



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO X - N° 400

Bogotá, D. C., jueves 16 de agosto de 2001

EDICION DE 32 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUELENRIQUEZROSE
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINOLIZCANORIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 16 de 2001

(mayo 9)

En Bogotá, D. C., a los 9 días del mes de mayo de 2001, siendo las once y treinta minutos de la mañana (11:30 a.m.), se reunieron en el recinto de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República, los honorables Senadores miembros de esta célula legislativa, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión Sexta, honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos, abre la Sesión ordenando a la Secretaria General leer el Orden del Día.

Secretaria, doctora Albertina Manjarrés Cotes:

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión del miércoles 9 de mayo de 2001.

I

Llamado a lista

II

Discusión y aprobación de las ponencias para primer debate de los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 18 de 2000 Senado**, mediante el cual se establece el acceso igualitario a los medios de comunicación por parte de los candidatos, partidos y movimientos políticos.

Ponentes: honorable Senadores *Samuel Moreno Rojas* y *Mauricio Jaramillo Martínez*.

2. **Proyecto de ley número 56 de 2000 Senado**, por medio del cual se crean las escuelas de liderazgo para mujeres.

Ponentes: honorable Senadores *Esperanza Muñoz Trejos* y *Carlina Rodríguez Rodríguez*.

3. **Proyecto de ley número 76 de 2000 Senado**, por la cual se restablece los subsidios a los servicios públicos domiciliarios para los estratos 1, 2 y 3.

Ponente: honorable Senador *Samuel Moreno Rojas*.

4. **Proyecto de ley número 135 de 2000 Senado**, por la cual se modifica el artículo 89 de la Ley 115 de 1994.

Ponente: honorable Senadora *Carlina Rodríguez*.

5. **Proyecto de ley número 267 de 2000 Cámara, número 116 de 2000 Senado**, por medio de la cual se otorga hasta el 2% de los cupos de las universidades públicas a los estudiantes donde no haya universidades presenciales.

Ponente: honorable Senador *Juan Fernando Cristo Bustos*.

6. **Proyecto de ley número 138/99 Cámara, número 11 de 2000 Senado**, por la cual se declara monumento nacional el Hospital San Juan de Dios y el Instituto Materno Infantil, se adoptan medidas para la educación universitaria y se dictan otras disposiciones. Ponente: honorable Senador *Enrique Caballero Aduén*.

7. **Proyecto de ley número 249 de 2000 Cámara, número 152 de 2000 Senado**, por la cual se modifican las Leyes 23 de 1982 y 44 de 1993.

Ponente: honorable Senador *Alfonso Lizarazo Sánchez*.

8. **Proyecto de ley número 44 de 1999 Cámara, número 235 de 2000 Senado**, por la cual se dictan normas en relación con las franquicias postales, la tarifa postal reducida y se dictan otras disposiciones sobre el servicio de correo.

Ponente: honorable Senador *Mauricio Jaramillo Martínez* y honorable Senador *Enrique Caballero Aduén*.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

Secretaria:

Señor Presidente, ha sido leído el Orden del Día.

Presidente:

Señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Contestaron los honorables Senadores:

Acosta Bendeck Gabriel

Cristo Bustos Juan Fernando

George González Kemel

Lizarazo Sánchez Alfonso

Moreno Rojas Samuel

Rodríguez Rodríguez Carlina.

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los honorables Senadores:

Martínez Martínez María Cleofe
Jaramillo Martínez Mauricio
Muñoz Trejos Esperanza
Ortiz Sarmiento José Matías.

Con excusa justificada dejaron de asistir los honorables Senadores:

Chávez Cristancho Guillermo
Ramírez Pinzón Ciro
Caballero Aduén Enrique Rafael.

Secretaria:

Señor Presidente, le informo que tenemos quórum deliberatorio.

Presidente:

Señora Secretaria, continúe con el Orden del Día.

Secretaria:

Discusión y aprobación de las siguientes ponencias para Primer Debate:

Primero: Proyecto de ley número 18 de 2000 Senado.

Ponentes: honorables Senadores *Samuel Moreno Rojas* y *Mauricio Jaramillo Martínez*.

Presidente:

Tiene la palabra el Ponente, el doctor Samuel Moreno Rojas.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Gracias, Presidente, este proyecto de ley, presentado por la Senadora Ingrid Betancourt, aboca uno de los temas más complejos y polémicos, que es el acceso de los partidos, movimientos y candidatos a los medios de comunicación. Precisamente uno de los temas que tiene la reforma y en los que la gente ha trabajado desde hace mucho tiempo, es cómo lograr un equilibrio y garantizar no solamente la pluralidad informativa, sino también el libre acceso a los medios de comunicación, especialmente en estos momentos, donde la Televisión Pública atraviesa por uno de sus momentos más críticos y donde los dos conglomerados económicos más importantes del país son propietarios de los principales canales de Televisión y de las dos principales cadenas de radio. En compañía del Senador Mauricio Jaramillo, firmamos esta Ponencia, y lo que este proyecto pretende es precisamente lograr la utilización de los medios; que esos medios sirvan para la divulgación política; reglamentar el tema de la propaganda electoral; el acceso a los medios, que estaría determinada en forma periódica, es decir, lo que hoy se han denominado los programas institucionales y la reglamentación de la propaganda en sí, que sería, como lo establece esta ley, noventa días antes de cada uno de los debates de corporaciones públicas o de elecciones presidenciales. El tema de la propaganda, el uso del servicio de la Radio, el tema de la prensa escrita, la propaganda en espacios públicos, unas sanciones, las garantías de información y el tema de la vigencia. Teniendo en cuenta estas consideraciones, presentamos ponencia favorable y solicitamos a la Comisión Sexta del Senado que se le dé Primer Debate a este importante proyecto de ley. Esa es la proposición con la que termina el informe, Presidente, y solicitamos a la Comisión Sexta el voto afirmativo para darle Primer Debate a este proyecto de ley.

Presidente:

Sigue abierta la discusión, se va a cerrar, se cierra la discusión. Queda pendiente la aprobación hasta tanto se consolide quórum decisorio. Continúe con el Orden del Día, señora Secretaria.

Secretaria:

Segundo, Proyecto de ley número 56 de 2000 Senado, “por medio de la cual se crean las escuelas de liderazgo para mujeres”. Ponentes: honorable Senadoras *Carlina Rodríguez Rodríguez* y *Esperanza Muñoz Trejos*.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Ponente *Carlina Rodríguez*.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, inicio por agradecer una vez más su deferencia y confianza y de la Mesa, para estudiar el proyecto de ley, el 56 de 2000, de iniciativa de nuestra compañera de Comisión, la doctora María Cleofe Martínez, estableciendo en 10 artículos, lo que ella ha llamado, la Escuela de Liderazgo para Mujeres. El objetivo general de esta Ley es capacitar a la mujer colombiana en participación comunitaria, administración de recursos sociales, desarrollo de la creatividad, manejo financiero, organización de unidades productivas, con mayor énfasis en la creación de pequeñas empresas. El objetivo específico lo ha expresado con mucha claridad en su proyecto: Pretende rescatar a la mujer ese tiempo, que por falta de oportunidades académicas y laborales, ha perdido, reivindicándole el acceso al desarrollo personal, sus derechos sexuales, sociales y reproductivos, conocimiento de la Constitución en lo referente a la elección popular y acceso a cargos de dirección. El criterio general lo apoya justamente dentro de la Ley 115 de 1994, que no es otra cosa que la ley de educación, dentro de la Educación No Formal, y determina el Ministerio de Educación Nacional para su reglamentación, de acuerdo al Decreto 114 de 1996 y demás normas vigentes; vincula a las organizaciones nacionales, a las entidades nacionales, al Sena, a la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, al Ministerio de Justicia y el Derecho y a la Defensoría del Pueblo, como entidades que tienen una gran experiencia para colaborar así dentro de estas escuelas de liderazgo; determina a las Alcaldías y Gobernaciones como elementos de impulso y de desarrollo a estas escuelas; encarga a la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, para que dentro de los planes y programas, que para liderazgo femenino, define el Plan Nacional de Desarrollo, le dé vida importante y fundamental a esta noble y grata decisión. Después de esto, hace el análisis para que estas mujeres salgan con un certificado de Líder en Desarrollo de la Comunidad, a quien haya terminado satisfactoriamente el plan curricular.

Se han hecho unas modificaciones a este proyecto, para ajustarlo más a lo que es la Ley de Educación y se propone algunos cambios al original con el fin de ajustarlos a las normas vigentes: Al Decreto 114 de Enero 15 del 96, que reglamenta la Educación No Formal en sus artículos Cuarto, que dice: La Educación No Formal podrá ofrecer programas de formación, complementación, actualización o supletorios de duración variable. Para este caso, se ajusta en lo relativo al campo laboral y de participación ciudadana. El artículo 3° expresa: Las instituciones de Educación No Formal expedirán certificados de aptitud, bien de actitud ocupacional, a las personas que cursen y culminen satisfactoriamente cualquiera de los programas que ofrecen en los campos señalados en el artículo Cuarto de este decreto, y que tengan la duración mínima dispuesta en el artículo 14, que nos expresa claramente: En desarrollo de lo dispuesto en los artículos 42 y 90 de la Ley 115 de 1994, los certificados de aptitud ocupacional serán los siguientes: Certificado de Técnico, que se otorga a quien haya terminado capacitación mínima de 1.000 horas; Certificado de Conocimientos Académicos, quien haya terminado capacitación académica por 320 horas; y Certificado de Promoción Comunitaria, quien haya terminado 320 horas en el campo de participación comunitaria. Por ello el artículo Séptimo de este Proyecto se refiere al Certificado de Líder en Desarrollo a la Comunidad como aptitud ocupacional y dejando la reglamentación por parte del Ministerio de Educación Nacional, para que defina los prefijos de Técnico en Conocimientos Académicos o Promoción Comunitaria. El artículo octavo del presente proyecto de modifica en el sentido de suprimir el Inciso Segundo, que habla de las facultades de Mineducación, y ello ya se encuentra establecido en el artículo 1°. Con respecto al artículo 9°, propone que los recursos asignados a la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, se destine una parte para las Escuelas de Liderazgo para Mujeres, ya que este programa se encuentra definido en el de Liderazgo de la Mujer en la comunidad y la igualdad entre hombres y mujeres, formulado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, en concordancia con lo contemplado con el Plan Nacional de Desarrollo. Como es claro, en ningún momento estamos creando

nuevas asignaciones presupuestales, exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales, tal como lo establece el artículo 150 de la Constitución Nacional, sino que estamos implementando un nuevo programa que será manejado por la Presidencia de la República, Consejería de la Mujer.

Finalmente, estamos hablando de unas cifras importantes que hemos conseguido, sobre el grado de marginalidad, de pobreza, de miseria, de abandono, de violación que se presenta en Colombia como en el mundo, tasas que justifican de alguna manera, legislar con mucha honestidad, hoy más que nunca para este sector de la patria colombiana, el 51% que son las mujeres, que piden sensibilidad en la clase gobernante. De esta manera, Presidente, y desde luego con las luces de todos ustedes, dejó rendida esta Ponencia en estos 10 artículos.

Secretaria:

Señor Presidente, le informo que hay quórum decisorio.

Presidente:

Habiendo quórum decisorio, vamos a someter a votación el informe final de la ponencia del Senador Samuel Moreno, que había sido ya cerrada su discusión. Se abre la votación, ¿lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, solicito que se omita la lectura del articulado.

Presidente:

¿Quiere la Comisión que se omita la lectura del articulado?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente.

Presidente:

Se abre la discusión del articulado del proyecto, se va a cerrar, ¿lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

¿Quiere la Comisión que este proyecto pase a Segundo Debate en la Plenaria del Senado?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente.

Presidente:

Título del Proyecto.

Secretaria:

“Mediante el cual se establece el acceso igualitario a los medios de comunicación por parte de los candidatos, partidos y movimientos políticos”.

Presidente:

Está leído el Título del Proyecto, ¿lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

Ponentes para Segundo Debate, se designan a los mismos ponentes de la Comisión, los Senadores Samuel Moreno y Mauricio Jaramillo.

Sigue abierta la discusión sobre la Ponencia de la Senadora Carlina Rodríguez. En Secretaría reposa la Ponencia de la Senadora Esperanza Muñoz sobre el mismo proyecto. Sírvase, señora Secretaria, leer la conclusión de la Ponencia de la Senadora Muñoz.

Secretaria:

Conclusión. Por las razones expuestas, considero que no es sensato legislar sobre lo que ya está establecido, sino buscar alternativas que materialicen lo legislado a fin de proporcionar a la mujer igualdad de oportunidades, poniendo en marcha mecanismos que efectivamente contribuyan al avance de ella en todos los campos, tanto sociales como productivos, proporcionándole espacios en las diferentes esferas de la

sociedad, contribuyendo así al desarrollo de la paz, a la consolidación de una verdadera democracia y al fortalecimiento de la cultura de respeto por los Derechos Humanos. Por lo anterior, propongo a la Comisión Sexta del honorable Senado de la República archivar el Proyecto de ley número 56 de 2000 “por la cual se crean las escuelas de liderazgo para mujeres”.

Presidente:

Sírvase leer la proposición con la que termina el Informe la Senadora Carlina Rodríguez.

Secretaria:

Proposición. Por los motivos anteriormente expuestos y las razones de orden legal que he expresado en el contenido explicativo de su articulado, me permito rendir ponencia positiva con sus respectivas modificaciones al original del presente Proyecto de ley número 56 de 2000 Senado, “por medio de la cual se crean las escuelas de liderazgo para mujeres”, solicitando a los honorable Senadores integrantes de la Comisión Sexta, se le dé Primer Debate.

Presidente:

Sigue abierta la discusión. Tiene la palabra la autora del proyecto, Senadora María Cleofe Martínez.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Presidente, primero que todo, quiero agradecerle a la Senadora Carlina Rodríguez por sus consideradas expresiones hacia el proyecto y hacia la autora. De igual manera, agradecerles a mis colegas y a mis compañeros la atención que le han prestado a este proyecto.

