyecto que cursa de autoría del doctor José Fernando Castro nos sirva para que el transporte masivo en las ciudades capitales realmente tengan la debida fortaleza para el mejor usuario para el mejoramiento de la movilidad de los usuarios y por supuesto para la seguridad.

En recientes estudios se ha calificado el servicio general de TransMilenio y en el año 2005 la calificación de 1 a 5, fue 3.57, en el 2006 3.6 y en el 2007 tenemos unos estudios recientes que se obtuvo una calificación más baja de 3.4, lo que significa en el TransMilenio poco a poco también de acuerdo a las estadísticas de la utilización en el año 2002 se utilizaba un 20%, en el año 2004 un 12% para el año 2005 un 19% y para el año 2007 decreció a un 14% estadísticas respecto de la Cámara de Comercio.

También hay demoras en la movilidad, la movilidad en Bogotá en todos los medios de transporte masivo ha sufrido algunas demoras y se piensa que los tiempos de viaje han empeorado con respecto al 2006, mientras que el 22% piensa que sus tiempos de viajes si han disminuido, de las problemáticas que más se ha tratado de detectar es que se aumente la cantidad de buses dice en un 35%.

Que se controle el sobrecupo un 26% como todos sabemos estos buses de TransMilenio tienen capacidad y siempre los usuarios se quejan de que pasan los buses demasiado llenos, hay sobrecupo y los buses que pasen más seguido, es decir que haya una mayor frecuencia para evitar precisamente que la gente tenga que aglomerarse más, es decir si nosotros sabemos que hay mayor frecuencia pues esperamos que pase este bus y en el bus siguiente lo podemos estar haciendo, además se destaca que el 49% de las opiniones negativas se deben a que los buses pasan muy llenos.

Un 95% de los delitos en TransMilenio son robos de carteristas o chalequeo y el 55% de los afectados no denuncia, sin embargo tenemos que dar méritos de que ha habido mejores controles se ha tratado de ir mejorando, sin embargo son reiteradas las situaciones en que los usuarios se quejan por estos tres elementos fundamentales, precisamente en el día de ayer creo fue víctima un fiscal de un hurto en TransMilenio, un fiscal de la República, vemos que él mismo tuvo que aprehender a la persona que le había sustraído su celular, se lo entregó a la policía pero desafortunadamente el infractor se le fugó a los policías y el señor fiscal perdió su esfuerzo de capturar en flagrancia a un carterista, eso es un ejemplo pues simpático entonces decimos si un fiscal también es víctima de robo en el TransMilenio, hombre qué diremos de un discapacitado, de un anciano de otras personas, de una señora embarazada.

Lo importante del día de hoy es que queremos enriquecer este proyecto, con las invitaciones, por eso es importante conocer las inquietudes, las sugerencias y los puntos de vista del Ministerio de Transporte, de la Secretaría de Movilidad a través de la Alcaldía de Bogotá, de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de las autoridades que hemos invitado, hemos invitado a otras autoridades de las empresas encargadas de los sistemas masivos de transporte, de los expertos, de los usuarios, de los diferentes sectores de la sociedad que tienen que ver con la manera y con la participación de todos en el cumplimiento

de los principios democráticos, es importante para darle paso al doctor José Fernando Castro, darle la bienvenida en nombre de la Comisión Sexta a todos ustedes, decirles que esto enriquece mucho nuestra labor como legisladores que realmente el Congreso está preocupado por las necesidades que tiene nuestro país una de ellas el transporte masivo y en general de todo lo que en el diario acontecer de nuestro país, el Congreso no es lo que los medios de comunicación quieren hacerle ver al país, que es un Congreso ilegítimo, sino que el Congreso es un ente como tal que tiene toda la credibilidad, un ente que requiere que la ciudadanía lo rodee, haciéndole llegar sus inquietudes porque aquí estamos para eso, para legislar en medio de la crisis que se ha detectado en el país, aquí estamos legislando, demostrando que los tres poderes que hay en nuestra República, el Legislativo, el Judicial y el Ejecutivo están operando en medio de una situación difícil, por eso yo invito, le doy la bienvenida a todos ustedes, les digo que el Gobierno sigue adelante con ese gran convencimiento de que nuestra República de Colombia tiene que salir de esta crisis, y tiene que salir de esta crisis rodeado de todos ustedes, es rodeado de la ciudadanía para que entre todos construyamos la confianza que requiere nuestro país, doctor José Fernando Castro, usted como ponente creo que en el tiempo que usted considere conveniente nos haga su exposición y por supuesto que ya le estamos dando la suficiente disculpa porque también tiene otro proyecto en la Comisión Sexta de Senado, bienvenido honorable Representante José Fernando Castro.

**Honorable Representante José Fernando Castro:**

Gracias señor Presidente, muchas gracias por supuesto a todas las autoridades que nos acompañan hoy para tratar el tema del proyecto del ley que hemos presentado, que contiene el régimen de protección a los usuarios de los sistemas de transporte masivo en el país, los Bogotanos tenemos pues el ejemplo claro que les dimos en Bogotá mejor desde el TransMilenio, tenemos el ejemplo con algunos desplazados de Antioquia, con el Metro de Medellín y estamos muy pendientes de lo que está pasando en Cali, lo que pasa en Bucaramanga, en Cartagena, en Pereira, donde se están construyendo esas nuevas alternativas, nos parece que en la medida en que el transporte de los ciudadanos se hace de una forma digna pues es cumplir a cabalidad un derecho fundamental de los que tenemos que movilizarlos allí, el objetivo de esta audiencia no es otro diferente al de escuchar de ustedes que son los que realmente saben de Transporte masivo, de lo que está sucediendo en los diferentes sistemas que ya operan y tratar que con las experiencias de ustedes podamos enriquecer el proyecto y dos que con las experiencias de ustedes muy seguramente podamos lograr que no se repitan errores que se hayan cometido en una ciudad y nos ahorremos el cometer en otras ciudades, el proyecto como les digo, aspiramos a que con esta audiencia sea enriquecido, que le atinemos a donde es, que las normas que finalmente los ponentes, el coordinador ponente presenten a discusión de la Comisión y posteriormente el trámite en Plenaria y en Senado reflejen realmente lo que queremos entre todos que sea una ley que le atine exactamente a la problemática que presenta este sistema de transporte y la defensa del usuario en Bogotá. El sistema TransMilenio

lo amamos los bogotanos porque sin la menor duda Bogotá era una muy diferente antes de entrar en funcionamiento el TransMilenio a lo que tenemos ahora, yo creo que la misma experiencia que vivió Medellín cuando venían esa cantidad de rutas dispersas y no por decir un orden y un embellecimiento y un reamoblamiento de la ciudad con el Metro y por supuesto ahora con su Metrocable y con el Metroplus cómo han mejorado las cosas.

Pues bien este proyecto de ley tiene unos propósitos básicos que son establecer los derechos y deberes de los usuarios y los operadores de los sistemas de transporte masivo, garantizar la defensa eficaz de los usuarios de los sistemas de transporte masivo para tener un servicio mejor, un servicio digno y mejorar el control ciudadano sobre el sistema de transporte, fijar obligaciones para la prestación eficiente del servicio por parte de las empresas y democratización de las empresas operadoras, sobre este punto vale la pena que yo les diga que estamos abiertos a recibir el concepto de ustedes, nosotros creemos que se debe democratizar por supuesto el capital de esas empresa operadoras, pero estamos abiertos a que si puede llegar a haber una indebida acumulación de materias, pues olvidarnos de este punto en este proyecto no tenemos ningún inconveniente, lo hemos esbozado porque nos parece que de alguna manera también está defendiendo los derechos de los actuales propietarios de transporte y que aspiramos a que sea en parte la solución en el caso de Bogotá.

En el caso de Cartagena, de Pereira de las otras ciudades, que sea una parte del capital que los llamemos TransMilenios o mejor de los sistemas de transporte masivo, entonces ese punto puede ser discutible, porque estamos abiertos a que si ustedes consideran que no es acumulable estamos dispuestos a cambiarlo.

Tienen aquí unas gráficas de los trazados que se proyectan en Cali, en Cartagena, en las adicionales de Medellín, en Bucaramanga en su zona metropolitana, Barranquilla y las diferentes fases de TransMilenio que valga la pena decirlo están atrasadas a lo que era el Plan originalmente concebido y la última noticia que recibimos fue la suscripción que hizo el señor Alcalde mayor de la ciudad de Bogotá con el Gobernador de Cundinamarca para extender el TransMilenio hasta Soacha que es un punto neurálgico de la movilidad de los Bogotanos, el paso por este sector sería por supuesto un gran alivio para los ciudadanos de ese importantísimo foro de desarrollo que es la población de Soacha, sin embargo no queremos que esta exposición y mucho menos que el proyecto se circunscriba a la experiencia bogotana ni más faltaba, es un proyecto nacional, esperamos que la defensa de los usuarios sea a nivel nacional, hemos encontrado por la experiencia que se ha venido viviendo que la insatisfacción de los usuarios en el caso de TransMilenio y que ha venido a restarle algunos de sus pasajeros diarios es el sobrecupo, las demoras, por supuesto todo esto dado a las frecuencias que se están asignando y como lo veremos más adelante a que se han unido diferentes rutas en una sola lo cual conlleva mayores demoras y mayor sobrecupo, los costos con una alta participación en la conformación de la tarifa por el combustible y una inequitativa participación de las utilidades, debido a que lo que entendemos nosotros es que el negocio importante, el negocio bueno es para los operado-

res, pero que nuestra empresa TransMilenio tienen déficit en la operación por la forma como se contrató desde un comienzo este sistema; el nivel de satisfacción de los usuarios según una encuesta que hicimos nosotros con el apoyo de universitarios dirigidos por el doctor Carlos Villota enmarcan el cuadro como ustedes lo ven desde el 2005 en diciembre y marzo de 2007 la situación ha desmejorado en materia del buen servicio, el regular servicio y el malo y en cuanto a la seguridad, con respecto a la seguridad yo les debo decir que aquí hubo un debate el año anterior, estuvo presente, entre las autoridades que estuvieron presentes, fue talvez en el mes de octubre, estuvo el comandante de la Policía Metropolitana quien se quejó de que durante algún tiempo había habido un convenio entre TransMilenio y la Policía Nacional por intermedio de la Policía Metropolitana que les había permitido tener unos niveles mayores de seguridad por las cifras que recibían que les permitían disponer de más personas y demás elementos para la vigilancia tanto de los corredores como de las estaciones y de los mismos buses, esa situación estaba rota hacia el mes de octubre, pero debemos registrar por información que recibimos del doctor Fernando Alvarez que se ha restablecido ese convenio con la Policía Metropolitana, se han instalado una serie de Cámaras y que muy seguramente a nivel de satisfacción con respecto a seguridad en el TransMilenio de Bogotá va a aumentar ostensiblemente en los próximos meses, ya deben estar instaladas.

En cuanto al nivel de satisfacción nosotros prevenimos que se deben realizar evacuaciones constantes de los sistemas por entidades independientes para evaluar los avances en la prestación del servicio, se deben establecer sanciones para las empresas que cometan infracciones en la prestación del servicio y las multas que se determinarán deberán ser pagadas por las empresas que incurrir en estas infracciones, se calculan multas hasta de 500 salarios mínimos mensuales vigentes, Todo esto, repito, está para que se enfoque a concertar porque queremos, insisto, en hacerla lo más cercana a la equidad y al objetivo de quienes manejan los transportes masivos y de los que nos preocupamos por la defensa de esos usuarios.