Yo quiero hacerle un recuento muy sucinto y pequeño sobre la creación de estas escuelas. Estas escuelas se iniciaron en la ciudad de Valledupar, y nacieron de la necesidad de un sector muy reducido de mujeres de muy bajos recursos económicos y de un perfil formal académico bajo también. Este tipo de personas no tienen el acceso a ningún tipo de capacitación, a ningún tipo de terapia y a ningún tipo de formación personal, por escasez de recursos económicos, por su situación geográfica, por su situación personal y que realmente son únicas y exclusivamente mujeres. Estas mujeres casi todas han sufrido las consecuencias de abandonos de hogar, abandonos del marido, violencia intrafamiliar, responsabilidades que le corresponden a los padres de familia, es decir, en algún momento dado han sido madres cabeza de familia y que tienen una cantidad de problemas más psicológicos que económicos. Este tipo de problemas no las ha dejado crecer en otro ámbito y no les ha permitido desarrollarse en otro ámbito porque sufren permanentemente un trauma psicológico y un atraso de su desarrollo como seres humanos; son unas mujeres que no tienen acceso a nada. Yo las encontré hace más de 4 años y he estado prestándoles, de mi pecunio personal, una formación mensual. En este momento son 1.200 alumnas en la ciudad de Valledupar, para no contarles de otras ciudades y de otros municipios del departamento, donde el mínimo de asistencia de estas señoras es de 600 mensual. ¿Qué es lo que ha pasado con esto? Yo les he estado trayendo de diferentes partes del país, conferencistas, terapeutas, talleres, que les estoy elaborando y haciendo durante los últimos 4 años, mensualmente, en las diferentes ciudades donde las convoco, porque no tienen un aula, no tienen escritorios, no tienen porque no es ese el objetivo. El objetivo no es una estructura arquitectónica y formal, porque esto es una vez al mes, porque sé que van a aducir de problemas de carácter económico del país. Un conferencista está cobrando poco, más o menos, un millón de pesos por dictarle de 2 a 6 de la tarde, conferencias a mujeres que están atravesando estas difíciles situaciones personales y familiares, una vez al mes; se les hacen en diferentes ciudades, en diferentes barrios. Luego, las mismas personas que reciben esta capacitación, se encargan de hacer unos talleres en los barrios donde igualmente reciben la misma formación que han recibido ellas. Es un número muy grande de mujeres, y no hay quien quiera responsabilizarse de la formación de ellas, porque cuando se aduce que es formación No Formal, le dicen a uno que la Educación No Formal igualmente requiere de un sitio donde se va a dictar, de los implementos, del pago del Gobierno, es decir, de todo lo que se requiere para que

la persona pueda recibir también la formación No Formal, pero esto es un salón donde uno las lleva, les dicta una conferencia, donde se les hace unos talleres, se les facilita una lectura para que ellas puedan personalmente ir superando sus problemas, y les cuento que yo comencé con 100, 150 alumnas, y no tengo en estos momentos capacidad física donde tenerlas, y me toca hacerlo dos veces al mes con diferentes alumnas. El costo es realmente mínimo, es un costo que puede ser de dos millones de pesos máximo mensual en un municipio, en una gobernación, en un instituto de Bienestar Familiar, o de la Alta Comisionada de la Mujer de la Presidencia, o de una entidad del Gobierno que quiera asumir esa responsabilidad, porque igual yo sé que hay muchas entidades privadas y otras extranjeras, unas ONG que hacen eso, pero yo creo que el Gobierno, que no le ha parado bolas jamás a la Educación No Formal, y yo sé que la hay, en la ley nacional de educación está, pero ¿cuándo lo hacen?, ¿cuándo lo ejecutan?, ¿cuándo lo ponen a funcionar? A uno le dicen: Materialice ese artículo que está en la ley, hágalo real, hágalo funcionar, y ustedes saben muy bien que no se puede. Ahora, esto es directamente para la mujer, esto no está abierto para combinación con más nada, sino única y exclusivamente para la mujer.

Yo realmente considero que es un proyecto social y generoso. Las mujeres de este país son las mujeres más afectadas de Latinoamérica porque son madres desplazadas, son viudas, son madres cabeza de hogar, porque están sufriendo todas las crisis, y si nosotros no le podemos tender un mejoral, una aspirina para su alma, para su dolor, una aspirina para eso que es su formación personal, su alivio que cuesta dos millones de pesos, entonces nos volvemos a la Ley Nacional de Educación y a todos los formalismos y las reglamentaciones que todo el mundo sabe a dónde llegan.

Yo hago esta propuesta porque sé que es un proyecto social, y si yo supiera que iba a volver al Senado y que voy a tener una vida política larga, yo hasta de pronto puedo dividir mi sueldo con mis mujeres en el país y seguir adelante.

Entonces, yo dejo el proyecto en las manos de ustedes. Si ustedes quieren mandarlo otra vez a la ley nacional de educación, pues lo mandamos; si queremos hacer un esfuerzo de que en este país alguien se responsabilice de que las mujeres de Colombia empiecen a recibir alivio para su alma, alivio para sus problemas emocionales, yo se los propongo y lo dejo a consideración de mis compañeros.

Presidente:

Tiene la palabra, la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, si bien es cierto, interpretando la bondad de este proyecto, el Ministerio de Educación, al dar su visto bueno, expresó: La finalidad de la Educación No Formal es la promoción del perfeccionamiento de la persona humana, el conocimiento y la reafirmación de los valores nacionales, la capacitación para el desempeño artesanal, artístico, recreacional, ocupacional y técnico y la protección y aprovechamiento de los recursos naturales y participación ciudadana y comunitaria, finalidad en la cual encaja perfectamente el propósito de capacitar a las mujeres líderes en participación comunitaria, administración de recursos sociales, desarrollo de la creatividad, manejo financiero, organización de unidades productivas, como señala el artículo Tercero de este proyecto. Yo creo que esto nos da muchísima claridad, ya que el Ministerio de Educación al darle visto bueno, nos ha dicho que encaja el programa dentro de la Educación No Formal; que por lo tanto es viable el proyecto. De acuerdo a estas consideraciones, le pido señor Presidente, iniciemos a votar el proyecto.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Presidente, como hay dos ponencias y son contrarias, y todo cuanto se ha escuchado es bueno, pero lo bueno, Presidente y miembros de la Comisión, requiere de alguna manera de estrategia para poderlo concretar. Escuchado como se escuchó y leído como está en el proyecto, yo quisiera proponerle a usted que nombre una subcomisión,

porque yo quisiera ver de qué manera se apoya esta línea de formación dentro de la Educación No Formal, no solamente a las mujeres del Cesar, sino a las mujeres de Colombia.

Presidente:

Sigue abierta la discusión. Tiene la palabra el Senador Kemel George.

Honorable Senador Kemel George González:

Yo he leído con alguna atención toda la documentación que nos han entregado sobre este proyecto de ley.

Como es una propuesta que necesariamente tendrá, por ser ley, que cumplir una cobertura, la consideración que haría sobre el proyecto, es que le falta como fuerza. Yo creo que detrás de esto, tiene que haber lo que se llama un programa; o sea, uno determina una orientación, a que hayan escuelas de liderazgo de la mujer, pero entonces, si la función se la otorga es al Ministerio de Educación, tiene que asignarle también la función adicional de que diseñe el programa correspondiente y no lo veo, simplemente dice: El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Educación Nacional, creará las escuelas de liderazgo para mujeres, pero ¿cómo?, es decir, da la impresión que hay que construir escuelas, y lo que es un programa, no es una construcción de escuelas ni de aulas, ni se requieren maestros adicionales, ni nóminas adicionales, sino un programa especial, como hay varios programas de tipo presidencial y ministerial. Entonces, tendría que ser que el Ministerio de Educación Nacional diseñará el programa correspondiente para su viabilidad; tiene que haber un modo en el cual esto se realice, pero no lo encuentro.

Segundo, Presidente, esto es lo que se llama un verdadero programa para la Educación No Formal, es decir, la Educación No Formal está regida no sólo por la Ley 115 de Educación General, sino por el Decreto 114 del 15 de Enero de 1996, que dice aquí: Por el cual se reglamenta la creación, organización y funcionamiento de programas e instituciones de Educación No Formal. Entonces, este es el título en el cual yo me baso para hacerle una recomendación a la Senadora, que se base en este decreto textualmente, que dice: Se reglamenta la creación, organización y funcionamiento de programas, de modo que si hay una ley, perfectamente el ministerio con este decreto, puede diseñar un programa específico sobre esto, porque hay un decreto que así lo hace.

Este es un proyecto que se puede perfectamente realizar, y yo propondría que lo reforzaran un poco. Este efectivamente es un programa de Educación No Formal, es para un sector que tiene que ver directamente con lo social y que puede ser certificado, sólo que le faltan unas uñitas para arañar un poco más el presupuesto y arañar un poco más a los ministros que tienen la obligación, por decreto, de diseñar programas, una vez que estas leyes se votan.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Doctor, yo quiero agradecer sus luces, su inteligencia en este proyecto, y si usted mira el articulado del proyecto, está consagrado en el artículo 3°, 4° y 5°, que esas escuelas de liderazgo están dentro de la Educación No Formal. Si bien es cierto la Ley 115 de 1994 define la Educación No Formal, lo mismo que el Decreto 114 de 1996, la reglamenta principalmente en la definición de programas, no determina qué tipo de programas específicos se pueden implementar por entes privados o públicos; es decir, define este tema de manera general, y lo que pretende este proyecto de ley es crear un programa específicamente para la mujer, liderado, orientado y reglamentado por el Gobierno Nacional, Programa de la Presidencia de la República, por eso su visto bueno del Ministerio de Educación. Yo quiero pedirle su bondad y generosidad en el voto afirmativo a este proyecto.

Este es un proyecto, doctor George, bien investigado, nosotros no podemos legislar por legislar y darle el visto bueno a lo que llega acá. Este proyecto lo he consultado, y el ministerio dio su afirmativa. Aquí estoy diciendo que no se trata de hacer construcciones, se trata de promocionar a la mujer, capacitar a la mujer colombiana en la

administración de recursos sociales, en desarrollo de la creatividad, manejo financiero, organización de unidades productivas, con mayor énfasis en la creación de pequeñas empresas, a fin de sacar a la mujer de la pobreza, del abandono, pero que ellas de alguna manera, dentro de ese analfabetismo relativo, traten de ayudarse dentro de estas escuelas de liderazgo, que el Ministerio de Educación reglamentará, establecerá su currículo y sabrá qué título puede entregar dentro de la Educación No Formal.

Presidente:

Sigue abierta la discusión de las dos ponencias. Tiene la palabra la Senadora Esperanza Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Presidente, yo creo que ya está en conocimiento de todos los honorable Senadores de la Comisión Sexta, cuál es mi posición con respecto al proyecto. Inicialmente cuando llegó a mis manos el proyecto, me pareció un proyecto supremamente beneficioso, no solamente para la mujer, como mujer, sino simple y llanamente porque tiene un gran y profundo sentido social.

Al llegar a mis manos este proyecto, pedí toda la información pertinente; llamé al Ministerio de Hacienda, porque esto compete con el Ministerio de Hacienda en primera instancia, hice una solicitud también al Ministerio de Educación y a la Consejería para la Equidad de la Mujer, y mal haría yo en dar una Ponencia sin tener todas las herramientas de juicio para hacerlo. Yo siempre he dicho aquí que uno no puede legislar por legislar, y que si ya hay leyes existentes en torno a la materia, uno lo que puede mirar, es la manera como se reglamenta y como se lleva a la realidad. Yo le comentaba ayer a la Senadora María Cleofe, con respecto a mi ponencia, y le decía: Mire Senadora, qué nos ganamos con darle prioridad al debate, en el sentido de decir que no se archive, si yo sé, como Ponente de este proyecto, que el Gobierno no va a avalar esta iniciativa.

Qué nos ganamos nosotros con decir que se le da Primer Debate al proyecto, cuando hay una respuesta, que incluso me pareció un poquitico brusca, con un término que me mandan de jurídica del ministerio, y donde se refieren a las Escuelas de Liderazgos, como curcuchos. Yo no sé si el léxico mío no es muy profundo, pero me pareció un término feo y poco despectivo. Ahora, yo sé que ellos dicen que uno tiene que estar muy bien aterrizado y que el ministerio en este momento no tendría manera de respaldar estas escuelas. Yo alcancé a oír hablar al Senador, cuando decía que no se sabía si era para la construcción de escuelas o si era solamente implementar esa Educación No Formal en las mujeres, o que si era un tipo de capacitación que no tuviese unos honorarios que le costase demasiado al Estado implementarlas y hacer real este tipo de proyectos y de programas. Sin embargo, fueron muy exactas las respuestas tanto del Ministerio de Educación como del Ministerio de Hacienda, como de la Consejería, en donde ellos hablan que ya el Ministerio de Hacienda ha asignado a través del Dafre, unas partidas mínimas; 40.000 millones al año, para hacer proyectos y para hacer inversión social, y que están totalmente destinados esos dineros, para unos proyectos que tienen que ver más que todo con la mujer campesina, es más, están pidiendo a ONG internacionales, para que les apoyen estas iniciativas, porque el dinero que se da a través del Ministerio de Hacienda, no les alcanza para uno o dos programas que tienen solamente con mujeres campesinas. Entonces, ellos me contestaban: doctora, es imposible para nosotros decirle, que va a haber un aval del Gobierno Nacional para este tipo de iniciativas.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Senadora, una interpelación. Es que me queda la inquietud de que ellos no conocieron el proyecto y realmente no saben de qué les estaban hablando. Yo imagino que les hablaron de la construcción y dotación de escuelas, pero de lo que se está hablando son de dos cosas muy diferentes, y de lo que habla el Ministerio de Hacienda es distinto de la aprobación del Ministerio de Educación, que se está hablando de la formación. Yo me imagino que ellos entendieron que íbamos estructuralmente a formar escuelas en todo el país y que ellos iban a

tener que hacer unos grandes aportes económicos, porque aquí cuando se habla del Ministerio de Hacienda, nunca hay plata para nada y yo creo que le queda muy fácil a un funcionario de la Oficina Jurídica del Ministerio de Hacienda mandar a decir que no. Yo tengo la certeza de que no entienden cuál es la verdadera esencia de eso, porque no estamos hablando en ningún momento de cifras mayores de 3, 4 millones de pesos mensual, que en un año no son ni siquiera 12 millones de pesos, y si el Ministerio de Hacienda no puede gastarse 12 millones de pesos, entonces vamos a cerrar la puerta y nos vamos, porque realmente el proyecto en ningún momento ha hablado de grandes erogaciones que el Ministerio de Hacienda tuviera que hacerse cargo, es más, el mismo Ministerio de Educación es quien está avalando el proyecto porque es de Educación No Formal, y manda su respuesta de que sí acepta y sí le parece viable el proyecto.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Yo les comento lo siguiente: Yo envié el proyecto a las partes que me dieron la respuesta, pero yo no quería quedarme con la duda y ya entiendo realmente el sentido de curcucho, curcucho, dice: jorobado, lobo, giboso, es decir, yo considero que el ministerio cuando me dio esta respuesta y la Consejería para la Mujer, querían decir que estas escuelas eran como cargas onerosas para el presupuesto.