En la percepción de seguridad ustedes verán en el cuadro una situación difícil, no quisiera pero me ha tocado por falta de información referirme tanto a la ciudad de Bogotá, pero con la colaboración de la directora encargada del Metro ahora podemos entrar con otras ciudades y otras personas que nos acompañan y en cuanto a la percepción del costo del tiquete, se considera que en América Latina el TransMilenio bogotano es más costoso, a esta insatisfacción entonces como lo veníamos diciendo está la falta de buses, las demoras en las rutas y las secuencias muy amplias en la distensión en el tiempo, mala distribución en algunos casos, de estas rutas y la solicitud ciudadana para que se aumenten las frecuencias de los buses en especial en las horas pico, tanto en la mañana como en la tarde, donde el ciudadano se ve mucho más agredido por las circunstancias como tiene que movilizarse.

Como derechos y deberes de los usuarios en el proyecto están: la obligación de realizar audiencias públicas para adoptar decisiones relacionadas con los cambios de tarifas, rutas y frecuencias, donde el ciudadano se presume debe estar representado por ese defensor del usuario, ese defensor del usuario deberá

hacer parte de las decisiones que tomen las empresas y que afectan directamente a los ciudadanos como en el cuadro que sigue, demuestra cuándo se unieron dos rutas en la ciudad de Bogotá, lo que conllevó necesariamente a unos buses más llenos, con menores frecuencias y mucho más demoras en el trayecto, por qué se aumentaron estaciones, allí es donde queremos que el defensor del usuario pueda representar al millón y medio de usuarios que están utilizando el TransMilenio y que se repite por supuesto en las ciudades que son el objetivo de esta ley como son las que tienen y las que van a tener transporte masivo.

Tenemos aquí un cuadro que es el sistema supuestamente más costoso de América Latina, porque se hace un comparativo con ciudad de México, con Santiago de Chile, donde aparentemente valen unos pesos más, pero tiene movilidad hacia el Metro y adicionalmente allí tienen una tarifa diferencial los ancianos y los estudiantes, tenemos el Metrobús de Caracas, el de Curitiba, el de Buenos Aires, Medellín, Quito y Bogotá, de donde se desprende, que el más costoso comparativamente sería el de Bogotá, con excepción digo del de Santiago de Chile, pero teniendo en cuenta que en Santiago de Chile existe ese transporte, el servicio de transporte masivo será operado por sociedades anónimas abiertas inscritas en bolsas, conformadas por un mínimo de 300 accionistas, construcción, diseño, operación de sistema de transporte masivo se deberá garantizar la adecuada participación de los pequeños transportadores ligados al sistema de transporte colectivo, como les decía al comienzo este artículo y los otros que estén relacionados pues necesitamos establecer claramente si puede haber una indebida acumulación de materia, pero si lo que pretendemos es dejar en claro a las autoridades y si puede ser materia de esta ley, así ojalá se aprobara es que se permita esa democratización de la propiedad y que con el surgimiento de sistemas de transporte masivo no hagamos a un lado, no dejemos abandonados a los hoy propietarios del transporte colectivo que necesariamente tendrán que salir de las vías para darle paso a los avances en el transporte de las diferentes ciudades.

El perfil que pensamos para el defensor del usuario es que sea un profesional universitario, que sea elegido por tres años y reelegible por una sola vez y esta elección del defensor del usuario del transporte masivo consideramos que lo más adecuado es que el Ministerio o el Gobierno mejor, el Gobierno Nacional reglamente la forma de su elección, la forma de cómo se van a hacer las asociaciones de usuarios en las diferentes ciudades y cómo van a elegir a este defensor del transporte masivo, nos parece que puede ser mucho más rápido y con mayor experiencia por parte del Gobierno Nacional que se pueda llegar a este punto, entre las funciones está la de participar en las audiencias en las que se disputa la tarifa para el usuario en representación de él por supuesto; participar en la modificación de las frecuencias, en las rutas y en el establecimiento de nuevas rutas para establecer por supuesto sus nuevas frecuencias; presentar alternativas para facilitar la solución de las quejas constantes con respecto a las diferentes problemáticas que se ven en las diferentes ciudades en la experiencia de cada uno de estos sistemas, presentar recomendaciones para mejorar la prestación del servicio; denunciar irregularidades que se presenten en

la presentación del servicio y sobre el cumplimiento de las concesiones.

Otros aspectos importantes que nosotros consideramos se deben tener en cuenta, es el sistema de comunicaciones, se supone la obligación al Ministerio de Comunicaciones de dotar a cada uno de estos sistemas de transporte de una frecuencia gratuita para que tengan la comunicación adecuada como sistema y entre el sistema y las autoridades de policía para la seguridad de los ciudadanos.

Nos parece que debe haber una prohibición expresa sobre la repotenciación de los equipos que prestan esos servicios, en Bogotá entraron ya hace nueve años entiendo que el año entrante completan los diez años estos buses y he oído voces hablando de la posibilidad que las autoridades le permitan la repotenciación, yo pienso que este sería un golpe mortal para la prestación del servicio, yo pienso que los vehículos que están prestando el servicio a los ciudadanos tienen un término de uso que entiendo que es el que está pactado en las concesiones que son entre diez y doce años, que me parece también por lo que hemos podido indagar que es la vida útil de ese vehículo y que no se le puede quitar ese derecho al ciudadano que sigue pagando su tarifa para andar en unas condiciones apropiadas.

Pienso que en estos términos es lo que puedo informar, ustedes ya lo conocen, insisto por última vez, en que estamos abiertos los ponentes con el coordinador ponente a la cabeza en modificar lo que ustedes propongan que sea razonable y que mejore el proyecto, el único ánimo que nos mueve, es que por supuesto la empresa privada funcione, las autoridades hagan la vigilancia que les corresponde y que los usuarios tengan el servicio adecuado y digno con el que nos podemos mover a nuestros diferentes destinos en las diferentes ciudades capitales, desafortunadamente como lo manifestó el presidente de la Comisión tengo que retirarme a la Comisión Sexta de Senado, pero acá queda el coordinador ponente y queda mi asesor el doctor Jorge Dusán y mi asesor Diego Ojeda que tomarán nota y además les rogamos que si hay documentos que nos puedan entregar después de esta audiencia los vamos a tener en cuenta y si es necesario volvernos a reunir así lo haremos, muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor José Fernando Castro Caycedo, autor del proyecto que pretende la creación del usuario del transporte masivo y las otras disposiciones que vayan a dinamizar el transporte masivo en nuestro territorio, vamos a comenzar a darle la intervención a ustedes porque lo importante no era sino nosotros hacerle aquí un abrebocas como se dice y oírlos a ustedes para enriquecer el proyecto, entonces vamos a comenzar con el doctor Fernando Alvarez Gerente de TransMilenio.

**Doctor Fernando Hernández, Gerente de TransMilenio:**

Presidente muy amable, mil gracias por la invitación a la Comisión creo que antes de iniciar una breve presentación que traemos desde TransMilenio quisiera comentar dos aspectos, Uno algunas de las apreciaciones que usted tuvo a bien hacer alrededor del sistema y lo mismo que el Representante José Fernando Castro de quien además sabemos perfectamente de sus preocupaciones intelectuales



de siempre por la defensa de los ciudadanos y de su experiencia como Defensor del Pueblo, encontramos en la exposición de motivos muchas de sus preocupaciones intelectuales expresadas ahí, las compartimos en muchos aspectos, él lo sabe, nos conocemos desde hace mucho tiempo y sabe que tenemos toda la admiración y respeto por sus preocupaciones en defensa de los ciudadanos, no obstante encontramos algunas dificultades con el proyecto de ley que queremos compartir, tal vez antes de todas maneras hacer un par de comentarios acerca del aumento del número de buses y los buses llenos.

En Transporte hay una unidad de medida que se llama IPK que es el Índice de Pasajero Kilómetro, que determina mucho la estructura de costos del servicio, si yo quiero un automóvil muy cómodo, pues tengo que pagar un taxi porque voy solo y eso tiene unos precios e igual va sucediendo dependiendo del nivel de ocupación, la estructura de costos tiende a disminuir y eso es lo que lo hace viable o inviable desde la perspectiva de su estructuración financiera.

Ahora en la presentación como tal vamos a hacer una breve reseña sobre la estructura tarifaria del sistema, ¿por qué existe una correlación directa muy importante entre los niveles de ocupación y el precio de la tarifa público? Además no estamos inventándonos nada en TransMilenio, en el mundo entero funcionan los sistemas de transporte masivo en esas condiciones de aparente sobrecupo, pero basta con quienes hemos podido tener la experiencia de usar el Metro de Tokio o de Nueva York en las horas pico para entender las dificultades que tiene, las ventajas y la rapidez de un servicio de transporte masivo, pero evidentemente algunas incomodidades que están asociadas al nivel de ocupación.

Yo encuentro razonable que la mayor referencia que haya en la exposición de motivos y en la razón por la cual haya que pensar en un defensor del ciudadano estén asociadas al TransMilenio, pues claro porque digamos es el hermano mayor de los B.R.T. no solamente en Colombia sino en América Latina, la experiencia más exitosa de B.R.T. conocida y por supuesto como todo es perfectible y tiene dificultades propias de una crisis de éxito que de alguna manera lo que fundamentalmente ha vivido TransMilenio está diseñado para comportarse con un nivel de demanda que está superada hace mucho rato, el nivel de demanda que está manejando, es un nivel de demanda que se corresponde a tecnologías metro y excúsenme esta pequeña disgresión aquí pero lo único que quiero es hacer claridad sobre alguno de los inconvenientes que voy encontrando en el proyecto de ley.

Uno de ellos es la exposición de motivos donde hay una serie de referencias que habría que discutir y debatir sobre la calidad de TransMilenio y que me parece que además no es necesaria para justificar un defensor ciudadano del transporte masivo, si yo pienso que hay razones objetivas de orden de política pública y de orden intelectual y académico suficientes para suponer la validez de tener un defensor del ciudadano en un servicio público como existen otros o sea, un poco a lo que apunto es que me parecería considerado con el sistema si la exposición de motivos revisa algunos de los aspectos que están contemplados en el cuestionamiento de la calidad del

servicio de TransMilenio para justificar el proyecto de ley, eso es todo lo que quería plantear alrededor de eso.

De todas maneras déjenme cerrar esta parte diciéndoles que una demanda superior a 25.000, 30.000 pasajeros hora sentido se corresponde a una tecnología de metro, digamos que hay tres grandes tecnologías en sistemas de transporte masivo que es el rígido metro, el flexible que son los B.R.T. como TransMilenio y el flexible complementario que es un poco lo que hace hoy el transporte colectivo que es cerrar el círculo de integración dentro de un sistema de transporte para 30.000 pasajeros hora sentido hacia arriba, los técnicos y los académicos indican que eso requiere de un servicio pesado como metro entre 15 y 30 puede ser soportado por una buena estructura de B.R.T. y de ahí para abajo con lo que se conoce hoy como servicio colectivo de transporte colectivo o flexible complementario, entonces lo que estamos es exigiéndole a un B.R.T. que se comporte de manera adecuada en una tecnología que no le corresponde y que eso sí quiero que quede claro y quisiera recomendarlo al doctor José Fernando Castro y a sus asesores alrededor de la exposición de motivos por una parte, por otra por supuesto a los ponentes y con todo respecto quisiera sugerirles algunas modificaciones en ese sentido, con el mayor gusto podemos mirarlas y por supuesto a toda la Comisión.

Para entrar en materia, bueno, perdón, una última cosa que también hay que reconocer, que TransMilenio ha adquirido una visibilidad y una figuración pública que trasciende la función propia de un sistema de transporte masivo, es decir la marca TransMilenio ha adquirido un valor y una importancia ciudadana y un ícono en la ciudad de una gran sensibilidad social y periodística. Un bus articulado lo rayan y eso es primera página del periódico, yo creo que ayer no robaron en TransMilenio a un fiscal, robaron a un ciudadano que tenía la condición de fiscal, pero el ladrón no tenía idea que era un fiscal.

Quisiera sobre la nota que hace el presidente solo referirme a lo siguiente, tenemos seguridad que tan pronto como abrió la puerta y salió del bus el señor Fiscal que detuvo al ladrón encontró dos policías y se los entregó a la Policía, pero el manejo que da por ejemplo RCN y los medios ayer o que incluso está usted refiriéndose con toda razón porque es el manejo que dieron los medios yo no estoy cuestionando su apreciación sobre el tema pero quiero es darle la dimensión que es precisa, que sucedió allí, una ineficiencia de la Policía está siendo transferida a TransMilenio es inevitable, es decir roban a una persona a una cuadra, a cuadra y media del sistema y por supuesto el problema es de seguridad en el sistema, entonces quisiera sobre eso comentar dos cosas, una, acaba de terminar un estudio, habría que ver la fecha de la Cámara de Comercio con quien tenemos unas magníficas relaciones y mantenemos la más cercana colaboración mutua en muchos aspectos.

El proyecto de ley por ejemplo habla de una encuesta a los usuarios trimestral, nosotros lo hacemos mensual, es decir, no creo que se necesite un proyecto de ley para que los sistemas de transporte masivo se ocupen de preocuparse de cómo están sus usuarios, por Dios si es que son los verdaderos dueños del sistema, los verdaderos accionistas de TransMilenio como sistema y como empresa pública que hay que



distinguir entre el sistema y la empresa gestora los verdaderos accionistas son los ciudadanos, el 100% de la propiedad accionaria de la empresa es de la ciudad y por lo tanto de los ciudadanos.

Tenemos una estructura muy importante a la que me voy a referir ahora para atender y recibir todo el tema de quejas y reclamos, pero un poco a lo que me quería referir con esta anotación es, no sé la fecha de las apreciaciones de la Cámara, tendríamos que mirarlas pero segundo no hemos decrecido en la participación en el transporte público de pasajeros masivo en Bogotá, hemos crecido ostensiblemente entre octubre.

**Presidente:**

Doctor Fernando Hernández corresponden a noviembre de 2007.

**Doctor Fernando Hernández, Gerente de TransMilenio:**

Habría que ver las cifras que tenemos, 5.800.000 viajes de transporte público en Bogotá, los que está haciendo TransMilenio 1.400.000, eso da 24, algo ya estamos tendiendo al 25, estamos creciendo de manera importante, el sistema tuvo una caída en la participación del total de viajes de transporte público en la ciudad tuvo una caída cuando hizo una modificación en toda su estructura y señalización y en todo su componente y toda su estructura de servicios, cuando empezó a montar más servicios expresos y disminuyó los servicios corrientes, ahí tuvo una caída por una apreciación técnica equivocada en su momento; el sistema está más manejado desde la perspectiva ingenieril, son los ingenieros quienes más pesan en la toma de decisiones y menos una mirada distinta más sociológica que se corresponda a una mejor sensibilidad frente a los ciudadanos y por supuesto eso lo tenemos claro hoy, estamos trabajando en esa perspectiva, pero vamos mejorando.

Quiero referirme sobre la seguridad y la percepción de la Cámara de Comercio, solamente muy rápido quiero decirles esto, la Subsecretaría de Convivencia y Seguridad Ciudadana de Bogotá, tiene un observatorio de seguridad que a partir del nuevo Gobierno se ha constituido en un estatuto de estudios e investigaciones y seguridad ciudadana, nos acaban de entregar un estudio muy interesante hace un mes, donde logran establecer con una muestra muy representativa y con unos niveles estadísticos y técnicos muy aceptables, nos entregan un estudio donde demuestran que el transporte masivo, que en el sistema TransMilenio la percepción de seguridad es muy superior a la del transporte colectivo, eso no quiere decir por supuesto que no haya problemas de seguridad, los hay muchos, insisto que todo sistema es perfectible.

Pero vuelvo a llamar la atención ¿por qué la exposición de motivos se refiere solamente a TransMilenio y no se refiere a Transporte colectivo? hay que referirse a transporte colectivo que tiene muchísimos más problemas de seguridad que el del sistema, es decir, el sistema incluso entrando en las estaciones de servicio la percepción de seguridad sube muchísimo y se reduce enormemente la percepción de inseguridad por una parte; por otra los episodios también se reducen de manera muy importante, se roba mucho más cuando uno se está intentando subir a un transporte colectivo a cuando está en un paradero de los de la calle en fin, pero bueno eso es un poco

para rematar la idea lo previo a la intervención de la presidencia y del doctor Castro.

Entremos en materia, nosotros tenemos una presentación muy breve que queremos dejar a los asesores de la unidad legislativa del doctor Castro, por supuesto a la Comisión y a los ponentes de la Ley, nosotros tenemos varias cosas que preguntarnos, sabiendo plenamente las preocupaciones, las calidades intelectuales del doctor Castro el proponente del proyecto de ley de iniciativa parlamentaria alrededor de profundizar las garantías de los ciudadanos que están bien consagradas en la Carta del 91 y es un poco darle más dientes, y nosotros entendemos en esa perspectiva, lo que no hemos podido encontrar en este proyecto de ley, son razones suficientes para un proyecto de ley que vamos a demostrar brevemente casi todo lo que pide el sistema lo considera y TransMilenio lo tiene, con excepción por supuesto de la figura del defensor que también en algún momento se discutió en la Junta Directiva de TransMilenio y en la Asamblea y sobre lo cual se tiene una posición y sobre lo cual además encontramos bastante razonable, lo que no sabemos es si el alcance del proyecto de ley deba ser lo que está entronizándose y lo que está consagrando en la parte resolutive en el texto del proyecto, a mí me parece que está regulando aspectos que no tienen que ver con el transporte y con el transporte masivo, esa es una de las cosas que me parecen más delicadas sobre los deberes y derechos de los usuarios; yo supongo que si alguien se cae accediendo a un transporte y se golpea, uno parte del supuesto de que tiene un servicio, una EPS. y un servicio médico, con el Sisbén y para todos los ciudadanos, por un lado, por el otro tenemos pólizas de responsabilidad civil extracontractual que permitirían la atención inmediata pero es una responsabilidad del transporte masivo, se debe asumir una indemnización y unos costos de atención médica y además de una posible lesión, de una posible metida del brazo para que no se cierre la puerta que sucede en todos los transportes masivos del mundo; además la gente para mucho la puerta, que son usualmente lesiones menores, lo otro son accidentes de tráfico, accidentes de tránsito, accidentes de transporte que están plenamente regulados y que están completamente protegidos.

Si un articulado golpea un automóvil y lesiona allí están las pólizas y los seguros, entonces le vamos a cargar a la estructura de costos del sistema elementos adicionales que tienen que ver más con la seguridad asistencial médica de los ciudadanos consagrada en la ley, me parece también que trata algunos de los diversos aspectos que están regulados por otras normas, como son la estructura del sistema y los roles de los distintos agentes, lo cual trasciende lo relacionado con la prestación del servicio y el defensor; vamos a regular temas de movilidad de este proyecto de ley.

Esto me parece lo otro, no tan trascendente ni tan importante, pero algunas de las definiciones relacionadas con el sistema de transporte masivo públicos son insuficientes ¿verdad?

Nosotros creemos que hay unas precisiones técnicas más rigurosas alrededor de lo que es una empresa gestora, lo que es la operación del servicio y lo que es una troncal, pero eso es una vealidad

intelectual nuestra, yo creo que eso no tiene ninguna importancia porque eso es un asunto más de hacer una precisión, eso no le quita ningún valor a lo presentado.

Sí nos preocupa una cosa, como es obvio dentro del parlamentario con toda razón es tratar de hacer una cosa universal nacional que pueda atender todo tipo de transporte masivo, pero aquí tenemos un problema muy grande y es que por la naturaleza histórica de la forma como se fueron construyendo los servicios de transporte en las ciudades tenemos unas particularidades y tenemos unas diferenciaciones regionales muy, muy importantes de tener en cuenta de considerar y de respetar.

Aquí yo no creo que haya derechos adquiridos como asumen algunos de los transportadores colectivos de Bogotá, yo creo que hay unos derechos históricos, yo creo que uno no puede venir a pasar por encima de alguien que lleva 60 años prestando la ciudad todos los días a las cuatro de la mañana y apagándola a las tres de la mañana y prestándole un servicio de transporte mal que bien con un modelo empresarial que hizo crisis; donde no hay operadores de transportes y no hay afiliadores de buses, otro paseo, pero que eso sea otro paseo no quiere decir que históricamente no prestaron un servicio y que fue suficiente durante un tiempo que hace crisis en la medida en que la ciudad moderniza, en la medida que crece el parque automotor en la medida que las exigencias de calidad de servicio en los ciudadanos se hace cada vez más acentuada.

No quiere decir que no haya que considerar eso, no podemos legislar de la misma manera para Bogotá que para proyectos de transporte masivo en Barranquilla, Cali o Pereira por las dimensiones, por los antecedentes históricos, entonces cualquier proyecto de ley.

Medellín, Medellín que es tan particular y tan importante sistema, tan bueno Medellín además el punto, un poco es a que es lo que quiero ir, si hay proyecto de ley tiene que ser un proyecto de ley mucho más general y escueto alrededor de la creación del defensor del usuario, pero ya entrar en unas ciertas especificaciones, tratar de darle dientes con elementos que no van a consultar y a compadecerse con la diversidad de la estructura de transportes masivos regionales, pues no nos parece pertinente porque no atiende los asuntos geográficos, sociales, históricos y financieros.

Porque tenemos que construir derechos ciudadanos superiores a los que están en la Carta, en la Constitución del 91, un Estado Social de Derecho tan absolutamente garantista como el que tenemos ¿Por qué? Me pregunto ¿es que un ciudadano no puede hacer reclamos al transporte masivo, no tiene derechos de petición y no tiene una serie de instrumentos que consagra la Constitución para hacer respetar sus derechos? Los tiene todos, plenos, de hecho nosotros respondemos todos los días, cientos de derechos de Petición y tenemos todo un esquema empresarial para atender los reclamos ciudadanos y atender las demandas que en ese sentido recibimos.

**Presidente:**

Doctor Alvarez le pido que me redondee en cinco minutitos la idea.

**Doctor Fernando Hernández, Gerente de TransMilenio:**

Con el mayor gusto, la idea no sería toda la exposición, pero la redondeo en cinco minutos. Nos parece que hay normas clarísimas que regulan aspectos indicados en el proyecto de ley, yo creo que el doctor José Fernando Castro lo planteó muy bien con esa honradez intelectual que lo ha caracterizado toda su vida, dijo las cosas que podamos estar excedidas en nota las reducimos nosotros, creemos que hay varias cosas indicadas en el proyecto de ley que las recoge el Código de Comercio, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 del 96, la Ley 310 del 96 y estos intergestores son vigilados por la Contraloría, las Personerías Municipales y la Procuraduría General de la Nación, para rematar, tenemos todo una estructura para atender las demandas ciudadanas, no solo la página web, la línea 195, las oficinas de TransMilenio, el correo, todos los Paus que son los puntos de atención al usuario donde permanentemente estamos recibiendo demandas de “me demoraron”, “este bus no llegó”, “se gastó fue tres minutos y no dos”, en fin.

Lo otro, hay que mirar cuál es el impacto fiscal de que habla el proyecto de ley, el artículo 21, están obligando a la empresa gestora del sistema transporte masivo a destinar y administrar recursos necesarios para el adecuado funcionamiento del defensor del usuario, eso por supuesto no está ni en las estructuras de costos ni está financiado y habría que responder cómo se financia.

Finalmente tengo que decirles que existen unos contratos de concesión que hay que honrar independientemente de la lectura que uno tenga sobre esos contratos hoy, que posiblemente como es lo típico del facilismo colombiano con los temas, hoy los miramos como ¡qué negocio tan bueno que se hicieron los de la fase uno! Lo que habría que mirar era hace nueve años ¿cuáles eran las condiciones? ¿Cuál fue el nivel de riesgo? y ¿Qué fue lo que asumieron?, Hoy después de la leche derramada todos podemos decir ¡qué negociazo!, Claro ¡qué negociazo! Porque las condiciones se dieron propicias, si no se hubieran dado propicias, ¿estaríamos muy contentos de que estuvieran quebrados? Es un poco lo que uno a veces se pregunta. Por supuesto vamos a estructurar el sistema integrado del transporte público, la fase dos ya la estructuramos de manera distinta, la fase tres la vamos a estructurar de manera más exigente para la ciudad, porque son generaciones de concesiones donde viene una curva de aprendizaje acumulado, donde hemos aprendido cómo hacerlo mejor, pero que en el primer envión tenía que ser bastante garantista con los oferentes, hay que honrar unos flujos financieros en las concesiones que se verían tremendamente afectadas con un par de artículos del proyecto de ley.