Yo pienso que uno no debe tomar actitudes demasiado encasilladas, pero de todas maneras es mi responsabilidad, como Senadora Ponente, dar lectura a las dos respuestas que me enviaron con respecto al proyecto. Después de que yo las lea, colocamos en consideración de los honorables Senadores de la Comisión Sexta, para que entremos en un debate, y que cada uno tenga también la oportunidad de opinar sobre él.

Quiero empezar por leer la respuesta de la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, que ahí fui remitida por el Ministerio de Hacienda, que decía que esa era la entidad a quien le correspondía darla: doctora Esperanza Muñoz, Senadora de la República, Ciudad. Apreciada doctora: En relación con su comunicación del 9 de marzo del año en curso, remisoría del Proyecto de ley número 56 de 2000 "por medio de la cual se crean las Escuelas de Liderazgo para las mujeres", de cobertura nacional y con el propósito de desarrollar programas de Educación No Formal a mujeres líderes. La Educación No Formal por su naturaleza y características, no se rige por las reglamentaciones existentes para la Educación Formal, conducente a títulos. Sin embargo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 115 de 1994 y el Decreto 114 de enero de 1996, compete a las Secretarías de Educación de cada departamento el estudio y la autorización de funcionamiento de las instituciones de Educación No Formal, de acuerdo con los requisitos establecidos. De acuerdo con esta legislación, no sería necesario una ley para la creación de una Institución de Educación No Formal. De otra parte, sería necesario tener en cuenta, si esta institución es de carácter oficial, dado que sería creada mediante una ley del Congreso, y si ello es así, sería conveniente definir los recursos financieros, locativos y de otra índole que se requerirían para su funcionamiento. De acuerdo con la Constitución Nacional, las instituciones educativas gozan de autonomía para desarrollar sus programas y currículos académicos de formación, principios que fueron recogidos en la legislación vigente para la Educación General y para la Educación Superior. Por consiguiente, no sería procedente ni conveniente encarar al Ministerio de Educación Nacional para desarrollar un curcucho de formación de líderes. Cordial saludo, Myriam Velásquez. Esta frase fue la que me impactó.

Segunda carta, Esta se la dieron a la doctora Verónica Dávila, de parte de la doctora María Eugenia Méndez Monar, Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Educación: En atención a su solicitud de concepto sobre el Proyecto de ley número 56 de 2000 de Senado, "por medio del cual se crean las escuelas de liderazgo para mujeres", realizado el análisis correspondiente tanto de la exposición de motivos, esta oficina considera lo siguiente: Primero, el proyecto de ley en estudio, pretende la creación de Escuelas de Liderazgo para Mujeres como una modalidad de Educación No Formal. Al respecto, cabe señalar que la Educación No Formal, es la que se ofrece con el objeto

de complementar, actualizar, suplir conocimientos y formar en aspectos académicos o laborales sin sujeción al sistema de niveles y grados establecidos para la Educación Formal, y está regulada por la Ley 115 del 94 y los Decretos 114 del 96 y 3011 del 97. La finalidad de la Educación No Formal es la promoción del perfeccionamiento, etc.

Entonces, yo quería que viéramos el énfasis que ellos dan sobre los proyectos y programas de la Educación No Formal con la Educación Formal. Ellos dan por sentado que es el Decreto 114 el que conlleva y recoge toda la iniciativa de este proyecto de ley. Entonces, cuando tuve en mis manos estas respuestas, humildemente ofrecí mi ponencia en la que decía que había que archivar el proyecto, por la sencilla razón de que hay una ley existente y que simplemente lo único que habría que hacer era reglamentar lo que ya existe.

Presidente:

En la Secretaría reposan dos ponencias: Una pidiendo que se le dé Primer Debate al proyecto y otra solicitando su archivo. Hay una propuesta verbal del Senador Acosta, en la cual solicita la conformación de una subcomisión para estudiar a fondo el proyecto. Tenemos en el Orden del Día casi 9 proyectos para estudiar, y les pediría brevedad a ver si tomamos la decisión sobre el proyecto, o nombramos la subcomisión. Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, me gusta se haya dado lectura a la carta del Ministerio de Educación, donde realmente dan viabilidad al Proyecto. No se está creando una institución, se está plasmando dentro de la Educación No Formal, estas Escuelas de Liderazgo, además, en ningún momento contraviene el artículo 154 de la Constitución Nacional, porque no estamos creando nuevos impuestos, nuevas exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales, luego el artículo 9° de este proyecto es supremamente claro y quiero nuevamente darle lectura: dice el artículo 9°: La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer destinará las partidas necesarias para el sostenimiento de las Escuelas de Liderazgo para Mujeres, de acuerdo con lo contemplado en el Plan de Desarrollo para estos programas y lo formulado por el Consejo de Política Económica y Social, Conpes, en lo relativo a la mujer, su liderazgo en la comunidad y la igualdad entre hombres y mujeres. Luego esto nos da suficiente claridad para decir que es la Consejería Presidencial del Programa para la Equidad de la Mujer, que es una institución del Estado que cuenta con un presupuesto; le estamos diciendo que son ellos los responsables de alguna manera, de fortalecer económicamente este programa. No estamos creando una nueva institución, no estamos creando nuevos impuestos, porque ahí sí, doctora Esperanza, le daría la razón, porque estaríamos contravinendo el artículo 154 de la Constitución.

Luego yo creería que no hay necesidad de nombrar una subcomisión, porque legal y claramente el Ministerio de Educación le está dando su visto bueno, su viabilidad.

Con estos argumentos, de que este es un proyecto legal y que además es viable, quisiera de verdad pedirle su bondad. Yo creo que es el momento que nosotros entremos a legislar con ese afecto de solidaridad, pero no por ese afecto de solidaridad, vamos a legislar por legislar, esto está enmarcado y vuelvo a reiterarle, que tiene el visto bueno del Ministerio de Educación y que en ningún momento contraviene el artículo 154 de la Constitución. Por eso quisiera pedirle con mucho respeto, doctora Esperanza, que nos ayude a sacar este proyecto adelante.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora María Cleofe Martínez.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Presidente, quiero agradecer los aportes tan importantes que le están haciendo al proyecto. Realmente se está enriqueciendo y sé que va a resultar un gran proyecto. Senador George, su espíritu investigativo queda plasmado con claridad en un proyecto que yo sé que discutiéndolo con serenidad, será un gran proyecto de carácter social para el país. Igual, a la Senadora Esperanza, que es muy juiciosa y que así es como realmente tiene uno que estudiar los proyectos, yendo al foco de

los acontecimientos, a la investigación real, para saber si realmente es viable o no es viable.

Yo, en el entendido más claro de que ese proyecto se puede lograr y que los verdaderos beneficiados van a ser las provincias y las mujeres nuestras, creo que es cuestión de ubicarlo y de acomodarlo. Como Autora realmente desearía de todo corazón, que en un Primer Debate, aunque sea por elegancia, se le diera al proyecto Primer Debate y se somete a discusión más amplia para un Segundo Debate.

Me hubiera gustado que el proyecto saliera hoy, pero acepto y respeto las posiciones de los tres Senadores, y si es necesaria la creación de una comisión, que se haga, pero con una condición, Presidente, que lo que quieren en un momento dado es perfeccionar el proyecto y no archivarlo, porque si la intención es de archivo, preferiría que se sometiera la votación en este momento de las dos ponencias indistintamente, pero si la intención es que el proyecto mejore, prometer de que para la semana entrante se rendiría el Informe de la Subcomisión, en la que pediría con todo respeto, me permitiera estar. Permítame, Presidente, darle la interpelación al Senador George.

Honorable Senador Kemel George González:

Quiero aclarar que estoy con el proyecto y que no veo por qué hay que decir que se hunda o que sea por elegancia, sino porque estamos convencidos. El proyecto es muy bueno, y creó confusión el que dice: El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Educación Nacional creará las Escuelas de Liderazgo. Cuando uno dice que se creen escuelas, piensan que son obras civiles, maestros, presupuesto, y no lo es. Entonces la confusión es esa, Presidente, que ellos creen que se está constituyendo nuevas instituciones escolares y por eso dicen que no, que no hay presupuesto, etc. Yo votaría positivo, si se logra, para segundo debate, mostrar que no se están creando escuelas físicas.

Presidente:

Termine su intervención, Senadora María Cleofe.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Presidente, yo creo que el aporte que le hace el Senador George al proyecto, es el meollo del asunto. Pienso que en la subcomisión se haría claridad a eso.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Presidente, quiero que quede muy claro algo y que quede en las actas. Soy una mujer en toda su extensión de la palabra, y también vengo de la provincia, y antes que ser política, para conocimiento de todos ustedes, soy una trabajadora social en primer renglón y todas mis campañas, desde mi concejo en la ciudad de Santiago de Cali, lo hice a través de trabajo social. Yo no manejo voto de opinión, o sea que yo estoy metida de lleno con el pueblo, con las necesidades del pueblo y trabajo con mujeres cabeza de hogar, o sea que en toda la problemática de la mujer, si hay alguien que sepa de eso y esté metida en eso, es la Senadora Esperanza Muñoz, número uno; número dos, jamás me gusta andar en el aire, porque yo pienso que los que andan en el aire son los pilotos y los aviones, soy una persona muy aterrizada, siempre mantengo los pies puestos sobre la tierra. Entonces, yo no sabía que uno por compañerismo tenga que dar Primer Debate, yo no lo sabía, pero repito lo siguiente, yo quiero que el proyecto se estudie y soy partidaria de la subcomisión, y ¿saben por qué?, porque las respuestas las estoy viendo un poquito amañadas. Con todo lo que se ha hablado en la mañana de hoy, creo prudente no archivar el proyecto, sino darle la oportunidad a la Senadora María Cleofe, para que el Gobierno ante esa subcomisión, dé una nueva respuesta, y que por escrito quede plasmado su apoyo total a la iniciativa.

Entonces, con todas estas observaciones, Presidente, yo soy partidaria de que el Gobierno Nacional se vuelva a pronunciar sobre el proyecto y que sea la subcomisión la que la semana próxima dé ante todos ustedes una respuesta.

Presidente:

La palabra al Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Presidente, Yo creo que vale la pena que nosotros le demos vía libre a este proyecto para que se vaya enriqueciendo, para que se vaya desarrollando y para buscarle la viabilidad, porque hoy tiene algunas dudas. Pero pienso que si analizamos el transcurso del trabajo en esta comisión, siempre que ha presentado un proyecto que tenga que ver con el tema de la Educación, siempre ha tenido trabas por parte del ministerio, por parte del Gobierno en general. Yo pienso, Presidente, que más bien someta la votación del proyecto.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Jaramillo, para cerrar la discusión y votar.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Presidente, yo tengo todavía muchas dudas respecto a este proyecto, y sí prefiero que me las aclaren antes de someterlo a consideración, o sea, estaré de acuerdo en que si se crea la comisión, se haga como lo ha planteado la doctora María Cleofe, en el sentido de que máximo en 8 días tengamos la posibilidad de decidir respecto al proyecto. De no ser así, de no existir ese compromiso claro, creo que el camino sería la aprobación en Primer Debate del Proyecto, para que no vayamos a entorpecer el trámite normal del mismo. ¿Pero cuáles son mis inquietudes?: La primera, yo creo que los proyectos deben de tener dientes, y me preocupa un poco que este proyecto no tengan esos dientes. He visto que lo que se pretende es que se creen unos programas dirigidos a la formación de la mujer, pero aquí no estamos obligando al Gobierno a hacerlo, aquí simplemente se está diciendo: Créanse unos programas. El Gobierno puede mañana decir que no los crea porque no tiene plata, o puede decir que no los crea porque hay otras prioridades, y en la Ley no hay ningún elemento que obligue a la creación en determinado tiempo de esos programas de Educación. Entonces, nos podríamos encontrar con esa problemática.

Lo otro, creo haberle entendido a la doctora María Cleofe, que estos proyectos no eran muy costosos, que eran proyectos de 15 o 20 millones de pesos, y en ese caso sí diría que me parece inofensivo, con respeto, un trámite legislativo de una ley de la República simplemente para garantizar la posibilidad de unos programas que no superan los 20 millones de pesos. Creo más bien, que eso podría ser una gestión que nosotros como congresistas podríamos realizar ante el Ministerio de Educación, para orientarla a que destine unos recursos importantes dentro del presupuesto de ese ministerio, para esas regiones.