Por ejemplo con los de los subsidios que abarcarían prácticamente al 50% de los usuarios del sistema y que significaría disparar la tarifa hoy a más de 3.000 pesos, o subsidiarlos como en la ciudad de México, yo comparto la información, la tarifa más alta del transporte masivo de América Latina la tiene TransMilenio es cierto, pero hay dos cosas que hay que reconocer al sistema, su autosostenibilidad y su equilibrio financiero; podemos empezar a pensar en subsidios, habría que preguntárselo al fisco distrital, a ver si tiene la capacidad o a la Nación que sabemos

perfectamente que no la tiene y el distrito, tampoco, porque aquí hay proyectos ya en camino, vamos a reducir los subsidios directos en la implementación o cobertura de educación para subsidiar el 50% del valor de la tarifa en el sistema, nos preguntamos con mucho sentido de responsabilidad y con principio de realidad ¿de dónde van a salir esos recursos?

Para terminar, la tarifa técnica para no demorarnos esto sobre autosostenibilidad y costeabilidad ya lo dije me quedan dos minutos, quiero rematar, los ingresos son iguales a los egresos. Si ustedes ven la tarifa técnica del sistema está estructurada de tal manera que cubra exactamente los costos de operación y que los ingresos permitan remunerar a todos los agentes que operan el sistema, esto para no alargarme con una fórmula matemática y una explicación, básicamente aquí nosotros estamos remunerando todos los operadores de la sumatoria de los costos troncales por kilómetro recorrido, está estructurado así, no hay manera de modificarlo, tenemos que honrar las concesiones, podía estar estructurado distinto, podía ser kilómetro más pasajero, pero en la troncal está estructurado por kilómetros, razón por la cual no resulta tan fácil meter unos buses para aliviar un poco la hora pico y mejorar el servicio y después estén todo el tiempo dando vueltas desocupados con un tremendo costo para la ciudad y para el usuario, remunera al operador troncal, remunera al operador alimentación, remunera al recaudador, remunera a la fiducia que administra los recursos y a la entidad gestora que es TransMilenio, esto simplemente para indicarles que allí no estamos armando un discurso antisubsidio, ni es un problema de que tengamos una visión neoliberal del sistema, aquí lo único que quiero decir es, gerenciamos la responsabilidad que obliga a la gerencia pública, o sea por los números, ahí está la tarifa, cualquiera que entre y que conozca del tema de estructuración tarifaria de matrícula sabe que ahí no puede entrar un subsidio si no viene financiado por otro lado, desde la tarifa no es posible, mil gracias, señor Presidente muy amable.

**Presidente:**

No, muy amable al doctor Fernando Álvarez Gerente de TransMilenio, quiero transmitirle que tenga tranquilidad frente a este proyecto, la voluntad que nos asiste a nosotros es la de recoger todas sus inquietudes, por eso bienvenidas todas las sugerencias que usted a bien tiene hacernos y como coordinador ponente me identifico también, no se trata de repetir por repetir lo que ya está normado, lo vamos a ir excluyendo, eso es lo importante no llenarnos más de leyes y leyes, vamos a tratar de darle todo la recepción a esos importantes comentarios, por eso es importante que nos deje eso por escrito, ojalá nos lo haga llegar a todos los miembros o a la Secretaría de la Comisión Sexta para que sea distribuido en todos los honorables Representantes de la Comisión.

**Secretario:**

Señor Presidente para aprovechar que tenemos quórum decisorio someta a consideración el Orden del Día leído.

**Presidente:**

En consideración el Orden del Día, anuncio que va a cerrarse, ¿lo aprueba la Comisión?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente.

**Presidente:**

Primer punto, se someten a consideración las Actas 020, 021, 022 y 023 del 26 de marzo, 2, 15 y 22 de abril de 2008, sigue en consideración, ¿aprueban los honorables Parlamentarios?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente, señor presidente para aprovechar también el quórum, me voy a permitir leer la proposición firmada por el Representante a la Cámara por el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina el doctor Alberto Gordon May:

**Proposición:**

Cítese al señor Ministro del Interior y de Justicia, doctor Carlos Holguín Sardi; a la señora Ministra de Educación, doctora Cecilia María Vélez White; al señor Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, doctor Juan Lozano; a la señora Superintendente de Servicios Públicos Domiciliarios, doctora Eva María Uribe Tobón; al Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, doctor Andrés Felipe Arias Leyva; a la Directora de Prevención y Atención de Desastres, doctora Luz Amanda Pulido, y al Director de la Dirección Nacional de Estupefacientes, doctor Carlos Alborno, para que en sesión que llevará a cabo la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en la ciudad de San Andrés, Islas en la fecha y hora determinada por la misma en las instalaciones de la Asamblea Departamental, presenten un informe pormenorizado sobre los problemas que aquejan al archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina de conformidad con el temario presentado con anterioridad e igualmente plantear alternativas de solución a dichos interrogantes.

Invítese al señor Gobernador del Archipiélago, al señor Procurador General de la Nación o su delegado, al señor Contralor General de la República o su delegado, al señor Fiscal General de la Nación o su delegado, al Defensor del Pueblo departamental, al Comité de participación ciudadana de San Andrés y a los secretarios de despacho del departamento.

Presentada a consideración de los integrantes de esta célula legislativa por el Honorable Representante Alberto Gordon May.

Someta a consideración la proposición leída señor Presidente.

**Presidente:**

Queda en consideración la proposición leída, anuncio que va a cerrarse, tiene la palabra el doctor Obando.

**Honorable Representante Pedro Vicente Obando Ordóñez:**

Gracias señor Presidente, un respaldo a la propuesta del honorable Representante Gordon May, solamente una observación, me parece que son muchos los funcionarios citados, yo muy comedidamente le pediría que pudiéramos circunscribir esa citación a unos funcionarios determinados para no tener una temática tan basta, que a lo mejor no se cumpla, realmente un análisis profundo de cada uno de los temas y que el control político no se diluya, máxime en esas bellas aguas de San Andrés, de manera que yo le pediría que ojalá lo concretemos un poquito más para tener unos tres, máximo, cuatro funcionarios para que el debate realmente pueda ser muy productivo.



**Presidente:**

Sigue en consideración la proposición con las observaciones que hace el honorable Representante Pedro Obando, invitamos al doctor Pedro Obando para que en conjunto con el doctor Gordon May revisen lo de la lista de los invitados y esa será la aprobada, entonces sigue en consideración, ¿aprueban la proposición?

**Secretario:**

Aprobado señor Presidente, la Comisión Sexta.

Una vez fuimos a sesionar a Arauca, empezamos a las ocho de la mañana y terminamos a las ocho de la noche.

**Presidente:**

Están cordialmente invitados para Arauca este 29 de mayo.

**Secretario:**

Ahora sí retome señor Presidente la audiencia pública.

**Presidente:**

Continuando con la Audiencia Pública, el turno es para el doctor Gabriel García Viceministro en representación del doctor Andrés Uriel Gallego Henao Ministro de Transporte, bienvenido doctor Gabriel.

**Doctor Gabriel García, Viceministro de Transporte:**

Creo que esta audiencia nos va a permitir analizar algunos elementos que creo que como lo decía el doctor José Fernando Castro Caycedo son importantes para tener en cuenta en el estudio de este proyecto de ley.

En primer lugar yo quiero para ser muy breve, sumarme a las observaciones del Gerente de TransMilenio las cuales compartimos en su totalidad, sin embargo quisiera hacer algunos comentarios adicionales, voy a ser muy breve, pero que creo de mucha relevancia, de mucha importancia. Hay dos elementos fundamentales en esta reforma, en este proyecto de ley.

El primero, la creación del defensor del usuario y el segundo el tema de las tarifas diferenciales. Con relación al tema del defensor del usuario, yo lo entiendo simplemente como una formalización de lo que ya se viene haciendo en los sistemas de transporte masivo que están en operación, llámese TransMilenio, llámese Megabus en Pereira y en Medellín el Metro, esos esquemas de protección al usuario y de recibo de quejas y de trámite de quejas están implementados y están considerados dentro de las estructuras institucionales de estos proyectos, lo que encuentro en esta ley es más bien una formalización del tema y la única observación que ya la mencionó el gerente de TransMilenio es ¿de dónde van a salir los recursos para financiar esa figura? Hay que entrar a estudiar ese tema y definirlo previamente, porque como lo explicó muy bien el Gerente de TransMilenio, todos estos proyectos fueron estructurados con base a unas tarifas, con base a unos estudios de demanda que establecieron esas elasticidades de demanda de los usuarios, de manera que no podríamos estar jugando con una tarifa que tiene unas limitaciones ya previamente identificadas.

El segundo lugar, el más crítico a mi modo de ver en el proyecto de ley, en el que hay que tener más cuidado es el tema de las tarifas diferenciales,

en todos estos proyectos, en los estudios que se han adelantado y en los seguimientos que se han hecho en Transmilenio, lo que hemos encontrado es que la composición de la demanda está totalmente desbalanceada, quiere decir que aquellos usuarios que estarían en capacidad de pagar una tarifa un poco mayor para subsidiar a través de un subsidio cruzado aquella población que queremos beneficiar en este proyecto, llámese estudiantes, tercera edad, etc., discapacitados, no es suficiente esa demanda, ni es posible con la tarifa que podríamos pagar esos usuarios que hacen minoría dentro de la totalidad de la demanda, para compensar lo que estaríamos hablando de subsidiar en este proyecto, ese es el primer elemento que habría que identificar.

El segundo elemento, es que ya existen unos contratos de concesión, unas estructuraciones hechas, de manera que pensar en entregar subsidios directos o asignar subsidios a la demanda no sería viable en este momento precisamente porque la fuente que sería la tarifa de cualquier manera no es suficiente para cubrir esa población que queremos beneficiar; estos esquemas de subsidio son un propósito muy loable, pero en la práctica presentan muchas dificultades.

La primera es que nunca sabe uno cuánto va a terminar costando porque a pesar de que tenemos identificada la demanda actual, lo que no sabemos es esa demanda que va a inducir adicional ese subsidio, de manera que y eso es un curso de microeconomía, uno eso lo enseñan, el subsidio induce una demanda mayor y esa demanda mayor implicará un mayor subsidio, porque la demanda mayor proviene de los usuarios subsidiados, otro problema con este tema de los subsidios es que en aquellos sistemas que están funcionando a plena capacidad que en la mayoría de los casos los hemos diseñado para que funcionen a plena capacidad, inducir una mayor demanda generaría unos problemas operacionales muy importantes, el ejemplo TransMilenio que está funcionando como bien lo señaló el gerente con unas demandas ya propias de un sistema Metro, en algunos casos, inducir mayor demanda en esos corredores que están saturados y que de alguna manera se reflejan en las encuestas implicaría una disminución en la calidad de servicio, lo que al final terminaría en una disminución en el nivel de uso del sistema, eso tampoco es lo que queremos, digamos, eso sería, el remedio, hasta sería peor que la enfermedad ahí en ese caso.

De manera que el único esquema viable para implementar un sistema de subsidios sería a través de un fondo independiente que tendrá que nutrirse de alguna fuente que habrá que definir, de parte de las municipalidades, de parte del Gobierno Nacional que en este momento, pues como ya lo dijo el mismo gerente no encuentro la fuente.