Y una tercera duda que me queda, es con respecto hasta dónde nosotros tenemos la capacidad de entrometernos en proyectos que van a ser direccionados a nivel territorial, como se ha expresado en una carta, en el sentido que ya la determinación de cómo diseñar las políticas de Educación No Formal sean precisamente orientadas por los gobernadores o por los municipios, pero creo que ese tema se superaría con que sería un programa de orden nacional, pero la pregunta es: Con 20 millones de pesos, ¿A cuántos municipios del país vamos a llegar con esta Ley? Yo no creo que realmente lleguemos a muchos municipios y prácticamente sería muy poco lo que se realizaría. Entonces, lo que quiero decir es que me parece muy interesante la propuesta de la doctora María Cleofe, pero me parece que hay que ponerle dientes al proyecto, me parece que tal como está plasmado, no nos quedamos sino como un Saludo a la Bandera. Primero, no habría forma de garantizarle al Gobierno para que el Ministerio de Educación diseñara esos proyectos porque no hay nada que lo obligue a través del proyecto de ley; y por otro lado, creo que tampoco habría una cobertura lo suficientemente importante como para que el Congreso gaste el tiempo en un trámite tan engorroso como significa una ley de la República. Entonces, me parece que la iniciativa es buena, ayudemos todos a ver de qué manera podemos enriquecer el proyecto, hacerlo mucho más importante, darle más herramientas, colocarle dientes, y eso que no terminemos convirtiendo esto en un Saludo a la Bandera.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Presidente, yo opté por solicitar la conformación de la subcomisión, no como infortunadamente lo dijo mi colega aquí, que de pronto era para darle el largo, confundir el proyecto y no dejar que concluya en nada. Yo lo hice con el propósito de arrojar claridad sobre la Educación No Formal. La Educación No Formal es potestativo y competencia de la Secretaría de Educación Departamental. Entonces, si nosotros queremos crear una entidad muy bien formada, de Educación No Formal, a través del ministerio, entonces el ministerio tiene que responder por la financiación, por la organización, por todo, pero además tendríamos, en el proyecto, que presentar programas y cosas, y todo lo que requiere eso.

Entonces, yo traté de buscar una solución a través de la subcomisión, y la subcomisión, doctora María Cleofe, no es para entretener estos proyectos, ni para hundirlos, ni para buscar subterfugios, no señor, aquí sería y respetuosamente esta Comisión tiene que responder por esos proyectos, pero hay que buscarles viabilidad, esto no se gana con discursos, se gana con verdades, y aquí hemos escuchado una cantidad de exposiciones que no se ajustan a la verdad, es que la Educación No Formal es competencia de los departamentos, pero a pesar de eso, queremos hacerlo a través de una ley nacionalmente, y ustedes saben que eso tiene costos, que eso tiene programas que presentar. Entonces, hablemos con el ministerio, convenciamos a la gente del ministerio. Por eso yo planteé la creación de una subcomisión, no para esconder el proyecto ni para hundirlo, sino para buscarle viabilidad, porque si son programas, los programas tienen que realizarse en alguna entidad oficial y el Gobierno tiene que señalar qué entidad oficial.

Presidente, yo le pido el favor que someta a consideración la proposición.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Ponente Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, yo quería que se declarara la suficiente ilustración y se entrara a votar el proyecto, pero cómo no entender el consejo y las luces de alguien que fuera Ministro de Educación. Acato lo que el doctor Acosta Bendeck, que en buen consejo nos está invitando y solicitando que se lea la proposición y se conforme una comisión, a fin de en sí fortalecer más el proyecto.

Presidente:

Se crea una subcomisión: la conforman las Senadoras Carlina Rodríguez, María Cleofe Martínez, Esperanza Muñoz y los Senadores Kemel George y Gabriel Acosta, y se fija como plazo el lunes 21 de mayo, para presentar el Informe de la Subcomisión, con el fin de someterlo a consideración la próxima semana. Tiene la palabra la Senadora María Cleofe Martínez, en uso de un derecho de réplica.

Honorable Senadora María Cleofe Martínez Martínez:

Senador Acosta, en ningún momento he querido herir susceptibilidades y menos la suya, a quien admiro, aprecio y respeto. Cuando yo me referí a extrapapelar el proyecto, es porque en muchísimas oportunidades cuando un proyecto se devuelve por alguna razón, el proyecto termina abandonado porque pierde interés o las personas no le ponen realmente el interés. Esto no fue directamente contra usted, esto es contra el procedimiento que a veces utilizamos algunos Senadores con algunos proyectos. Yo le dije al Presidente, que entendía que el proyecto podía perfeccionarse y que me gustaría que se nombrara esa comisión.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Yo cuando yo solicito la creación de una subcomisión, la solicito porque estoy convencido que es la manera de buscarle solución a problemas o discusiones que se presentan, pero en ningún momento puedo permitir que mi nombre sea incluido en esa comisión.

Presidente:

Antes de continuar con el orden del día, me hacen notar que al comienzo de la Sesión no se aprobó el orden del día, al que se le dio lectura. Aprueba la Comisión el orden del día.

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

Continúe con el orden del día, señora secretaria.

Secretaria:

Tercero: Proyecto de ley número 76 de 2000 Senado “por la cual se restablecen los subsidios a los servicios públicos domiciliarios para los estratos 1, 2 y 3”. Ponente: honorable Senador Samuel Moreno Rojas.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, este proyecto de ley llegó después de que yo había rendido ponencia favorable a un proyecto de ley de su autoría, Presidente, que hoy es la Ley 632, que no solamente evitó el desmonte de los subsidios, sino que corrigió el vacío que se presentó por la caída del plan nacional de desarrollo, especialmente en lo que tiene que ver con el tema de los servicios públicos.

En virtud de eso, como el objetivo de este proyecto de ley ya está contemplado en la legislación colombiana a través de la Ley 632, simplemente solicito, por ese motivo, archivar este proyecto.

Aparte de eso, quiero solicitarle, Presidente, que en la Plenaria de ayer fue autorizada la transmisión de televisión para el debate que tenemos de servicios públicos; quedó para el 22 de mayo. Entonces, que internamente y de acuerdo al cronograma de los debates, el día 22 de mayo se dé el debate de los servicios públicos, con el Ministro de Desarrollo, con la directora del Acueducto, con la Comisión de Regulación de Agua Potable y con la Directora de la UES, para hablar específicamente de la Capital de la República.

Presidente:

Sírvase leer el informe con el que termina la ponencia, señora secretaria.

Secretaria:

Por tal motivo, me permito proponer a la Comisión Sexta del Senado de la República, ordene archivar el Proyecto de ley número 76 de 2000 del Senado, “por la cual se restablecen los subsidios a los servicios públicos domiciliarios para los estratos 1, 2 y 3”.

Presidente:

Se abre la discusión sobre la ponencia, se va a cerrar. ¿Lo aprueba la Comisión?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

Continúe con el orden del día, señora Secretaria.

Secretaria:

Cuarto: Proyecto de ley número 135 de 2000 Senado “por la cual se modifica el artículo 89 de la Ley 115 de 1994”.

Ponente: honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, el Proyecto de ley 135 de 2000, de iniciativa del honorable Senador Javier Oyaga Gómez, donde se intenta modificar el artículo 89 de la Ley 115 de 1994, pretende este legislador, la creación de un nuevo examen del Estado, previamente determinado por el Icfes, para que los nuevos alumnos de educación media lo presenten como requisito indispensable para obtener el título de bachiller. Este es un proyecto que ha merecido la atención por parte de

todos los educadores, la asociación de rectores del país, quienes conociendo lo que quería este Senador, han llegado a la Comisión para expresar y aportar su conocimiento y sus luces. Hemos escuchado a las asociaciones de padres de familia y hemos consultado este proyecto también con el Ministerio de Educación Nacional.

Desconoce este legislador lo que es la Ley 115 de Educación, donde en su artículo 88 nos expresa con mucha claridad: Título académico: El título es el reconocimiento expreso de carácter académico, otorgado a una persona natural, por haber recibido una formación en la educación por niveles y grados, y acumulados los saberes definidos por el proyecto educativo institucional, o los programas académicos. Tal reconocimiento se hará constar en un diploma.

El otorgamiento de títulos en la educación, es de competencia de las instituciones educativas y de las instituciones del Estado, señaladas para verificar, homologar o convalidar conocimientos.

El artículo 11 del Decreto 1860 del 94, nos expresa: El título y el certificado son en reconocimiento expreso de carácter académico, otorgado a una persona natural, al concluir un plan de estudios, haber alcanzado los objetivos de formación y adquirido los reconocimientos legales o reglamentariamente definidos.

Encontramos entonces, que el autor del proyecto pretende ignorar las evaluaciones practicadas por la institución educativa que forma al alumno, y que están facultadas, estas instituciones educativas, para otorgar el título de bachiller de acuerdo a los artículos citados anteriormente.

Solicito de esta Comisión, se archive este proyecto por ilegal e inconveniente, tal como lo he expresado, y por eso he leído estos artículos, y creo que no tengo que hacer mayor esfuerzo para pedir el archivo de este proyecto, señor Presidente.

Presidente:

Sírvase leer, señora Secretaria, el informe con que termina la ponencia.

Secretaria:

Por las razones anteriormente expuestas, solicito a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado, darle ponencia negativa y ordenar su archivo al presente proyecto de Ley número 135 de 2000 Senado “por la cual se modifica el artículo 89 de la Ley 115 de 1994”, por ilegal e inconveniente.

Presidente:

Se abre la discusión. Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Yo estoy de acuerdo con la ponencia que rinde la Senadora Carlina, y estoy en consenso con ella. La competencia no tiene nada que ver con las evaluaciones ni con los exámenes, la competencia tiene que ver con el desarrollo intelectual de los jóvenes, a través de una pedagogía que permita realmente alcanzar tal meta, y doy mi voto favorable.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador George.

Honorable Senador Kemel George González:

Presidente, creo que en algún momento deberíamos ocuparnos nuevamente de este tema, por cuanto no es sólo este proyecto que aparece como que para obtener el título de bachiller haya necesidad de incluir un nuevo examen. Es que he escuchado que incluso se está proponiendo por el propio Ministerio de Educación, que una vez que uno termina la formación profesional, debe ser sometido a un examen que se llama el examen profesional.

Yo aclaro que en el caso del Icfes, los exámenes de Estado, por ejemplo los exámenes de los primeros niveles, son exámenes que se llaman de aseguramiento de calidad, para ver cómo están las cosas, pero no obligan a nadie, ni le dicen a uno si siguen o no siguen por la evaluación que se haga. Los exámenes del Icfes no son requisitos si quiera para entrar a las universidades; uno presenta el examen del Icfes y ahí verá que pasa, le dan a uno los resultados a las universidades, pero

muchas universidades tienen sus propios sistemas de evaluación. Entonces, hay muchos tipos de exámenes, pero que no son requisitos. Yo estoy de acuerdo con que ese proyecto se archive por innumerables razones, pero en algún momento debería discutirse con más profundidad aquí en la Comisión Sexta.

Presidente:

Se va a cerrar la discusión sobre el informe con que termina la ponencia, se cierra la discusión. ¿Aprueba la Comisión la ponencia?

Secretaria:

Se ha aprobado en estos momentos, que se archive el proyecto 135 de 2000 Senado, señor Presidente.

Presidente:

Continúe con el orden del día, señora Secretaria.

Secretaria:

Quinto: Proyecto de ley número 267 de 2000 Cámara, número 116 de 2000 Senado “por medio de la cual se otorga hasta el 2% de los cupos de las universidades públicas a los estudiantes donde no haya universidades presenciales”. Ponente: honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Presidente, en relación con este proyecto de ley, yo hablé con el autor, el Representante Julián Silva, y él escuchó las fundamentaciones que le di y estuvo de acuerdo en que se retirara el Proyecto hoy de discusión, y que luego hablaríamos sobre el proyecto, para mirar de qué manera se consigue que los estudiantes del sur del país, que no tengan universidades o instituciones de educación superior, formales o no formales, puedan tener acceso o libertad de acceso a los centros educacionales que existen en el resto del país, fundamentalmente en Bogotá.

Presidente:

Aplazamos la discusión de este proyecto para la próxima sesión. Continúe con el orden del día, señora secretaria.

Secretaria:

Sexto: Proyecto de ley número 138 de 1999 Cámara, número 11 de 2000 Senado, “por la cual se declara monumento nacional el Hospital San Juan de Dios y el Instituto Materno Infantil, se adoptan medidas para la educación universitaria y se dictan otras disposiciones” Ponente: honorable Senador Enrique Caballero Aduén.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, este es un proyecto que viene hace cerca de 6 meses. Se nombró una subcomisión, está la ponencia allí, no sé si el reglamento permite, así no esté el ponente, conocer algunos informes, y tengo entendido que hay un delegado del Ministerio de Trabajo aquí, que puede también expresar la posición del ministerio, pero que tomemos una decisión sobre este importante proyecto de ley.

Presidente:

Sírvase, señora secretaria, leer el reglamento en la parte pertinente, porque si es posible discutir el proyecto sin la presencia del ponente reglamentariamente, creo que es nuestra obligación hacerlo. Tanto tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, usted tuvo a bien nombrarme en una subcomisión para indagar muy a fondo sobre este proyecto. Al respecto he hecho unas recomendaciones que le hice llegar tanto a la Mesa Directiva como al doctor Enrique Caballero Aduén.

Como este es un tema tan delicado, donde tienen que ver 3 ministerios, por qué no esperamos, y en la próxima Comisión entramos en su estudio definitivo.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Esperanza Muñoz, miembro de la subcomisión.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Presidente, yo hasta donde tengo entendido, las ponencias no pueden ser estudiadas si no está el señor Ponente. Yo estoy de acuerdo con la Senadora Carlina Rodríguez, pues que sería importantísimo que el Senador Enrique Caballero fuera el que realmente iniciara el debate, y que nos diera también sus conceptos con respecto a su ponencia.

De todas maneras, si a usted le parece, yo tengo la respuesta del Ministerio de Hacienda sobre este proyecto, si quiere, las podemos leer, o si no, esperamos hasta que el honorable Senador Ponente, Enrique Caballero, esté presente.

Presidente:

Sírvase leer la parte relativa a las ponencias en el reglamento, señora secretaria.

Secretaria:

Dice el artículo 157, iniciación de debate: La iniciación del primer debate no tendrá lugar antes de la publicación del informe respectivo. No será necesario dar lectura a la ponencia, salvo que así lo disponga, por razones de conveniencia, la Comisión.

El ponente en la correspondiente sesión absolverá las preguntas y dudas que sobre aquella se le formulen, luego de lo cual comenzará el debate. Si el ponente propone debatir el proyecto, se procederá en consecuencia sin necesidad de votación del informe. Si se propone archivar o negar el proyecto, se debatirá esta propuesta y se pondrá en votación al cierre del debate.

Presidente:

Quedamos claros realmente, que no se puede discutir la ponencia sin la presencia del Senador Ponente. Sin embargo, por la importancia del proyecto, aún sin leer la ponencia, personalmente quisiera oír la posición del delegado del Ministerio de Trabajo sobre ese tema, e igualmente la comunicación a la que hacía referencia la Senadora Esperanza Muñoz. Creo que es lo mínimo que podemos hacer para avanzar en el debate.

Entonces, vamos a terminar con los proyectos. Continúe con el orden del día, señora secretaria.

Secretaria:

Séptimo: Proyecto de ley número 249 de 2000 Cámara, número 152 de 2000 Senado, “por la cual se modifican las leyes 23 de 1982 y 44 de 1993”. Ponente: honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador ponente.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Presidente, como ya lo dijo la señora secretaria, este proyecto viene de Cámara y pretende modificar las Leyes 23 de 1982 y 44 de 1993, que tienen que ver con los derechos autorales.

Este proyecto, hay que decir que tiene buenas intenciones por parte de los autores, para ayudar a algunos pequeños comerciantes marginados, pero lejos de crear una situación excepcional para el pago de derechos de autor, crea una regla general para el no pago por este concepto, donde la excepción está constituida por aquellos establecimientos de comercio que requieren desarrollo de actividad en la utilización de la música; es decir, en cambio de crear una excepción para algunos establecimientos que deban pagar, se crea para que en general no deban pagar los establecimientos que no usen la música, y es que como no existe una cultura de los derechos autorales en Colombia, se piensa que crear una obra artística o musical, que es un trabajo lúdico, que las personas que producen, que hacen este producto intelectual, no ameritan ninguna retribución económica, y por eso se considera, por esta falta de conocimientos de los derechos de autor, de que se pueden utilizar las obras en cualquier momento y en cualquier sitio, sin tener en cuenta que estas son de propiedad privada.

Se pueden ceder derechos, se pueden crear excepciones, pero cuando amerite el interés público y social, es decir, para temas como la educación, temas de la cultura, en fin, pues amerita crear estas excepciones utilizando las obras de propiedad privada, sin tener que pagar los derechos autorales.

El proyecto pues tiene varias intenciones que son importantes. Trata de ayudar a un sector, pero en desmedro de otros, trata de ayudar a unos comerciantes pobres, pero en desmedro de unos compositores que también viven del trabajo que ellos han producido, por el hecho, repito, de que no se tiene el conocimiento de que las obras musicales son de propiedad privada, y cuando una persona utiliza una música, utiliza una obra musical, se debe saber que eso tiene un dueño y que ese dueño trabajó, tuvo una inspiración y vive de eso.

El proyecto trata de buscar que las sociedades de gestión colectiva, en este caso Sayco-Acinpro, respondan a los compositores en una forma muy sencilla, buscando que haya un control de los recaudos, que se publiquen los nombres de las personas que reciben dineros por parte de las sociedades de gestión colectiva que recaudan los dineros, Sayco-Acinpro, en este caso, pero en un artículo que solamente plantea que se publiquen los nombres y la cuantía de la plata que reciben, y esto también tiene sus inconvenientes de orden jurídico.

Por otro lado, el proyecto también tiene la intención de ayudar a los compositores, buscando que se les dé oportunidad de acceder a la institución a los compositores nuevos. Esas son dos ventanitas que tiene el proyecto, aunque no son muy fuertes, porque lo demás, no lo logra este proyecto y no se ve muy claro.

Entonces, se puede llegar a crear falsas expectativas, dándole vía a un proyecto de ley que no las cumple. Es necesario, y esto lo saben los Senadores y todas las personas que participaron en la Audiencia Pública, de que en realidad sí se requiere una reorganización, una reestructuración de las entidades que hacen los recaudos de los derechos autorales, y si esa es la idea del proyecto, no se logra. Hay naturalmente injusticia en muchos recaudos que se hacen a un comercio o a entidades, que sin ningún estudio se les cobra los derechos autorales en una forma desproporcionada, y a otros, que debiera cobrarse de verdad, no tiene proporción lo que se les pide. Entonces, en ese sentido, el proyecto no cumple esa función, y me parece que crearíamos falsas expectativas si le damos vía al proyecto, haciendo creer a los compositores de que los estamos favoreciendo, y a los comerciantes, que también los estamos favoreciendo.

Yo creo que este proyecto, en la forma como está presentado, no sería aprobado; si lo aprobara el Congreso, no tendría sanción presidencial; si tuviera sanción presidencial, de pronto lo devuelve la Corte Constitucional; si la Corte Constitucional lo aprobara, lo rechazaría las Cortes Internacionales, porque infringe los convenios internacionales y esto acarrearía no solamente el rechazo del proyecto, sino sanciones al Estado colombiano.

Así que está dentro de mi responsabilidad como ponente, dejar clara esta posición, porque me parece que sería irresponsable de parte nuestra, darle vía a un proyecto que puede despertar falsas expectativas, aunque tenga buenas razones.

Yo de hecho quiero que sepan, que mi idea es la de archivar este proyecto, pero teniendo en cuenta que este es un tema que amerita debate, que amerita discusión y que involucra a muchísimas personas en este país, que además en este país se recaudan entre 30 mil y 40 mil millones de pesos anuales por derechos de autor, que no sabemos cuál es su destinación clara, que de pronto las organizaciones o las entidades tampoco tienen claridad en su organización, y que no existe una oficina general de derechos de autor que cumpla con el requisito de controlar este recaudo y el destino de los dineros.

Sin embargo, el proyecto deja una ventanita, que bien valdría la pena mantener el debate para poder seguir trabajando en el tema, porque este proyecto ya hizo un recorrido en Cámara, de cerca de un año, y entonces se amerita no perder ese tiempo; ganar ese espacio, y nosotros darnos el trabajo de investigación honesto, y buscar que esa ventanita que deja el proyecto en dos artículos, es decir, estos dos

artículos no ameritan que esto sea un proyecto de ley, los dos artículos son el de publicar las listas de los compositores, el otro de que tengan acceso a la entidad, pero por ahí se puede buscar que este proyecto tenga discusión y prolongue su debate, buscando en alguna forma lograr que se encuentre la viabilidad, para que las entidades de recaudo, los compositores en el sentido del recaudo, tengan una nueva organización idónea, los compositores sean protegidos y haya equidad en el recaudo que se hace a los comerciantes.

Presidente:

Perfecto. Vamos a nombrar una subcomisión. Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Yo estoy totalmente de acuerdo en lo que acaba de expresar el Senador Lizarazo en relación con este proyecto de ley, y él fue muy moderado en decir que ahí había cositas, y lo que dice es cierto, porque hablé con el autor, que es el representante Carlos Ardila Ballesteros, y estuvo de acuerdo cuando yo le propuse a él y también se lo propuse al Senador Lizarazo, de la creación de una comisión, aun cuando ya el Senador Lizarazo había pensado en la subcomisión.

Yo conozco personas que han tratado de salir adelante en este tipo de actividades y no han podido, y han cerrado sus operaciones, porque Acinpro y Sayco, indiscutiblemente cobran independientemente los derechos de autores. Pero el Senador Lizarazo tiene otra reserva con la que yo también estoy de acuerdo, y a mí me gustaría solicitarle también al Presidente y los miembros de la Comisión, que aprueben la subcomisión que está solicitando el Senador Lizarazo, pero que a mí se me excluya de esa subcomisión.

Presidente:

Se nombra al Senador Alfonso Lizarazo, al Senador Samuel Moreno y al Senador Mauricio Jaramillo, como miembros de la subcomisión, para seguir estudiando el proyecto de ley número 249 Cámara, número 152 Senado. Continúe con el orden del día, señora secretaria.

Secretaria:

Octavo: Proyecto de ley número 447 de 1999 Cámara, número 235 de 2000 Senado "por la cual se dictan normas en relación con las franquicias postales, la tarifa postal reducida y se dictan otras disposiciones sobre el servicio de correo" Ponentes: honorables Senadores Mauricio Jaramillo Martínez y Enrique Caballero Aduén.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Jaramillo.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Presidente, este es un proyecto presentado por el Representante a la Cámara Luis Carlos Ordosgoitia Santana, y es un proyecto que ya ha hecho trámite legislativo en la Cámara de Representantes, que está para ser discutido en la Comisión Sexta, y por supuesto contamos con muy poco tiempo para que podamos culminar el cuarto debate.

Por lo tanto, la primera consideración que quiero hacerle a mis colegas, es que sea cualquiera la decisión, la sometamos a consideración en el día de hoy, entre otras, porque el doctor Guillermo Santos, quien me estuvo remplazando durante un tiempo, insistió de manera permanente para la discusión del mismo, pero por algunas circunstancias el Gobierno Nacional, a través del otro ponente, pudo dilatar en el tiempo la discusión del mismo, quedándonos muy poco para realizarlo.

Es un proyecto muy simple, como ustedes muy bien saben, la Administración Postal Nacional, está pasando por una situación de incertidumbre permanente, entre otras, porque infortunadamente el Gobierno Nacional, el anterior y muy especialmente éste, no han querido darle una solución definitiva a la crisis presupuestal por la cual atraviesa. La situación cada día se hace más difícil, como consecuencia del poco interés que el Gobierno le ha colocado a esta institución, y por otro lado la politiquería que infortunadamente se apoderó en el anterior Gobierno y en el actual, en una institución que se convirtió prácticamente en el fortín político de algunos, para sus propios beneficios personales.

Por lo tanto, la institución está atravesando por una gran crisis, que si no la resolvemos de manera inmediata, por supuesto va a conducir a la eliminación de una institución importante. Que más quisieran los operadores privados, pues que desapareciera la Administración Postal Nacional; qué mejor para el operador privado que no haya competencia; y qué mejor para el operador privado que la correspondencia, el correo quede en manos única y exclusivamente del sector privado, y que el Gobierno, el Estado no tenga un instrumento tan útil como es precisamente el correo postal.

Quiero advertir que por lo menos en Estados Unidos consideran el correo como una institución casi que de seguridad nacional. Por lo tanto, me parece absolutamente preocupante que por falta de una definición oportuna en estas materias, terminemos liquidando una institución, que en mi concepto, puede ser viable, puede ser rentable y por puede ser muy útil para la democracia y para el país en general.

Entonces, el proyecto básicamente tiene esa idea, buscar la forma de sanear el desequilibrio presupuestal de la entidad, y eso es lo que se ha propuesto el autor del proyecto; por un lado, se pretende darle una naturaleza, precisar la naturaleza jurídica de la entidad, definiéndolo como empresa industrial y comercial del Estado, creado por la Ley y adscrita al Ministerio de Comunicaciones. Esto es el patrimonio de constitución de la empresa, está suministrado en la totalidad por los aportes de capitales de la Nación. O sea, la primera parte del proyecto lo que busca es darle naturaleza jurídica, esa seguridad jurídica a la institución. Por otro lado, pues el proyecto pretende también eliminar una serie de elementos perturbadores que hace mucho más gravosa su operación, como es precisamente las franquicias, aun la franquicia que tenemos los Congresistas, la franquicia de los mismos ministerios, la franquicia de la curia, la franquicia de la administración de justicia, todas absolutamente todas las franquicias se le cargan a la Administración Postal Nacional; y por otro lado, tiene la responsabilidad del correo social, porque los operadores privados se llevan lo más importante del ponqué, se llevan la operación en las grandes capitales donde el negocio es rentable, pero yo no veo a ninguno de estos operadores privados llevando correo a las zonas más olvidadas de Colombia, y esto está también a cargo de la Administración Postal Nacional. Entonces, fuera de que le toca atender el correo social, se le carga la onerosa responsabilidad de las franquicias, que tiene un costo cercano a los 2 mil millones de pesos.

Si nosotros le damos una seguridad jurídica a la institución, si nosotros le quitamos las franquicias y si además el pasivo pensional lo sacamos de la institución y se lo colocamos a cargo de la Nación, esta es una entidad que después de una reestructuración administrativa, donde se haga un análisis juicioso, de cuál debe ser el número de empleados que deben de estar allí para que funcione efectivamente, ésta no es solamente una empresa que va a cumplir una labor social importante, sino que va a dar una gran rentabilidad. O sea, no es una institución que le vaya a costar al Estado, no es una institución que se vuelva una carga para el Estado. Esta institución puede ser rentable, porque tan rentable es que, fíjense como se ha incrementado el negocio del correo, no será por que es mal negocio, sino todo lo contrario, porque es rentable.

Entonces, básicamente el proyecto va dirigido a esos tres puntos: A darle una estructura y una seguridad jurídica a la institución; a eliminar las franquicias postales; a pasar la responsabilidad pensional que hoy está a cargo de la institución, al Gobierno nacional; y por supuesto una reestructuración, donde se le están dando facultades al Gobierno para que en el término de 6 meses determine la nueva estructura de esa institución, con la vigilancia de un órgano que se crea, en donde van a estar los trabajadores, el sindicato y todos aquellos que deben intervenir para que se haga la mejor de las labores.

Presidente:

Sírvase leer el informe con el que termina la ponencia, señora Secretaria.

Secretaria:

Proposición: Dese primer debate al proyecto de ley originario de la Cámara de Representantes y registrado con el número 044 de 1999 y

335 de 2000 Senado “por la cual se dictan normas en relación con las franquicias postales, la tarifa postal reducida y se dictan otras disposiciones sobre el servicio de correo”, con las modificaciones, adiciones y alteraciones explicadas en la exposición de motivos, y contenidas en el cuerpo del texto definitivo del articulado insertado en la presente ponencia.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Acosta.

Honorable Senador Gabriel Acosta Bendeck:

Presidente, yo comparto con el Senador Jaramillo, el que hay que defender esa entidad. El Estado no puede perder ese control de la comunicación, y Adpostal es importante y es esencial para la soberanía nacional.