El tema habrá que estudiar y lo importante es que no se puede combinar el esquema de subsidios, el esquema de la operación, la operación se estructuró en una forma, con unas tarifas que contemplaron las elasticidades de la demanda de los usuarios y con una composición de demanda establecida y pretender ahora involucrar un esquema de subsidios, nos generaría no solo unos problemas de sostenibilidad, sino problemas de calidad en la prestación de los servicios, de manera que yo quisiera que ese sea un tema que sea más analizado más al detalle atendiendo la invitación del Representante Castro, creo que

habría que revisar las estructuraciones financieras y ver la disponibilidad de las municipalidades a subsidiar a través de un fondo especial para ese caso como fue el caso que se estructuró en el proyecto de Cali, el Mío, y en ese caso creo que deberían participar en estas audiencias también los alcaldes, que son pues al final quienes van a tener que atender este requerimiento.

Una pequeña observación que el Gerente aclaró y que también se encuentra en la exposición de motivos, es el tema del comparativo de tarifas. Efectivamente como aparece allí establecido, el sistema de TransMilenio tiene de esos sistemas que aparecen ahí la tarifa más alta, pero estamos mezclando peras con manzanas, las tarifas que aparecen en esos sistemas efectivamente son tarifas subsidiadas en las cuales el Gobierno central asume gran parte del costo de la tarifa y quien puede ser testigo de ese ejemplo es un operador que opera en TransMilenio en Bogotá Empresa del Futuro, que opera en Transantiago, él puede dar fe de que su remuneración no está asociada directamente al nivel de demanda sino que hay un componente que asume el Gobierno.

Entonces esos dos elementos que acabo de mencionar, uno más que el otro de alguna manera podrían poner en riesgo la sostenibilidad del sistema si no se toman las medidas, si no se hacen los estudios a nivel de detalle de la viabilidad de establecer ese sistema de tarifas diferenciales que al final no es más que un subsidio cruzado y que por sus connotaciones implica todos estos problemas que he mencionado.

El criterio que debemos tener al estudiar este proyecto es precisamente eso, ¿cuál es el efecto real de lo que se está pretendiendo? El efecto real en este caso y la experiencia internacional nos lo muestra no es beneficiar a una población que merece el reconocimiento a través de un número de costo de transporte, al final sino tenemos en cuenta estos aspectos, estos elementos lo que vamos a terminar es perjudicando a esas personas que queremos beneficiar y a otras más que hoy en día son usuarios satisfechos del sistema de transporte masivo.

Simplemente con ese par de anotaciones porque creo que los elementos fundamentales los cubrió el gerente de TransMilenio. Si quisiera y celebro la presencia de algunos operadores del Mío para que ellos manifiesten su punto de vista, porque realmente quienes conocen este negocio son ellos, quienes han hecho las estructuraciones financieras además de las que hizo el Gobierno lógicamente quienes han vivido en carne propia lo que ha sido el negocio de transporte han sido ellos y creo que ellos tienen una perspectiva que habría que considerar en este elemento, sin descuidar el tema de que la propuesta de subsidios es una propuesta que puede tener muy buen recibo en la comunidad, pero tiene que ser una propuesta bien estructurada y seria, no queremos que sea un elemento populista que al final termine por perjudicar a aquella población que queremos beneficiar, muchas gracias Presidente.

**Presidente:**

Muy amable a usted señor Viceministro doctor Gabriel García, vamos a continuar en esta Audiencia Pública oyendo al Gerente del Metro de Medellín, doctora María Helena Restrepo, vamos a pedirle ojalá nos ajustemos a 10 minutos para tratar de oír en diez minutos a otros gerentes de otras empresas,

tratemos de ajustar eso, no es una camisa de fuerza, bienvenida doctora María Helena.

**Gerente General (E.) del Metro de Medellín, doctora María Helena Restrepo:**

Muchas gracias, yo me comprometo a hacer el mayor esfuerzo pero si acaso no soy capaz de cumplirlo ustedes entenderán porque venir desde la provincia a hacer aportes a este tema que nos parece importante, creo que en 10 minutos se vuelve un poquito complicado señor Presidente.

Lo primero que quiero hacer es agradecer la invitación a nuestra empresa y excusar a nuestro Gerente General que por estos días anda disfrutando de cinco días de merecidas vacaciones porque ya estaba a punto de perder un período de vacaciones precisamente, yo soy la directora de Planeación, mi nombre es María Helena Restrepo Vélez, pero estoy en este momento encargada de la Gerencia General, le quiero ofrecer excusas al Honorable Representante Pedro Obando porque estoy usurpando su curul pero él muy amablemente me lo cedió y yo quisiera para comenzar contarles cómo vamos a hacer nuestra exposición, yo estoy acompañada por la Directora Jurídica de la Empresa, la doctora Luz Marina Aristizábal y el Gerente de Operaciones de la Empresa el ingeniero Tomás Andrés Elejalde Escobar.

Lo primero es que quiero comenzar poniéndome muy en sintonía precisamente con lo que el doctor Fernando Alvarez Mora mencionó como Gerente de TransMilenio porque creo que estoy de acuerdo prácticamente en todo, o nosotros como empresa estamos prácticamente de acuerdo con todo lo planteado, pero para no repetir todas sus palabras solamente me voy a detener en dos o tres aspectos, posteriormente yo me voy a permitir leer una paginita de introducción a la presentación y luego vamos a presentar cuatro slay en power point que buscan sintetizar los aportes que queremos hacerle a los honorables Representantes de la Comisión Sexta, en correspondencia física les estará llegando a ustedes por aquello de radicados de correspondencia no la logramos traer, pero ya se despachó, nuestros aportes por escrito con unos documentos complementarios que esperamos contribuyan al proyecto.

Quisiera comenzar mencionando que tampoco nos parece justo que en la exposición de motivos del proyecto la única frase que hace alusión al Metro sea una frase que creemos históricamente superada y tiene que ver con la frase que dice que por los errores cometidos con el tema del Metro la Nación adoptó los sistemas D.R.T. como las soluciones de transporte más adecuadas para el país y yo le pido respetuosamente a los honorables Representantes que tratemos de revisar esa frase porque ese es un tema que creo el país tiene superado, es un acuerdo de deuda ya pactado con el Gobierno Nacional que venimos honrosamente haciendo desde la región y es más superándolo por encima de los valores pactados año a año, entonces no sería justo mencionarlo, porque además ese antecedente cerraría las posibilidades para que el país pueda tener sistemas Metro cuando así lo requieran las ciudades como lo está requiriendo la capital de la República para poder construir su red integrada de transporte masivo y como le sucederá alguna vez a Cali en su momento y le sucederá a otras grandes ciudades porque creemos que nuestro país no se va a estancar, creemos que nuestro país

con la esperanza de futuro que tenemos tiene que crecer para las grandes movilidades.

Doctor usted muy acertadamente lo ha dicho en función de la demanda hora sentido de pasajeros son las tecnologías a elegir y no podemos pedirle al TransMilenio que ha hecho una gran labor de ordenamiento de la movilidad en la capital que sea capaz de soportar unas demandas que están por encima de la tecnología que representan, entonces ahí nos acogemos perfectamente, nos acogemos también en una frase que usted mencionó que siempre la hemos dicho nosotros desde la región, todavía somos muy provincianos, a veces no nos escuchan suficientemente pero nos encanta que nos brinden esta posibilidad en el sentido de que no se debe legislar para todas las regiones del país con la misma medida, estamos completamente de acuerdo en que deben existir unas leyes de carácter general por supuesto, es que gracias a esa legislación es que el país puede sobrevivir y salir adelante, pero con unas particularidades en la reglamentación de esas leyes que respondan a las características propias de cada región, nos parece muy importante que los asistentes sepan que por ejemplo precisamente por un intento de legislar de carácter general con el documento Conpes que busca la generación de políticas de transporte masivo para todo el país, se ha hecho un desconocimiento de la realidad que vive el Valle de Aburrá y hoy nosotros estamos viviendo un proceso de estructuración técnica legal y financiera para que el proyecto Metroplus B.R.T. del Valle de Aburrá sea viable. Sin considerar las particulares de la preexistencia de un sistema como el Metro que existe, ya en noviembre de este año va a cumplir trece años de operación comercial lo hace de una manera muy exitosa y reconocida por la comunidad y nosotros pensamos que precisamente ello se debe a lo que usted mencionó, legislamos de una manera muy general y se nos olvida ponerle los dientes a la región en particular, porque la verdad es que el contexto de la capital es diferente al contexto del Valle de Aburrá, lo mismo sucederá con Cali, lo mismo sucede con Bucaramanga y su área Metropolitana, etc.

Le cuento que nos sentimos supremamente sintonizados, nosotros además que no queremos hacer unos aportes porque entendemos que el Metro ha sido invitado en este contexto por ser una empresa que tiene una gran experiencia en la prestación del servicio de transporte masivo de gran capacidad, que es el que nosotros orientamos en la región, es importante que sepamos que el Metro como popularmente lo conocemos realmente se denomina como Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., cuando fue constituida el 31 de mayo de 1979, fue constituida mediante Escritura Pública entre dos socios que son, el departamento de Antioquia y el municipio de Medellín, con lo cual también nosotros consideramos que está democratizada la propiedad de la empresa pues todo el departamento de Antioquia es el propietario de la empresa, el 50% pertenece al departamento y el 50% pertenece al municipio y en el área metropolitana tenemos concentrada el 78% de la población del departamento, nuestra empresa aceptó esta invitación porque nosotros queremos compartir con ustedes precisamente, en quienes finalmente está representado el país, en los legisladores, lo que nosotros consideramos que como empresa gestora de transporte masivo de gran capacidad en

el Valle de Aburrá que al mismo tiempo operamos como operadores de ese transporte masivo ha sido una experiencia exitosa, por fin hemos podido lograr diferenciar, los traumas de la época de la construcción con los éxitos de una empresa que es exitosamente operadora del servicio.

El objeto social de nuestra empresa es la planeación, construcción, operación, recaudo y administración de los servicios de transporte masivo de pasajeros; a lo largo de toda nuestra operación comercial nos hemos regido por estándares internacionales de calidad y permanentemente nos estamos monitoreando con otros sistemas metros que son nuestros homólogos en el contexto iberoamericano, nuestra empresa por definición es una empresa que está orientada claramente al servicio al cliente y precisamente ese servicio al cliente es una de nuestras competencias corporativas que está bien desarrollada en toda la gente Metro.

Diecisiete años más tarde de haber sido creada la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., Colombia legisló sobre las entidades gestoras de Transporte Masivo de mediana capacidad para los proyectos B.R.T. en todo el país, dejando de lado la existencia previa y exitosa de un sistema como el nuestro y por fuera de cualquier regulación legal, consideramos esta una inmejorable oportunidad para compartir con ustedes nuestra experiencia como empresa.

Como lo mencioné una empresa gestora y operadora de un transporte masivo de gran capacidad cuyos resultados hablan por sí solos concentrándonos especialmente en los temas relacionados con servicio al cliente y protección al usuario que es donde pensamos pueden estar nuestros mayores aportes ya que todo el tema que se concentra en B.R.T. obviamente existen entidades mucho más autorizadas para poder brindar los aportes.