Yo pienso que hay que hacer algo, Presidente, y como él dice, esto tiene que ser un acuerdo muy importante entre todas las personas que se mueven en torno a los intereses de Adpostal, pero una cosa debemos reconocer, es que esa entidad debe seguir funcionando, no puede claudicar, no puede desaparecer, pero que hay que reestructurarla. Lo que quiero solicitar, es una información referente a una reunión promovida con la Ministra de Comunicaciones y además con un representante extranjero, con el que hicimos una reunión en torno a Adpostal. En esa ocasión, delante de la Ministra de Comunicaciones se planteó la posible reestructuración de Adpostal, pero a mí me gustaría que nos pusieran realmente en contacto con esa información, para saber en qué se concluyó, qué se va a hacer, porque la Ministra de Comunicaciones sí está muy interesada en lo de Adpostal, y que yo recuerde, nunca mostró el interés de acabarlo, sino de reestructurarlo. Así es que yo pido el favor que se nos ilustre con la información pertinente, en relación con esa reunión.

Presidente:

Sobre ese tema, la verdad el Gobierno nacional había venido pidiendo que se aplazara la aprobación de este debate, porque supuestamente tenía un proyecto mucho más amplio y mucho más integral para el tema postal.

Yo creo que el tema Adpostal merece muchísimo más debate, pero creo que este proyecto, el Congreso tiene la obligación de aprobarlo, y si tenemos el quórum, yo les pediría que lo aprobáramos, que es un proyecto sano, y que después esperemos haber el Gobierno qué va a hacer frente al tema, pero me parece que este proyecto merece ser aprobado, está desde hace mucho tiempo demorado, y como dice el Senador Acosta, en ninguna de las conversaciones sobre el tema, por lo menos públicamente, el Gobierno nacional ha planteado que es necesario liquidar a Adpostal.

No han presentado un informe escrito, Senador Acosta, de las conclusiones, pero se lo solicitaremos al ministerio.

Yo les pediría que aprobemos el texto del articulado, y de aquí hasta que salga la ponencia a Plenaria del Senado, podemos, Senador Acosta, hacer una reunión con la Ministra para estudiar las conclusiones del proyecto.

Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, yo quiero simplemente expresar mi voto de confianza, porque sé que usted conoce mucho sobre el tema, y decirle al doctor Jaramillo, que aunque la empresa realmente no es competitiva ni es rentable, una cosa es si se reestructura o no, pero frente a la catástrofe nacional del desempleo, también tenemos que tener un poquito de solidaridad y de lógica en estos Proyectos. Lamentablemente a la Ministra le ha faltado un poco más de presencia y de diálogo con la Comisión, y eso tengo que decirlo aquí con carácter. Pero en verdad mi voto de confianza, porque entiendo que de alguna manera, lo que expresaba el Senador Acosta, cumple de alguna manera esta entidad con una gran bondad social, cuando lleva la correspondencia a los sitios más apartados y más lejos del país, lo que no hace la empresa privada porque para ellos no es rentable.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Presidente, yo sí quería, de una manera breve, dar una síntesis, porque yo sí estuve presente en la reunión. Entonces, creo que es importante darle respuesta al Senador Acosta Bendeck, en un resumen muy escueto de cuál es la posición de la Ministra de Comunicaciones, con respecto a Adpostal, y cuáles fueron las palabras de la persona que vino en representación de Adpostal a nivel internacional.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Senadora Esperanza, me da pena, por qué no sometemos a consideración el texto, y seguimos hablando sobre el tema.

Presidente, honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

En consideración la proposición con que termina la ponencia. ¿La aprueban los Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobada, señor Presidente.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Solicito entonces que se suspenda la lectura del articulado y lo someta a consideración.

Presidente:

¿Aprueban la no lectura del articulado?

Secretaria:

Sí lo aprueban, señor Presidente.

Presidente:

Se pone en consideración el articulado. ¿Lo aprueban los Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado el articulado, señor Presidente.

Presidente:

Título del Proyecto.

Secretaria:

Título del proyecto, “por la cual se dictan normas en relación con las franquicias postales, la tarifa postal reducida y se dictan otras disposiciones sobre el servicio de correos”.

Presidente:

¿Aprueban el título del proyecto los Senadores?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

Ponentes para el segundo debate los mismos... ¿no?

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

No, yo, señor Presidente, quisiera que de verdad me permitiera ser solamente único ponente, y más bien si el doctor Caballero tiene alguna inquietud me la haga saber.

Presidente:

Entonces ponente el Senador Mauricio Jaramillo, para el siguiente debate. Continúa con la palabra Senadora Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

Entonces les comentaba, que la posición de la Ministra de Comunicaciones y de la persona que llegó como representante de Adpostal a nivel internacional, es la siguiente: Adpostal como empresa estatal no debe desaparecer, Adpostal debe ser reestructurada, y el Gobierno nacional va a poner todo su empeño, a través de una iniciativa que va a partir del Ministerio de Comunicaciones, para que se lleve a cabo esa reestructuración.

Estuvieron presentes en esa reunión varios funcionarios por lo alto de Adpostal, y ellos están trabajando de una manera exhaustiva en esa iniciativa. Lamentablemente a nuestras manos no ha llegado nada hasta el día de hoy, pero una manera de presionar es ésta, la de aprobar

en primera instancia este proyecto, para que ahora se pronuncie el Gobierno nacional y nos diga en qué consiste esa reestructuración.

Eso era en rasgos generales lo que se habló en esa reunión, en la que estuve presente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Jaramillo.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Rápidamente: Primero; esta sí es una empresa rentable, en la medida de que si le elimina la franquicia y se descarga del pasivo pensional, es una empresa que perfectamente puede generar 3 mil a 4 mil millones de pesos. Lo que pasa es que es una empresa que le tienen cargada todas las franquicias, que cuesta alrededor de 2 mil millones de pesos, entonces así no puede generar utilidades, pero si es una empresa que en estos momentos, operativamente hablando, produce utilidades, lo que pasa es que tiene esos elementos que nosotros queremos descargar de acá, y además no afecta en nada a lo que el Gobierno pretende llegar, porque nosotros en el proyecto estamos dando también 6 meses para que se reestructure la administración de la Administración Postal, sobre unos parámetros; o sea, que se puede complementar con lo que el Gobierno está llevando a cabo.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Muñoz.

Honorable Senadora Esperanza Muñoz Trejos:

En vista de que ya no hay quórum y que es un tema de mucha, de mucha importancia, y por respeto a la persona que nos viene a dar un informe, yo solicito de manera comedida, que lo traslademos para cuando haya quórum, y que realmente para mí también es importante la presencia del Senador Enrique Caballero.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Jaramillo.

Honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez:

Presidente, para solicitar que quede incluido en primer punto del orden del día, el tema del Hospital San Juan de Dios.

Presidente:

Se levanta la Sesión, siendo las dos y cinco minutos de la tarde (2:05 p.m.), y se convoca para mañana a las 10 de la mañana, donde habrá una Audiencia Pública sobre el sistema nacional de crédito educacional.

El Presidente,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Vicepresidente,

Alfonso Lizarazo Sánchez.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

Auto de sustanciación

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 16 de la Sesión del día 9 de mayo de 2001, que consta de 34 folios.

De acuerdo con la ley del reglamento se firma el anterior auto, a los 19 días del mes de junio de 2001.

El Presidente,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Vicepresidente,

Alfonso Lizarazo Sánchez.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

* * *

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**ACTA NUMERO 17 de 2001**

(mayo 17)

En Bogotá, D. C., a los 17 días del mes de mayo de 2001, siendo las once y dieciocho minutos de la mañana (11:18 a.m.), se reunieron en el recinto de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República,

los honorables Senadores miembros de esta célula legislativa, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión Sexta, honorable Senador Juan Fernando Cristo Bustos, abre la Sesión ordenando a la Secretaria General leer el Orden del Día.

Secretaria, doctora Albertina Manjarrés Cotes:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del jueves 17 de mayo de 2001.

I

Llamado a lista

II

Citación al Ministro de Transporte, doctor Gustavo Canal Mora, al Gobernador de Cundinamarca, doctor Alvaro Cruz, al Alcalde Mayor de Bogotá, doctor, Antanas Mockus, los diputados a la Asamblea de Cundinamarca y los alcaldes del departamento de Cundinamarca, en cumplimiento de las Proposiciones números 14 de 2001 y 18 de 2001.

Proposición número 14

Cítese para la Sesión de la Comisión Sexta del Senado de la República, el próximo Martes 24 de Abril del presente año, a las 10 de la mañana, al señor Ministro de Transporte, doctor Gustavo Canal Mora, al señor Gobernador de Cundinamarca, Alvaro Cruz, al señor Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Antanas Mockus, al doctor Jorge Orlando Gaitán y demás diputados de Cundinamarca, y a los señores Alcaldes de Cundinamarca con el fin de debatir el tema de los posibles peajes en los sitios de ingreso a la ciudad de Bogotá, propuesto por el Alcalde Mayor. Para tal efecto se anexará el cuestionario correspondiente. Dicha sesión será transmitida por Señal Colombia, por ser un tema de alto interés nacional.

Proposición número 18

Aplácese el Debate de la Comisión Sexta del Senado de la República, para el cual se ha citado al señor Ministro de Transporte, al señor Gobernador de Cundinamarca, al señor Alcalde Mayor de Bogotá, a los señores Diputados de Cundinamarca, así como a los señores alcaldes, con el fin de debatir el tema de los posibles peajes en los sitios de ingreso a la ciudad de Bogotá, propuesto por el señor Alcalde. Dicho debate se realizará el día jueves 17 de mayo del presente año a las 10 de la mañana, con transmisión por Señal Colombia.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Guillermo Chávez Crisanchó y aprobada por unanimidad en la Sesión del martes 24 de abril del año 2001.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

Secretaria:

Señor Presidente, ha sido leído el Orden del Día.

Presidente:

Sí, sírvase llamar a lista, señora Secretaria.

Contestaron los honorables Senadores:

Cristo Bustos Juan Fernando

Chávez Crisanchó Guillermo

George González Kemel

Lizarazo Sánchez Alfonso

Martínez Martínez María Cleofe

Moreno Rojas Samuel.

Durante el transcurso de la Sesión se hizo presente la honorable Senadora:

Rodríguez Rodríguez Carlina.

Con excusa justificada dejó de asistir el honorable Senador:

Ramírez Pinzón Ciro.

Secretaria:

Señor Presidente, le informo que tenemos quórum deliberatorio.

Presidente:

¿Hay excusas en la Secretaría de los funcionarios citados?

Secretaria:

Sí, señor Presidente, tenemos un oficio del señor Ministro de Transporte que dice: doctora Albertina Manjarrés Cotes, Secretaria General Comisión Sexta, honorable Senado de la República. Capitolio Nacional, Bogotá, Distrito Capital. Asunto: Citación mayo 17 de 2001. Proposición 18 de 2001. Apreciada doctora Manjarrés: En atención a la citación para la Sesión del próximo 17 de mayo de 2001, relacionada con la Proposición número 18 de 2001, comedidamente le informo que infortunadamente no puedo asistir en razón que para esa fecha debo acompañar al señor Presidente de la República en su visita al departamento del Putumayo. Con un cordial saludo, Gustavo Adolfo Canal Mora, Ministro de Transportes.

Presidente:

¿El Gobernador de Cundinamarca está presente?

Secretaria:

Ya está en el edificio, Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador citante Guillermo Chávez.

Honorable Senador Guillermo Chávez Crisanchó:

Presidente, muchas gracias. Señor Alcalde Mayor de Bogotá, sea usted bienvenido a esta Comisión Sexta, distinguidos Diputados de Cundinamarca, distinguidos alcaldes presentes, señores Representantes del Ministerio de Transporte, señores funcionarios, amigos y amigas. Yo quiero agradecer la presencia suya, señor alcalde. Me parece que hoy vamos a hacer un ejercicio abierto de cara al país, tranquilo, mesurado, conscientes de uno de los temas que están preocupando no solamente a los bogotanos y a las gentes de Cundinamarca, sino a la gente de todo el país, que es el que las autoridades correspondientes, en este caso, el Congreso de la República, empiecen a dilucidarle a los colombianos cómo es el tema de los peajes.

Este no es un debate contra nadie ni que quiere molestar a nadie, es una necesidad imperiosa de buscarle horizonte y desarrollo jurídico al accionar del Estado mismo, del Ministerio del Transporte, de los señores alcaldes, de las autoridades de tránsito y del transporte, y he citado este debate en el convencimiento de la necesidad de que el Congreso de la República empiece a centrarse en algo que se nos está olvidando a todos los colombianos, nos estamos olvidando que absolutamente siempre en cualquier conflicto, es el Derecho, son las normas de regulación de los hombres las que tienen la razón, y no la fuerza o la soberbia del poder, o el simple manejo de un carácter frente a un Estado, como un Presidente de la República, como un gobernador, como un alcalde, como nosotros los Congresistas, y llamar la atención sobre la necesidad de dilucidar los temas, este tema de peajes a la luz de la Constitución, la ley colombiana y el pueblo colombiano.

Me parece que no ha habido la suficiente ilustración, me parece que no hemos sido lo suficientemente claros nosotros los políticos, los gobernantes, quienes ejercen autoridad para ceñirse a la ley y demostrar que sus comportamientos se atienen a Derecho, y por eso hay inquietud, señor Alcalde de Bogotá, sobre el posible sistema de colocación de peajes a las entradas de la ciudad de Bogotá. Lo que ocurre en Bogotá nos afecta a todos los colombianos, lo que tenga que ver con Bogotá ya tiene que ver con toda la Nación. Este es un país centralista, desde 1886, no desde 1991, estamos casi en los mismos conflictos que tuvieron los Estados Confederados anterior a la Constitución de 1886, cuando la disputa de poderes regionales nos llevó a tantas guerras civiles. Una de las razones por las que se hizo la Constitución de 1886 fue esa, hacer la unidad nacional, salvaguardar la unidad nacional para que no se sufriera y siguiera en detrimento de las regiones, dándose una lucha interna tan grave y tan violenta como la que estamos viviendo, pero que se daban por los partidos y por los poderes regionales.

Por eso, Presidente, yo quiero, en primer lugar, hacer sólo un preámbulo del tema, a fin de poder, con su venia, señor Presidente y con la de todos mis compañeros de la Comisión Sexta, poder abrir esta Comisión que siempre se ha caracterizado por escuchar a los diferentes sectores, y que nos declaremos en Sesión Informal para que escuchemos al Gobernador de Cundinamarca, a los señores alcaldes, a los diputados y a los interesados en este tema, del cual yo quiero tratar de fijar unos parámetros muy concretos, a fin de no salirnos del tema, porque no venimos a hablar de nada diferente, alcalde, sino de la propuesta que no solamente tiene usted, sino que tienen varios alcaldes del país, incluidos los de nuestras regiones, para la colocación de los peajes por decisión de los Concejos Municipales, y en el caso de Bogotá, del Concejo Distrital, por iniciativa del gobierno que usted preside.

Entonces la propuesta de este debate es de dos maneras, Presidente: En primer lugar, el tema de la conveniencia o de la inconveniencia de la colocación de peajes a la entrada o dentro de Bogotá; la conveniencia desde el punto de vista social, desde el punto de vista económico, desde cualquier otro punto de vista diferente al jurídico, ese debate lo van a dar los demás compañeros del Congreso, si quieren participar; lo va a dar el señor gobernador, los señores alcaldes, los señores diputados o a quien le interese ese proceso, el proceso de la conveniencia o de la inconveniencia. Ese debate no lo voy a dar yo, yo voy a dar el debate jurídico, y voy a decirle, señor alcalde, que la política en tránsito y transporte es una política nacional, que nosotros en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y ustedes, sacamos adelante la Ley 105 de 1993, ley que le dio fundamento al Ministerio del Transporte, anterior Ministerio de Obras Públicas. Es tan importante que esto se entienda, porque aquí vamos a encontrar el quit del asunto de los peajes.

La Constitución Nacional determina que el transporte es un servicio público esencial, determina también que existe un Sistema Nacional de Transporte y Tránsito, es decir, que todo lo que tenga que ver con tránsito y transporte debe estar tutelado por autoridad nacional, y la autoridad nacional, de acuerdo con la Constitución y a la Ley 105, es el Ministerio del Transporte. Eso quiere decir que los alcaldes dentro de su autonomía, pueden ejercer funciones que le otorgue la ley y que le disponga la autoridad, que es el ministerio, pero de ninguna manera pueden romper el cordón umbilical que existe entre el Sistema Nacional de Tránsito y Transporte, que existe a nivel nacional, y la suprema autoridad en tránsito y transporte, que es el ministerio y los municipios. Por eso es que la Constitución colombiana establece que ésta es una República Unitaria, artículo 1º de la Constitución, pero ese unitarismo del que habla la Constitución, es el que determina la política a seguir por todos los asociados en Colombia; existe una unidad de mando en determinadas decisiones nacionales, entre esas, el Sistema Nacional de Tránsito y Transporte. Por eso es que la Ley 105, en su capítulo primero, hace la integración del sector del Sistema Nacional de Tránsito y Transporte, y dice: Sector y Sistema Nacional de Transporte: Integra al sector del transporte, el Ministerio del Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte. Conforman el Sistema Nacional del Transporte para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el ejercicio anterior, los organismos de Tránsito y Transporte tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales, Distrito Capital, municipios colombianos y demás dependencias de los sectores centrales o descentralizados de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

Yo pregunto: ¿está claro o no está claro, que toda la política del transporte es una política de orden nacional?; ¿está claro que el ministerio ejerce la suprema autoridad en el Sistema Nacional de Transporte y Tránsito? Está demostrado constitucionalmente y está demostrado legalmente. Es decir, que cuando aparece la autonomía municipal, cuando los alcaldes se les faculta, y en el caso específico del Distrito Especial de Bogotá, a través del Decreto 1421 de 1993,

artículo 59, cuando le dice: El Concejo Distrital, en los términos del numeral tercero del artículo 12 del presente estatuto, podrá establecer dentro de los límites del distrito peajes en las vías de acceso a la ciudad o en las nuevas vías circunvalares y de alta velocidad. Su producto se destinará a la construcción. Esto quiere decir que este decreto está sujeto al Sistema Nacional de Tránsito y Transporte, porque en Colombia, a partir de la Constitución del 86, pero más en la Constitución de 1991, quedó como norma prevalente para estatuirse en cualquier accionar del Estado, la Constitución colombiana. Por eso es que el artículo Cuarto en la Constitución dice: La Constitución es norma de normas. En todo caso, de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales. Este ha sido el fundamento para que la Corte Constitucional en reiteradas jurisprudencias, hayan determinado que cuando un Juez, cuando un alcalde, cuando un funcionario, cuando un ministro, se encuentre frente a dos normas; una de carácter constitucional y otra de carácter legal, que determinan diferentes cosas sobre un mismo asunto, se debe aplicar la Constitución colombiana. Eso se llama Excepción de Constitucionalidad, que ha hecho tanta carrera, que hay muchas normas que los Congresistas no sabemos que están derogadas por la propia Constitución, que no podemos sacarlas adelante. Yo por eso peleo en esta comisión, para que legislemos de acuerdo a la Constitución, porque es vergonzoso como al Congreso se le está tumbando el 70% de las normas que producimos aquí. Es decir, nosotros perdemos el 70% de nuestro tiempo legislando, para que la Corte nos tumba con la Constitución, por la vía de la excepción Constitucional. ¿Para dónde voy alcalde?, a qué si la Constitución dice que la política en tránsito y transporte es una política nacional, pero además de eso, la Ley 105 dice que existe un sistema al que tiene que estar adscrito el Distrito de Bogotá, quiere decir que constitucional y legalmente, toda decisión que se tome en tránsito y transporte tiene que estar adscrita a una decisión nacional. Por eso es que el Decreto 101 de 2000, en el artículo tercero, de las funciones del ministerio, como suprema autoridad del Sistema Nacional de Tránsito y Transporte, dice que una de las funciones más importantes, leo textualmente: Emitir en su calidad de suprema autoridad del sector de transporte y el Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante, previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios, con el fin de asegurar la adecuada operación de la infraestructura del transporte. Eso quiere decir que este es un decreto ley, por encima del decreto que usted, alcalde, a través de una carta nos hace llegar. El Decreto 1421 está supeditado al Decreto Reglamentario 101, a la Ley 105 y a la Constitución, porque aprendimos nosotros, los que tuvimos la fortuna de ir a la Facultad de Derecho, aprendimos desde el alemán Hans Kelsen, que la pirámide invertida de la fortaleza de unas normas frente a otras, se da por la jurisdicción que ejerce la Constitución, por encima; ley nacional, decreto de la ley y los decretos de orden distrital, como es el caso, el 1421. Luego seguirían las ordenanzas departamentales, luego seguirían los acuerdos municipales. Eso quiere decir que si un acuerdo municipal transgrede una norma de superior jerarquía, esa norma es ya, por la Corte Constitucional inaplicable. ¿Qué le queremos decir con esta exposición?, ¿Alcalde?, que de insistirse en la colocación de peajes sin la tutela nacional que ejerce el ministerio, es decir, el concepto previo que debe otorgarle el ministerio al distrito para la colocación de peajes, esos peajes serán sencillamente inaplicables. Por vía de excepción, son inaplicables, no se pueden llevar a cabo, pierden, lo que decían en términos jurídicos más precisos, eficacia, no cumplen ninguna función.

Entonces, queremos llamar la atención sobre eso, porque no solamente es el caso suyo, alcalde, nosotros entendemos las dificultades que atraviesan los alcaldes frente al problema de las mallas viales; nosotros sabemos de la necesidad de recursos. La gente cree que los peajes hacen el mantenimiento de las vías en Colombia; mentiras, y aquí hay gente del Ministerio de Transporte que nos pueda refutar. Los peajes no alcanzan, ni siquiera el 25% de lo que vale el mantenimiento de las vías. El 75% de las vías las sigue manteniendo la Nación, el peaje no alcanza, esa es una cosa que no está dando resultados pero menos

ahora, cuando con el problema de la violencia, con el problema de la dificultad de transitar por las vías colombianas, los concesionarios están demandando a la Nación, entonces le está saliendo el triple dar esas concesiones. Entonces, el tema de los peajes, no es como la gente está pensando; esas estadísticas las podría dar de manera más técnica el Ministerio del Transporte. Yo simplemente hago esta introducción al tema y estoy haciendo un planteamiento de orden eminentemente jurídico. Yo le digo, Alcalde, que usted y todos los alcaldes del país, dentro de la autonomía administrativa que tienen, pueden proponer peajes, pueden inclusive, determinar en qué lugar hacerlo, pero no pueden desvincularse del Sistema Nacional, ni pueden, sin la autorización del Ministerio de Transporte, determinar los peajes en Colombia, porque es una política de orden nacional, así sea dentro de la ciudad, así sea para unas vías específicas dentro de la ciudad, porque cuando usted lee el mismo decreto, encuentra usted que hay una cosa muy concreta, y es que siempre, cuando se establece el peaje, para cualquier orden, por cualquier concepto, se determina que; vamos a leer el artículo 30, simplemente para ilustrar el tema, dice: Para la recuperación de la inversión, (estamos hablando de las concesiones cuando se entregan para peajes) la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, podrán establecer peajes y/o valorización; o sea, puede irse por valorización o puede irse para peajes. Dice: El procedimiento para causar y distribuir la valorización y la fijación de peajes, se regula por las normas sobre la materia. ¿Cuáles son las normas sobre la materia?, la Ley 105, el Decreto 101, que establece que se debe pedir autorización al Ministerio del Transporte. Luego, no es cierto que los alcaldes en Colombia tengan la autonomía para establecer peajes, no se pueden establecer de manera autónoma; tienen la posibilidad de hacerlo si sus concejos lo determinan, lo aprueban, siempre y cuando exista lo que la ley determina como el concepto previo vinculante. Esa palabra vinculante no aparece porque sí, vinculante quiere decir el cordón umbilical que existe entre la política nacional del transporte, entre la suprema autoridad del transporte que se llama Ministerio del Transporte y las autoridades locales o las autoridades regionales.

Yo quiero dejar ahí, pero le pido, Presidente, que una vez escuchados los alcaldes, el gobernador, pueda hacer yo una última intervención, para traer los argumentos finales y concluir en lo que yo he determinado, la ineficacia de los posibles peajes municipales, cuando se salen de la órbita nacional, de la Constitución y de la Ley 105.

Presidente:

Vamos a darle un orden al debate. ¿Quiere la Comisión que se declare Sesión Informal?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Presidente, si bien hay una lista de invitados, no sé si de pronto por agilidad, se podría pensar en que tanto los alcaldes como los diputados nombren como una especie de voceros; no sé si tengan de pronto una unanimidad en lo que van a plantear, en las inquietudes que se quieren recoger en este debate, o si simplemente pues se abre una lista de invitados y aquellas personas que tengan la posibilidad de participar, lo hagan; pero antes, yo tengo unas observaciones, y no sé si las podemos hacer antes de que se intervenga, porque creo que aquí hay algunas inquietudes que me imagino que tanto el alcalde como el gobernador deben resolver en el curso de sus intervenciones, porque más que el tema jurídico, que lo trata el Senador Chávez, de qué prima, si la Constitución, un decreto reglamentario, un decreto-ley, pues es obvio la pirámide kelseliana, pero más que un tema jurídico, yo creo que este debate es: ¿Qué tan conveniente es?, y lo que se ha dicho siempre, cuando se pone en la balanza el tema de los peajes, claro, va a afectar a mucha gente y especialmente, Alcalde, ahora usted nos cuenta el priorizador que hizo de cómo los que pagamos tributos en Bogotá queremos participar y queremos financiar el Plan que usted

acaba de presentar al Concejo de Bogotá, por ejemplo el tema de los peajes aparece en uno de los primeros lugares, y es que el tema es muy sencillo, porque es que el que vive en Bogotá, yo diría que escasamente, de pronto una vez a la semana, tiene la posibilidad de salir a recrearse a un lugar de esparcimiento con su familia, a cambiar un poco de la cotidianidad de la ciudad, pero si usted hace de pronto esa encuesta, especialmente a los municipios de Cundinamarca cercanos a Bogotá, y esas personas que habitan, que duermen en esos municipios y que trabajan en la Capital de la República, indiscutiblemente son los que se van a ver inmensamente perjudicados, y beneficiados, claro, porque con esa plata se va a mejorar la malla vial, con esa plata se van a hacer unas obras, con esa plata se van a hacer una serie de troncales para mejorar el flujo de tráfico, pero si ponemos el priorizador, yo creo que los habitantes de Bogotá no se verían tan gravemente afectados, como sí se verían afectados quienes habitan en los municipios circunvecinos a la Capital y vienen todos los días a trabajar, a estudiar en la Capital de la República. Entonces, le propongo esto: Escuchemos las inquietudes de los invitados, después nos da la palabra a los Senadores que queremos intervenir, y como conclusión del debate, escuchamos la intervención del alcalde y del señor gobernador.

Presidente:

Bueno. Tiene la palabra, según el orden de las invitaciones, el señor Gobernador de Cundinamarca.

Doctor Alvaro Cruz, Gobernador de Cundinamarca:

Yo, solamente por metodología, señor Presidente y honorables Senadores, me parece que es mejor escuchar al señor Alcalde, que haga su presentación; yo hago una intervención muy corta y luego sí continúen en el orden que ustedes consientan.

Presidente:

Bueno, vamos a aceptar la insinuación del gobernador y vamos a fijar la siguiente metodología: Va a intervenir inicialmente el doctor Antanas Mockus; posteriormente se le brindará el uso de la palabra al doctor Alvaro Cruz; posteriormente está abierta una lista en la Secretaría para los alcaldes, concejales o diputados que quieran intervenir en representación de la comunidad de Cundinamarca. En su orden se han inscrito: El Diputado Jorge Orlando Gaitán, el Diputado Fredy Sánchez y el doctor Víctor Rodríguez, ex candidato a la Gobernación de Cundinamarca, hasta el momento. Entonces, tiene la palabra el señor Alcalde de la ciudad de Bogotá.