Por la preexistencia del sistema metro en el Valle de Aburrá se presentan unas condiciones particulares que ya mencioné diferentes a las del resto del país que ameritan una regulación particular y es específica en temas como las tarifas y la remuneración para un sistema que a través de toda su operación ha tenido que mantener su infraestructura. Aquí comienza la primera diferencia si se trata de legislar y es que los sistemas B.R.T. cuando se concesiona la operación a un particular, no están ellos encargados del mantenimiento de su propia infraestructura, en el caso del Metro del Valle de Aburrá nosotros somos quienes no solamente mantenemos nuestra propia infraestructura, costo que está inmerso en la tarifa sino que también debemos dejar unas provisiones para los proyectos de actualización tecnológica, reposición de equipos y sistemas y expansión del sistema, las concesiones para los B.R.T. son definidas en el tiempo, en el caso del Metro, Metro es propietario y operador del sistema, la vida útil de los vehículos de uno u otro sistema son diferentes, también lo son sus costos, así mismo son sus externalidades que para el caso de los proyectos que gestiona el Metro nosotros evaluamos las externalidades positivas y no solamente los costos de inversión y operación en el ciclo de vida del proyecto, para poder determinar el neto de las externalidades positivas para la comunidad, valoramos la plusvalía, la generación de empleo, las contribuciones ambientales, la disminu-



ción de la accidentalidad, la disminución de las enfermedades por vía respiratoria, cambios en el uso del suelo, chatarrización entre otros, pero como no es específicamente el tema del proyecto lo ponemos a disposición para que ustedes sepan que el Metro ha diseñado su propia metodología de valoración de externalidades homologada con las mejores del mundo y que está al servicio para la valoración de proyectos similares en el país.

Vamos entonces a pasar a continuación a mostrarles cuatro slay que resumen aspectos que nosotros consideramos pertinentes para tener en cuenta, estamos de acuerdo en que el proyecto de ley propuesto básicamente concentra dos temas que son el tema de los subsidios, el tema de un defensor del usuario y un servicio de protección al usuario, estamos de acuerdo con el viceministro y con el Gerente de TransMilenio en que las empresas prestadoras de estos servicios ya tienen de por sí montados unos mecanismos de protección al usuario, de garantías para el usuario y de escucha o de oír la voz del cliente para tratar de mejorar la prestación del servicio, en ese caso lo que nosotros queremos compartir con ustedes es lo que tenemos en el Metro que pensamos que podría ser de alguna manera estudiado y acogido para que se incorporara al tema de protección del usuario; no estamos en contra de que se promueva un defensor del usuario, pero pensamos que es un tema que debe estudiarse de una manera muy detallada, muy juiciosa, no solamente por el tema de cómo financiar la existencia de un defensor del usuario si no porque recordemos que los usuarios normalmente tienen como también lo mencionó el Gerente de TransMilenio los mecanismos que otorga la Constitución y las leyes para poder solicitarle a las empresas prestadoras de servicio hacer sus reclamos, hacer sus requerimientos o la expresión de sus quejas y no considera que sea suficiente a través de los sistemas de oír la voz del cliente, en ese caso también pensamos que no sería bueno hacer una doble regulación.

El Presidente de la Comisión nos ha indicado que ellos muy juiciosos están planteando precisamente en que no haya repeticiones en materia de la legislación y en materia de los subsidios, nosotros no queremos mencionarlo a nivel nacional, de país, porque también pensamos que tiene particularidades, en el resto del país se está hablando de las concesiones de la operación, nosotros hacemos la operación directamente y en el caso de Medellín nosotros sí tenemos tarifas diferenciales para grupos poblacionales especiales como adultos mayores, personas con movilidad reducida y estudiantes y lo que hacemos como lo mencionó el Viceministro es que la tarifa plena asume el encruce de tarifas, asume o absorbe las tarifas diferenciales, de hecho nosotros no lo llamamos subsidios si no tarifas diferenciales, de tal manera que si la tarifa plena es 1.400 pesos, realmente lo que nosotros estamos percibiendo como tarifa promedio es de 1.100 pesos porque esos 300 pesos son los que terminan pagando las tarifas diferenciales de los grupos poblacionales, pero nosotros no estamos absolutamente seguros de que eso sea capaz de ser absorbido por el resto de sistemas en el país, creo que es un tema que hay que estudiarlo de una manera muy particular y muy puntual.

Aquí entro a la parte final que creo que sí voy a ser entonces capaz de cumplir, me voy a robar dos minutitos, en la parte final lo que queremos mostrar

es para ilustrarlos. Siguiendo las manecillas del reloj, empezando por la derecha es que nosotros tenemos diseñado, tenemos montado un sistema para gerenciar las relaciones con los clientes garantizando las relaciones, garantizando, perdón, el conocimiento permanente de las necesidades y expectativas de nuestros clientes dando respuesta efectiva a sus requerimientos para fidelizar, mantener y atraer nuevos clientes.

Nosotros tenemos a la empresa certificada con tres estándares internacionales y hablamos de la empresa con todos sus procesos.

Y la prestación del servicio desde el año 2000 tenemos certificado de calidad que hemos venido cada tres años actualizando, actualmente estamos con el certificado vigente ISO 9001 del año 2000 y el año pasado obtuvimos los estándares ISO 18001 e ISO 14001, ambos estándares están aplicados considerando al cliente, todo lo que hacemos en gestión ambiental con la 14001 no es solo para la gestión Metro, es para la gestión al cliente lo que hacemos con 18001 que es la norma de seguridad y salud ocupacional es como protegemos la integridad del cliente y el tema de los servidores Metro.

En el tema de calidad todo está volcado al cliente interno y al cliente externo, siguiendo entonces las manecillas del reloj, los canales de comunicación del Metro para los usuarios son también como lo tiene TransMilenio una línea telefónica que denominamos Ola Metro que funciona las 24 horas del día para escuchar quejas y sugerencias de los clientes, buzones físicos en todas las estaciones, un sistema o una línea de Contáctenos a través de la página Web de la empresa, puntos de atención al cliente en cuatro estaciones del sistema, donde hacemos atención telefónica y atención personalizada al cliente, tanto de quejas, reclamos, sugerencias como solicitudes de información y entrega de objetos perdidos dentro del sistema; a través del archivo corporativo llegan los requerimientos, derechos de petición, quejas y sugerencias de los clientes; un informe que denominamos de hecho relevantes que nos hacen los jefes de estación diariamente sobre qué le han dicho los clientes que no quieren diligenciar un buzón, un elemento de sugerencia, hacer una llamada telefónica, es el contacto tú a tú con el cliente; una red de amigos del Metro a los que reunimos periódicamente para escuchar ellos qué piensan del Metro, y ver cómo nos dan ideas para poder mejorar la prestación del servicio, usuarios de la línea Metro y el sistema de objetos encontrados que se atiende a través de los puntos de atención al cliente; adicionalmente viniendo en el sentido de las manecillas del reloj hacemos unos estudios periódicos, semestralmente hacemos un estudio de satisfacción al cliente; aquí yo me quiero detener en un punto mencionado por usted doctor Alvarez en el sentido de que todo aquello que es exitoso tiene puestos siempre los ojos de todo el mundo, a ustedes les pasa y a nosotros nos pasa, por tanto cualquier cosa que suceda allí por más pequeña que sea siempre será magnificada porque somos noticia.

¿Cuál es la diferencia o la fortuna que a nosotros por fortuna no nos han dado tan duro con el tema de seguridad como le han dado en las últimas encuestas a TransMilenio? Nosotros en este momento tenemos una percepción del cliente de 9.50 sobre 10, frente al tema de percepción de seguridad, pero realmente

compartimos, nos pasa, a nosotros, nos pasa que si alguien que es muy eventual que algo le pase en el sistema le pasó, esa es la noticia de primera página, en los medios de comunicación, pero es por ser exitosos, siempre tenemos que cargar con esa cruz y creo que hay que aprenderlo a manejar y a contrarrestarlo explicándoselo bien a los usuarios.

Hacemos estudios de satisfacción al cliente semestrales, hacemos con los usuarios del Metro, hacemos un estudio de reputación de imagen y prestigio del Metro anual con todos nuestros Stake Holders, con los clientes, con los proveedores, contratistas, empleados, socios, opinión pública, líderes del Estado y hacemos un estudio anual de cliente incógnito donde contratamos unos clientes incógnitos deliberados para que vayan a evaluar cómo estamos prestando el servicio, dentro de ese sistema se contacta con el cliente, qué características tenemos, el 50% de los contactos con el cliente son de solicitud de información, el 16% está relacionado con quejas y reclamos por el servicio, el 27% por sugerencias de mejoramiento del servicio, todas son atendidas y cerradas.

Adicionalmente tenemos el sistema integrado de transporte en el Valle de Aburrá, todavía no se ha hecho el reordenamiento integral de transporte público colectivo, pero a través de alianzas estratégicas el Metro lo ha logrado.

Desde 1999, hoy podemos tener 103 rutas integradas a las estaciones del sistema Metro, hemos capacitado a 2.400 conductores de buses de transporte público colectivo en servicio público, en calidad Metro, en cultura Metro para que ellos vayan irradiando esa cultura Metro, y cultura del servicio del transporte masivo al transporte público colectivo y me parece importante destacar que el Metro anualmente hace una inversión de 3.000 millones de pesos en lo que denominamos cultura metro, que tiene que ver con mejoramiento del servicio al cliente, atención de los puntos de atención al cliente, formación de usuarios y relación con la comunidad. También me parece importante y que no suene como a un vano orgullo.

Nosotros pensamos que es un orgullo real como el que siente TransMilenio, cómo hace uno para saber que realmente la comunidad sí piensa eso a pesar de que se queje a veces del servicio en un 16%, porque en el estudio del año pasado de Medellín como vamos, que se hace también en Bogotá, Cartagena y en otras ciudades, el Metro resultó ser la empresa pública más admirada, el primer puesto como empresa pública con mejor gestión, favorabilidad y confianza, por segundo año consecutivo en dicha encuesta que sabemos que es un programa que hacen entidades muy importantes del país y adicionalmente en el estudio de reputación obtuvimos 94% para la reputación y 96% para imagen como resultado favorable entre los distintos públicos consultados, adicionalmente entre los indicadores de Alamis, Alamis es la Asociación que agrupa Metros y Subterráneos de Iberoamérica a la que pertenecemos en nuestra condición de Metro, tenemos el primer punto en el indicador de puntualidad, el segundo puesto o punto como más económico por costo de pasajero, el segundo lugar en productividad que es el número de empleados que requerimos para movilizar cada millón de usuarios, el tercer lugar en optimización en gastos de personal, el tercero en eficacia del recorrido y último lugar en

hechos delictivos, de 38 explotaciones asociadas somos los últimos, o sea prácticamente no existen.

Estos documentos los vamos a dejar, no los voy a leer, les traigo algunos de los procedimientos documentados con los que la empresa cuenta para el servicio de protección del usuario, de prestación de servicio al cliente, que pensamos que su contenido puede ayudar a precisar algunos elementos del proyecto de ley.

Estos son algunos de los estudios que hacemos para mejoramiento del servicio, no me voy a detener ahí.

Esta última imagen, es para compartirles que nuestra empresa tiene un sistema corporativo de administración del riesgo que incluyen todas las seguridades; la seguridad operacional, la seguridad patrimonial, la ambiental, la seguridad de la información, la seguridad física y la seguridad ocupacional que manejan los aspectos específicos de cada componente.

Quiero finalizar diciendo entonces dos cosas, porque les hemos mencionado cómo somos de buenos en el Metro de Medellín, porque es que nosotros creemos que debemos prestarnos al servicio del país y que quizás el país ha desaprovechado la preexistencia del Metro como experto en transporte masivo para formular sus proyectos de ley, entonces nos alegra mucho que nos hayan invitado porque tenemos cosas para decir que llegan en esta carta y queremos poner al servicio de todo el país en los diferentes proyectos de ley, a los B.R.T., la experiencia que tenemos, no se les olvide que nosotros llevamos casi trece años de operación comercial y 16 años preparándonos para la prestación del servicio con los mejores de Europa y de América y ese capital, ese "No have" lo tenemos nosotros en el Metro.

Entonces honorables Representantes nosotros esperamos que todo lo que les vamos a mandar, que aquí está simplemente resumido contribuya para que el proyecto de ley sea exitoso.

#### **Presidente:**

Muy amable doctora María Helena Restrepo Vélez, de Metro Medellín, vea doctora que le hice la recomendación y utilizamos 22 minutos, pero muy enriquecedora, muy importante, conocer cómo opera el Metro de Medellín, todas sus bondades, pero vea qué tal si no le hago la observación se hubiese tomado una hora, ustedes vean la importancia de eso, nosotros queremos es oírlos a todos, lo importante es eso, damos el turno al doctor Juan Carlos Orobio, de Metro Cali, por acá doctor Orobio, de Metrocali, le hacemos la misma recomendación de los diez minutos, pero vuelvo y le digo, estamos para oírlos, pero le agradecemos el tiempo, todavía nos faltan por intervenir varias personas invitadas.

#### **Doctor Juan Carlos Orobio, Gerente de Metrocali:**

Muchas gracias presidente, creemos, compartimos plenamente muchas de las observaciones que han hecho el gerente de TransMilenio, la gerente encargada del Metro de Medellín y el Viceministro, solo queremos acotar unas cositas.

Nosotros consideramos que la razón de ser de los sistemas de Transporte masivo ha sido de los usuarios, creo que el sistema de transporte público colectivo que ha sido valientemente operado por unos operadores tradicionales, que llevan más de 60 años

en el caso de Cali, prestando un servicio a la ciudad hizo crisis, hizo crisis precisamente por una insatisfacción del usuario frente a unos estándares de calidad que podían darse con otro sistema de transporte, como es el caso de los B.R.T., que fue la decisión que se tomó en la ciudad de Cali, por eso el sistema como tal lo que persigue es brindarle unas mejores condiciones al usuario y en ese sentido pues la razón de ser es el usuario para los sistemas de transporte masivo y así ha sido estructurado, en ese sentido participamos en la búsqueda de mejores condiciones para el usuario, creemos también que hoy hay unos marcos legales que ya definen unas políticas y unas protecciones para los usuarios, la Constitución establece unas veedurías, establece una serie de espacios para los usuarios de participación que les garantiza la protección, hay otros niveles que este proyecto persigue que bien tendrá la Cámara que discutirlo, pero no se trata como ya se decía de duplicar funciones y de generarle más actores que de pronto pueden entrar a dificultar las labores que realizan los entes rectores y los diferentes actores del transporte público. El sistema se viene incrementando con unas reglas que bien o mal nosotros consideramos que han sido rectas y claras y que han servido para la estructuración de un proyecto, un proyecto en el cual los transportadores han creído, en el cual los ciudadanos han creído y que han asumido unos riesgos y unas inversiones que cambian en este momento unas reglas de juego, generándoles otras inversiones, o que tengan que asumir otros gastos, con una estructura tarifaria diferente, podrían traer un efecto negativo sobre la demanda misma del sistema.

El tema de los subsidios o de las tarifas diferenciales a través de unas tarifas cruzadas en una ciudad por ejemplo como el caso nuestro, como Santiago de Cali donde más del 80% de la población es estrato 0, 1, 2, 3 y de acuerdo a como lo establece el proyecto esas tarifas irían dirigidas a personas de menores ingresos, incapacitados, sería un importante nivel de usuarios, un grado alto de usuarios que tendrían que ser beneficiarios de las tarifas cruzadas y eso afectaría definitivamente con la tarifa final al público, que le incrementaría en unos niveles bastante altos, que prácticamente lo pondría en desventaja con otro sistema que son una amenaza hoy para el sistema de transporte masivo, que es el transporte en moto que no está normado.

El tema del transporte que se hace con los taxis que prácticamente actúan como colectivos y la misma piratería podría generar espacios con una tarifa que superara ampliamente la tarifa que hoy tiene el transporte público colectivo.

Nosotros tenemos una estructura del sistema que básicamente está basada en la estructura de TransMilenio, digamos somos el hermano menor de TransMilenio y hemos aprendido de su experiencia y dimos un paso adelante en esa misma estructura, pero básicamente la concepción y la filosofía son muy similares, hemos no corregido, hemos tomado parte de esa experiencia, hecho unos apuntes, pero igualmente los transportadores están asumiendo unos riesgos importantes unos riesgos donde ellos hacen unas inversiones, toman unas lecciones que son importantes para la ciudad como es reducir la oferta de transporte público colectivo en su totalidad.

Cali es un sistema que va a asumir el 100% de los viajes de transporte público colectivo actual, los transportadores con este contrato prácticamente tienen que sacar de circulación todos los vehículos, eso representa inversiones gigantescas donde ellos prácticamente lo asumen con el 70% de los ingresos que va a tener el sistema, cualquier, digamos, modificación digamos que atente contra esos ingresos los afectaría significativamente y podría generar una crisis en el negocio que está planteado en la ciudad de Santiago de Cali.

Frente al usuario ¿que se ha hecho frente al usuario? nosotros al igual que TransMilenio y Metro de Medellín hemos considerado que el usuario debe tener unos espacios de participación y de expresión, en ese sentido se tiene propuesto que se cuente con Home Center, que está incluido dentro del sistema de recaudo una plataforma tecnológica que ayude a procesar todas sus quejas, sus reclamos, que se cuente con CICAU, Centros Integrados de Atención al Usuario, esos espacios de participación, que hoy no cuenta digamos el sistema de transporte colectivo son una ganancia en el sistema de transporte masivo de la ciudad de Santiago de Cali.

Esos son los apuntes que yo quería hacer desde un principio, agrego pues un saludo que envía el presidente de la entidad y se excusa pues asuntos urgentes no le permitieron desplazarse a la ciudad de Bogotá.

**Presidente:**

Muy amable doctor Juan Carlos Orobio de Metrocali, aspiramos, le reiteramos sus sugerencias en cuanto al proyecto que está en estudio para nosotros poder enriquecer esto entendemos que es muy difícil legislar para el transporte masivo, teniendo el Metro, el Mío, TransMilenio, pero trataremos de concertar con el Gobierno y con todos ustedes para facilitar que no vamos a hacer un obstáculo sino antes un ente facilitador, doctor Pedro Obando.

**Honorable Representante, Pedro Vicente Obando Ordóñez:**

Una pregunta, quisiera al señor Representante del Mío, nos dice que al sacar de circulación los vehículos hay un 70% ¿a qué se refiere realmente ese 70%?, es algo que recupera el transportador al sacar su vehículo del otro servicio público, qué es ese 70%?

**Doctor Juan Carlos Orobio, Gerente de Metrocali:**

No, el 70% de los ingresos del sistema de transporte masivo va dirigido a los operadores, a los concesionarios de operación, dentro de su obligación está suministrar la flota para la operación del sistema de transporte masivo, si no también asumir el costo de la reducción de la oferta del transporte público colectivo, dado que nosotros cubrimos el 100% a los transportadores les corresponde asumir el 100% de la reducción de toda la oferta de vehículos actuales, ellos tienen que adquirir más de 5.000 vehículos que actualmente circulan para ser chatarrizados y que fuera de eso comprar los mil vehículos que necesitamos para circular y todo eso lo tienen que hacer con el 70% de los ingresos del sistema, es un esfuerzo y un riesgo bastante grande que ellos asumen en ese sentido.

**Presidente:**

Bueno le agradecemos su respuesta tenemos al doctor Ramiro Jurado que es transportador del Va-



lle y luego sí le ofrecemos la palabra al doctor Félix Francisco Rueda Forero de Metrolínea de Bucaramanga la misma observación con el doctor Ramiro Jurado.

**Doctor Ramiro Jurado, Transportador del Valle:**

Estoy seguro que no me voy a pasar ni un minuto, señor Presidente muchas gracias.

En primer término agradecerles a ustedes la invitación señor Presidente y demás miembros de la célula legislativa Comisión Sexta para participar en esto que me parece importante.

Yo no me quiero referir a las bellezas que se han hecho aquí de TransMilenio, ni a Medellín y el anuncio que ha hecho el señor de Cali porque de verdad que la situación de nosotros es lamentable, crítica y casi desesperante, estamos ante unos incumplimientos por parte de las autoridades locales y nacionales cuando tenemos unos vehículos parados en la ciudad de Cali, en la ciudad de Bogotá y algunos en Cali y con la promesa de que arrancamos el 14 de diciembre y hoy es la fecha que todavía no podemos nosotros saber con unas inversiones superiores a 100.000 millones de pesos y unas pérdidas superiores a 35.000 millones de pesos, no solamente, costo de oportunidad, costos financieros, adquisición de flota hemos cumplido y paradójicamente a nosotros ahora nos obligan a cumplir más eliminando nuestra oferta actual de vehículos agravando nuestra situación.

Yo quiero referirme al proyecto porque me parece importante señor Presidente, señores miembros de la Comisión Sexta y presentes en el siguiente sentido, yo creo que esto tiene unas connotaciones más profundas y lo voy a hacer desde el punto de vista jurídico también, pero en unas cuestiones prácticas, el objeto del proyecto es el régimen de protección, la figura del defensor al usuario, los mecanismos de participación pero termina regulando materias de participación que ya son materia de defensa societarios en la cuestión de los accionistas de los futuros sistemas de transporte masivos en Colombia y de transporte y modificaciones por ejemplo como rutas, estatutos y tarifas.

La primera observación, es que el documento proyecto de muy buena intención por parte del Representante a la Cámara José Fernando Castro Caycedo, abarca otros temas que no son parte del proyecto y en un momento dado en la hermenéutica jurídica podría ser causal declararlo inexecutable totalmente.

En ese sentido, primero pues hay que hacer también la observación que cuando se define el operador del servicio, por ese vicio centraliza que tenemos hombre desafortunadamente y pagamos nosotros pues toda la reglamentación se limita solamente a apoyar la actividad de operación troncal del sistema TransMilenio, olvidándose que TransMilenio es solamente de Bogotá, pero todos los demás tenemos unos nombres propios, esto es un sistema de transporte masivo para Colombia y necesariamente la operación del servicio tiene que darse una definición diferente al sistema TransMilenio que solamente es para Bogotá, igualmente el sistema de transporte masivo.

Le quería hacer la observación a los asesores del Representante José Fernando Castro Caycedo, es que indudablemente el sistema de transporte masivo

no se caracteriza ni por el movimiento de pasajeros en un momento determinado, ni por el tamaño de los vehículos, si no por la exclusividad de la vía, esa es una lección lógica de ingeniería de transporte y tenemos que servirles sobre él.

A mí me parece que también hay que entrar a discutir sobre eso, operadores del servicio al transporte masivo en el artículo 1°. Será operado por sociedades anónimas abiertas, pero vamos a ver la contradicción adelante cuando por ejemplo, cuando se da el ofrecimiento de a quién se le debe hacer primero, para poder adquirir las acciones de una sociedad operadora, entonces se habla que a los trabajadores, que al uno y al otro, entonces riñe con la lógica jurídica de cuando yo hablo de sociedades anónimas abiertas que yo no sé quién pueda entrar, quien no pueda entrar y que es la característica de las sociedades anónimas; pues se venga a establecer aquí sobre ello, pero lo más y ahí viene la observación en defensa de nuestros intereses. Yo soy operador de la ciudad de Cali, me perdonan no me había presentado, Ramiro Jurado hombre muy buenas las intenciones, quiénes podrán conformar una sociedad de operación en el sistema de transporte, los pequeños propietarios, los trabajadores activos y pensionados de las empresas de transporte, las asociaciones de empleados o desempleados, los fondos de empleados y fondos mutuos de inversión, los fondos mutuos de cesantías y pensiones de entidades cooperativas, pero dejaron por fuera las empresas de transporte, así de simple no más, las empresas de transporte que venimos trabajando, que en este momento incluso somos reconocidas con algunas prerrogativas quedamos por fuera porque los pequeños propietarios, y los trabajadores activos se definen como pequeños propietarios quien no tenga más de tres vehículos, entonces se le cierra la puerta necesariamente a todos los transportadores.

En las condiciones de financiación, especiales de financiación, hombre cuando se dice que solamente se permiten financiaciones hasta mínimo el 10% y no inferior al 10%, se debe entender que no se quiere proteger ni a los pequeños propietarios ni a las asociaciones de desempleados sino obviamente a quien tenga la capacidad de un 90% de participación en ello, entonces podríamos llegar a la situación de "hace que va a haber figuración", por no llamarse "testaferrato" en el sentido de que vaya cómpreme y después me vende, porque soy una sociedad anónima abierta y consiguientemente una de las características es no saber quién es el propietario, esa es la esencia de las bolsas de valores en el mundo.

La incompatibilidad en una sociedad abierta no se puede dar, tal asociación, yo no tengo incompatibilidad y ser funcionario público y en una año a pesar de que el Código Administrativo lo dice, pues no lo hay porque indudablemente soy sociedad abierta y eso es, en la segunda parte y esa es la parte de la parte societaria que quiere cambiar el proyecto de ley, en la segunda parte es modificar el estatuto de transporte y vendría un conflicto de temporalidad en las leyes, la modificación de la frecuencia, requiere de un acuerdo con las asociaciones de usuarios y el defensor de usuarios, entonces para qué los estudios técnicos, para qué los procedimientos establecidos en el estatuto, para qué si yo tengo que ir a decirle al señor usuario.

El profesor Richard Nosgrey nos ha enseñado en su tratado de Hacienda Pública algo que se llama los bienes meritorios, es lo que la sociedad tiene que aceptar aun en contra de su voluntad, las multas de tránsito por ejemplo, nadie quisiera pagar una multa de tránsito, nadie quisiera que lo sancionaran, esos bienes meritorios se tienen que dar y en transporte se aplican, qué tal en este momento nosotros preguntándole a los vecinos del centro de Medellín, o a los vecinos del centro de Cali, ¿Quieren que pase por aquí el TransMilenio o quieren que pase por aquí el Metro, o el Metroplus? Estoy casi seguro que todo el mundo diría que no, entonces allí es bueno que tengamos sobre eso, porque también es un cambio en el estatuto de transporte.

Hay una contradicción en los derechos de los usuarios, al usuario también lo incluyen a participar como accionista en las empresas operadoras del sistema, me parece bueno pero esto también entraría en contradicción con el artículo 5° en que dice quiénes deben ser los partícipes para conformar la ley lo otro es ya está la ley, la indemnización o reparación de los daños y perjuicios sufridos en Colombia, todo el que tenga un perjuicio tiene derecho a reclamar entonces sería un poquito repetitivo sobre eso. A mí me parece que en las obligaciones de las empresas que no habla en este momento ni del régimen de protección, ni la figura del defensor del usuario, ni los mecanismos de participación, se cambia algo que ya está establecido, no solamente los pliegos de condiciones de todas las concesiones sino en las leyes, garantizar la existencia de buses suficientes para la adecuada prestación del servicio, pues hombre el que no cumpla con esto inmediatamente le revocan la concesión y queda fuera del servicio.

Me parece que hay una parte especial muy bien intencionada, yo creo que este proyecto es de hondo calado social, establecer rutas especiales para personas invidentes, quiere decir que vamos a tener dos sistemas paralelos en todas las ciudades, uno para las personas entre comillas normales y otro para los invidentes ¿qué supondría esto?, crear nuevas infraestructuras, la ruta no se va a dar sobre el mismo recorrido, lo que pretenden aquí decir es, pienso yo, deben de haber equipos necesarios para esta clase de personas, equipos no rutas especiales, entonces yo pienso que así como hay equipos para mujeres embarazadas, para limitados, debe colocarse ello, porque si no estaríamos en la obligación de establecer dos nuevos sistemas y los costos indudablemente serían muy, pero muy altos.

Yo quisiera hacer algunas observaciones, que vamos a dejar sentadas aquí señor Presidente de la Comisión diciéndole que en economía nada es gratis y aquí lo han dicho, aquí no hay subsidios, aquí lo que hay es unas compensaciones de que uno más paga y otro más paga, eso son las funciones de la Hacienda Pública, en la función asignativa por parte del Estado, proveer bienes y servicios en la función redistributiva, hacer por ejemplo las estratificaciones y no nos tenemos que olvidar que tenemos unas funciones de crecimiento y desarrollo económico porque todo sistema tiene que ser sostenible y también hay un principio en economía es que la situación de uno no desmejora la de otro, entonces más bien trabajemos sobre la sostenibilidad.

Yo respetuosamente le diría que la gran mayoría de las partes contenidas en este proyecto de ley, están en las leyes vigentes hoy de las partes societarias, están en los estatutos de transporte, están en los mecanismos de participación consagrados en la Constitución y las leyes y están además en todos los contratos de concesión que ya tienen un estatuto propio para eso.

Estas eran mis observaciones y algún día también espero que debatamos aquí la situación de Cali que es lamentable en estos momentos muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor Jurado de verdad que esperamos sus observaciones para continuar como lo hemos mencionado desde el comienzo de esta audiencia pública, enriqueciendo este proyecto de ley para lograr concertar con los interesados en esta materia y que logremos sacar adelante un proyecto que va a tener el defensor del usuario en materia de transporte masivo y segundo con alguna reglamentaciones que seremos muy respetuosos de atenderlas si ya están no necesitamos aquí repetir lo mismo, aquí estaremos atendiendo y por eso la importancia de compartir con todos ustedes, tiene la palabra el honorable Representante, doctor Obando.

**Honorable Representante Pedro Vicente Obando:**

Gracias Presidente solo una pregunta para el doctor Jurado quisiera que ampliara un poquito lo que empezó en su exposición en la denuncia de los 6.000 millones que se han hecho en inversión con ya unos 35.000 millones en pérdidas ¿por qué esta inversión y por qué sobre todo esa pérdida tan grande?

**Doctor Ramiro Jurado, Transportador del Valle:**

A ver, muchas gracias Honorable Representante, quiero decirle que nosotros hemos cumplido como operadores fuimos seleccionados en el año 2006 cuatro operadores para asignarnos el 85% del sistema integrado del transporte masivo de Cali quedando pendiente un 15% en esta fecha que firmamos el contrato el 22 de diciembre de 2006 se nos fijó como fecha, perdón el 22 de febrero de 2007 se nos fijó como fecha de inicio de las operaciones el 14 de diciembre de 2007 y era entendible finalizado en la administración que antes incluso precipitadamente lo hizo y tenía la intención de dejar establecido el sistema, hicimos ver sobre ello, desafortunadamente no fuimos atendidos; pero qué significaba eso que como nos dijeron que ya íbamos a arrancar el 14 de diciembre teníamos que tener disponibilidad de flota, entonces primero nos tuvimos que ir al Brasil a comprar los buses, son buses Volvo articulados, padrones y alimentadores.

Cali es el único sistema de transporte en el mundo donde un sistema va a migrar a otro, el sistema colectivo desaparece totalmente y le damos paso al nuevo sistema integrado de transporte masivo, entonces compramos los vehículos, el esquema que trabajamos fue el 30, 70 un 30% de participación nuestra y el 70% de financiación por los bancos, cada punto del sistema vale aproximadamente 7.500 millones de pesos en el caso nuestro que tenemos el 25% somos los operadores No. 1, sacamos 100 puntos de 100 somos los de mayor tradición, tenemos una cobertura del 45% en las rutas de la ciudad de

Cali y un 65% del parque automotor, nosotros en ese momento teníamos que cumplir, esas inversiones nos llevaron a ello, pero fuera de eso por ejemplo la estructuración financiera, nosotros hicimos unas labores muy juiciosas, tuvimos como asesor financiero al doctor Rudolf Hommes y como asesor técnico al doctor Ignacio Guzmán y la firma Gómez y Pinzón en la parte técnica, hicimos bien la tarea, pero aparte de ello también nos colgaron otras arandelitas como tiene que eliminarse totalmente el sistema actual en el cual que hay buses incluso modelo 2006.

Nosotros somos los responsables de la eliminación de la sobreoferta, entonces nosotros si somos el 25% nos corresponde chatarrizar, llevar para otra ciudad, pasar a servicio intermunicipal, pasar a servicio especial el 25%, el promedio de cada vehículo de esos en Cali es de 45 millones de pesos, la chatarrización a nosotros solamente nos costó 45.000 millones de pesos al grupo nuestro, entonces inversiones de, primero adquisición de vehículos, eliminación de sobreoferta, estructuración de la esta, y poner la empresa a funcionar, eso nos ha llevado a unas inversiones aproximadas de 172.000 millones de pesos, que a la fecha de hoy nosotros hemos cumplido, el que no nos cumplió fue la administración municipal y no digamos la nacional en el sentido de que no hay las vías, en este momento en que ha incumplido la administración municipal, faltan todavía algunos pedazos de vías, algunos tramos de vías o sea las vías exclusivas, faltan patios y talleres, faltan lo que se llama portales, faltan algunas estaciones intermedias y faltan las dos grandes estaciones, inmensas digámosle así y falta el sistema de recaudo, nosotros ante esta premura, comenzamos, adquirimos los vehículos y el vehículo se le compra al señor porque él no le fía a uno, tiene uno que conseguir el crédito, irlos a comprar, estamos pagando intereses, nuestro plazo de gracia ya murió, nuestro costo de oportunidad ya se nos acabó y estamos asumiendo unos costos financieros, el hecho más sin embargo estamos diciendo soluciónenos el problema, el problema de la cuestión del recaudo que en un arrebato, en un momento de arrebato el señor Ministro de Transporte le creyó a la Cámara de Comercio de Cali que nefastamente por favorecer unos intereses de unos amigos quisieron declarar desierta la licitación y ahí nos tienen un año, primera declaración de desierta en mayo, segunda declaración de desierta en octubre y hoy salió una tutela donde dice que tenemos que retomar a los señores de la segunda licitación para poder decirles que los evalúen y nosotros aquí paseándonos, somos los únicos que hemos invertido plata realmente sobre el sistema, más sin embargo hemos dicho arrancamos sin patios, sin talleres, sin portales, sin estaciones, dénos el SIUP, porque si llegamos a noviembre nos quebramos, nos quebramos, el sistema colapsa y colapsa también todo ello, el primer experimento en el

mundo que va a migrar un sistema colectivo a un sistema masivo, muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias doctor Jurado por sus explicaciones, le hacemos el llamado al doctor Félix Francisco Rueda Forero de Metrolínea Bucaramanga.

**Doctor Félix Francisco Rueda Forero. Gerente de Metrolínea Bucaramanga:**

Muy buenas tardes, señor Presidente, un saludo muy especial para todos los honorables Representantes, de antemano agradecer esta invitación que nos permite socializar nuestro proyecto y también participar con algunas recomendaciones sobre el proyecto de ley que se está discutiendo.

En Metrolínea nuestra empresa atiende o puede atender a cuatro municipios del área metropolitana de Bucaramanga, vamos a tener una cobertura del 66% del mercado y el restante se atenderá con una reestructuración de rutas que ya se elaboró el documento por parte de la consultoría de la Universidad Industrial de Santander para atender el 34% restante, previendo lógicamente que no exista ningún paralelismo y de esa manera tengamos unas rutas autosuficientes con la demanda correspondiente y las sillas debidamente para atender estos usuarios del transporte complementario, por lo tanto se dará una estructuración total de todo el transporte público del área metropolitana de Bucaramanga, nuestro sistema moverá inicialmente 350.000 pasajeros diarios, vamos a tener 18 kilómetros localizados, 31 kilómetros pretroncales.

**Secretario:**

Señor Presidente si quiere suspendemos.

**Presidente:**

Levantamos la sesión siendo las doce y diez (12:10 p. m.) de la tarde y se convoca para el próximo martes, a las nueve de la mañana (9:00 a. m.).

El Presidente,

*Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.*

El Vicepresidente,

*Néstor Homero Cotrina.*

El Secretario,

*Fernel Enrique Díaz Quintero.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 841 - Viernes 21 de noviembre de 2008	
CAMARA DE REPRESENTANTES	
ACTAS DE COMISION	
	<b>Pág.</b>
Comisión Sexta Constitucional Permanente	
Acta número 025 de mayo 6 de 2008 .....	1
Acta número 026 de mayo 7 de 2008 .....	15