Doctor Antanas Mockus, Alcalde de Bogotá:

Bueno, lo primero es agradecerle, Presidente, esta oportunidad de discusión pública y de discusión democrática. Lo segundo, es agradecerle al Citante que haya especificado el tema y haya puesto en primer lugar el tema del ordenamiento jurídico, y compartir con él pues lo obvio. Es que lo que se va a hacer tiene que estar inscrito en el ordenamiento jurídico colombiano y siendo la primera meta del Plan de Desarrollo de Bogotá, aumentar el cumplimiento voluntario de la ley, mal haría yo en invitar a que nos saliéramos de la ley; es decir, coincidimos, si se quiere en términos de importancia y objetivos, para el actual Alcalde de Bogotá es más importante que aprendamos todos a cumplir y a interpretar adecuadamente la ley que incluso el tema de mantenimiento vial. Entonces, coincidimos radicalmente en eso.

Quisiera matizar parte de lo que usted dijo e invitarlo a reflexionar. Simplemente revisando la fuerza jurídica del Estatuto Orgánico de Bogotá, o sea, el Decreto 1421 no es un decreto Distrital, es un decreto presidencial, con fuerza de ley, ordenado en la Constitución, es una ley Orgánica, es algo que desarrolla un tema constitucional y que ya está aprobado en jurisprudencia, que tiene prevalencia sobre disposiciones otras. Por ejemplo, si hay conflicto sobre un tema explícitamente tratado en el 1421 y la ley que regula la vida municipal, prima el Estatuto Orgánico de Bogotá. Eso simplemente para decir que la discusión es más sofisticada. Podríamos entrar de una vez en el detalle de dónde vamos en la discusión jurídica. Creo que le da la razón a los contradictores en el sentido de que en algún momento el Ministerio de

Transporte y su concepto es indispensable; es mi opinión en este momento. De tal modo que usted puede estar tranquilo, aquí no va a haber ruedas sueltas, no va a haber Repúblicas independientes ni nada de eso, pero al mismo tiempo, lo invito a que revise bien las disposiciones, para mirar cuáles son las facultades de quién. Entonces, lo que a mi juicio en este momento está claro, es que el distrito y el Concejo Distrital, es el que establece la tasa, que es un mecanismo tributario, previsto en la Constitución y cuya fijación se le da al concejo, y el concejo puede darle a una autoridad administrativa, en este caso la alcaldía, la potestad de fijar las tarifas, de fijar los métodos de cálculo, etc. La ubicación de casetas y la operacionalización última del modelo requeriría, a mi lectura actual, (puede que haya abogados que muestren otras cosas) el Ministerio de Transporte es absolutamente crucial en esa discusión y ahí entran consideraciones de ingeniería de transporte, de conveniencia y relación de unos peajes con otros, una serie que desarrolla el principio filosófico que usted ha argüido, que es: una entidad territorial no puede regular un tema de estos, desconociendo los impactos regionales o los impactos como antecedente a nivel nacional. Entonces, si yo tuviera que resumir la discusión jurídica de este momento: Corresponde al Alcalde de Bogotá la iniciativa, corresponde al Concejo de Bogotá la decisión; la operacionalización, dada la decisión del concejo, la inicia, la prepara, hace los estudios, etc., la alcaldía, sobre la base de la autorización. Sobre eso, se da una concertación con el Ministerio de Transporte de dónde es viable, dónde no es viable, etc. Esa es la lectura que yo tengo del proceso que pasa por el reconocimiento de la autoridad del Ministerio del Transporte. Entonces, dicho de otro modo, hacer una negociación complejísima, ir al detalle, mirar los flujos de carros en cada vía, decir qué cambia si pongo la caseta medio kilómetro allí o allá, no tendría ningún sentido preparar eso entre el Ministerio de Transporte y la alcaldía, para que después el concejo, por alguna razón, diga que no. Entonces ese sería un camino: Hacer la parte larga del camino, con una válvula complicada al comienzo.

Hemos conversado ya algunas cosas con el Ministerio de Transporte, además, de verdad, parte de la cultura democrática es ilustrar a la ciudad y al país sobre la importancia de estas coordinaciones. Entonces el Ministerio de Transporte es renuente a algunos de los peajes, pero por ejemplo, quiere ayudarnos a Bogotá a resolver el tema de ALÓ, y el tema del ALÓ no se resuelve sin peajes. Entonces, por lo menos en uno ya estamos de acuerdo. Entonces queremos trabajar cooperativamente con el Ministerio de Transporte, es nuestra voluntad, pero queremos también desbloquear un obstáculo que se ha visto, que es el de la autorización para peajes, el concejo no la ha dado desde hace 2 o 3 años, y entonces queremos saber si esa puerta se desbloquea y entramos en un proceso afinado.

Me permití sugerir, mientras el Senador Samuel Moreno intervenía, como no sólo perjuicios, sino beneficios, en el tema del establecimiento de peajes. Quiero plantearlo un poco a la inversa, o sea, de todos modos hay algunos bogotanos que trabajan afuera y no sólo salen el fin de semana, aceptando el argumento de que la mayoría al salir una o dos veces, los peajes los tocan marginalmente, pero sí hay bastantes bogotanos, que son poseedores de industria, etc., que tienen que transitar. Ellos en algún momento estuvieron en un dilema parecido: Si preferían pagar un peaje y tener una vía en mejor estado o si preferían no pagar peaje. Obviamente que lo que cualquiera preferiría sería buena vía y no pago de peaje, pero entra uno en un dilema que es sopesar costo y el beneficio. Entonces lo bonito de la fundamentación teórica de los peajes es lo siguiente, y por eso es mejor peaje que otras alternativa: Es que el peaje se le cobra al que usa la vía, no al que tiene una casa allá y que nunca usa la vía. Entonces, sólo la sobretasa compite con el peaje, porque la sobretasa de la gasolina es una fuente muy importante y muy legítima para el mantenimiento, pero no alcanza ni dentro de Bogotá ni fuera de Bogotá. Entonces hay una necesidad, hay unos efectos económicos de las vías en mal estado, que lo voy a resumir: Uno es, pierde uno tiempo. Una sociedad que va hacia la productividad, el tiempo es importante; una sociedad premoderna, el tiempo se va todo el que sea, pero si uno logra ahorrar 15 o 20 minutos al día, por lo menos, porque las vías están en mejor estado, eso

ayuda a hacer la sociedad más productiva, ya sea porque trabaja uno más tiempo, ya sea porque descansa uno mejor, pues todos sabemos que rodar por una avenida con trancón y sobre todo con huecos o con trancón agravado por no mantenimiento de las vías, no es una forma muy adecuada de descanso; si lo fuera, si alguien me demostrara que hay ese descanso, yo estaría dispuesto a evaluar el argumento, algo así como !Viva el trancón!, es una forma de recreación. Ahí uno piensa muchas cosas, o sea, si me defendieran ustedes el trancón de manera convincente, yo diría: vale, pero a la fecha no conozco personas que me lo hayan defendido, es decir, no he podido evaluar argumentos de ese estilo. Entonces hay un beneficio por tiempo y el otro beneficio es por mantenimiento, es decir, los ciudadanos de municipios vecinos que entren en carro particular o en vehículo de transporte de carga, porque el transporte público no está previsto gravarlo, esa persona paga, pero también reduce costos de mantenimiento, o sea, está probado, porque si no, no se haría mantenimiento, está probado que al transportador le conviene que la vía esté mantenida, y tenemos ese objetivo. Creo que es mejor tener vías mantenidas, y las vías mantenidas tienen que ser financiadas y tenemos una serie de fuentes de financiación posibles. El carácter nacional del Ministerio de Transporte y la conciencia de que el mantenimiento es importante, no llega hasta el punto, estoy seguro, de proponer que se reforme la Ley 60; quitemos platica en salud y educación, y le dediquemos al mantenimiento los departamentos y los municipios, no me lo imagino. Entonces el ministerio quiere regular, fijar políticas y tiene toda la razón, pero no hay instrumentos nacionales de financiación del mantenimiento; o sea, la Nación financia muy poco dentro del distrito, de mantenimiento. Entonces el distrito está librado a su propio esfuerzo fiscal para dar el mantenimiento. Entonces el ministerio, a mi juicio, debería entrar en una posición relativamente modesta, porque al ministerio obviamente le interesa que las vías de Bogotá estén bien mantenidas, pero si uno le dice: Bueno, ¿y cuánto aporta a mantenimiento? Lo digo a construcción, ALÓ, por ejemplo, está comprando en parte con recursos de la Nación, pero los terrenos para ALÓ, se están comprando con recursos de regalías, pero si uno mira el mantenimiento, el mantenimiento está librado a los esfuerzos que haga Bogotá. Entonces, el modelo viejo ¿cuál hubiera sido?, pues la factura, el Ministerio de Transporte; mire, haga usted la tarea, pásame los 200.000 millones que cuesta el mantenimiento de Bogotá y yo lo hago, como Alcalde, yo ejecuto esa plata, pero transfíramela, pero es que no hay ninguna esperanza de que la Nación nos transfiera recursos para mantenimiento de vías en Bogotá. Entonces, ya esta discusión es hasta medio rara, porque lo que estamos es rogando que nos dejen hacer un esfuerzo fiscal propio, no estamos pidiendo, estamos pidiendo permiso para pedirnos. Ahora, soy consciente que al pedirnos los bogotanos, también en algún sentido estamos pidiéndole una contribución a los vecinos, es cierto, pero cuando los vecinos han tenido el problema simétrico, nosotros no nos hemos negado a colaborar; o sea, yo de verdad invito a que ustedes revisen la prensa, si cuando se establecieron todos los peajes alrededor de Bogotá, si yo, Antanas Mockus, se opuso a esos peajes; si el Alcalde o su equipo en ese momento se opusieron, o si los líderes bogotanos, los Senadores elegidos en Bogotá, si alguien se opuso a que alrededor hubiera peajes. Entonces, ¿qué pasó?, que los bogotanos, una idea es, que ni nos dimos cuenta, esa sería la versión ingenua; la otra es que entendimos que había un costo y un beneficio. Ahora, una cosa clave es la destinación específica de los peajes. Si yo estuviera poniendo peajes para financiar el arreglo a Monserrate, entonces habría una desconexión entre la causa del pago y el uso. Lo bonito de cobrar el peaje es, que lo paga el que usa la vía y se beneficia el que pagó y usa la vía.

Voy a ceñirme de ahora en adelante, a la presentación del Power Point, pues tengo una interpretación bien bonita de la autonomía Distrital, pero quiero subrayar en este caso, que es una autonomía sobre todo para cobrar a nosotros mismos; es decir, ha habido una transición, ha habido una evolución, ya no estamos en la idea de que vamos a cobrarle a los cundinamarqueses o a los que pusieron los carros en los municipios vecinos. El desarrollo más probable de esta facultad es muy elemental, es: Nos cobramos todos, no es

discriminatorio, como se nos acusó en algún momento, y todo esto para demostrar que escuchamos y que ajustamos el proyecto; o sea, estamos dispuestos a reconocerle la razón a la gente cuando argumenta con argumentos. Segundo, todavía para subrayar ese aspecto, Bogotá y Cundinamarca han tenido una larguísima historia de peleas típicas distributivas, peleas de puro gana-pierde. Casi cualquier otra región colombiana tiene ejemplos de gana-gana entre región y capital. Entonces usted se va a mirar la relación Valle-Cali, Antioquia-Medellín, eso tiene una relación cariñosa, los dos nos hemos empeñado en construir una mesa de planificación regional, y ahí va avanzando. Hemos vinculado a la misma CAR. Es obvio que la multa de la CAR ha sido como una especie de sorpresa intempestiva, pero ya hemos conversado sobre ese tema y vamos a ver qué caminos hay para resolver razonablemente, pero definitivamente si Bogotá y Cundinamarca no colaboran, le irá a Bogotá y a Cundinamarca mal, tal vez a los dos super mal, porque, digamos, se debilita mucho; un ejemplo típico es Soacha, pues Bogotá podría decir: Soacha es problema del señor gobernador, del alcalde y del concejo, y todos tenemos claros indicios de que problemas sociales como el de Soacha, se resuelven haciendo un esfuerzo nacional, regional, distrital y acomodando las instituciones. Si nos quedamos congelados en las instituciones que tenemos, tendríamos dificultades previsibles a futuro.

Miremos un poco la situación actual y les resumo el texto actual. Básicamente se trata de obtener del concejo la luz verde para arrancar hacia peajes internos y también peajes en las vías de acceso, pero no cobrando el acceso, sino cobrando el uso de la vía; es decir, la tasa tiene esa estructura, el peaje es una tasa y la tasa cobra algo que se ofrece a cambio; ese es el principio rector en todo el tema de peajes. Un paréntesis conceptual: En la cita que hacía el Senador invitante, mencionada que había dos fuentes posibles para financiar el desarrollo malla vial y vías, que eran valorización y peajes. Lo interesante es que para vías nuevas es razonable y sensato cobrar valorización, pero yo me imagino la reacción colectiva si uno dijera: Todos los años le llega una valorización por el mantenimiento. De nuevo, si esa es la teoría, yo me acomodo, pero legislemos en ese sentido, modifiquen ustedes la ley y orientémonos a mantener con valorización. Ahora, todos ustedes saben que cobrar valorización es bastante más complejo, más dispendioso que cobrar peaje, entonces hay un tema técnico; dicho de otro modo, la gran desventaja es que valorización no es proporcional al uso de la vía. En el momento de la construcción sí hay efectos de cambio de valor de las propiedades, que explica que la ley haya previsto valorización; o sea, que a usted le abren una buena vía cerca de su predio, valoriza su predio, pero que usted todos los años esté pagando valorización por mantenimiento, me parecería jalar el concepto de valorización más allá de lo justo.

Entonces, empecemos con las cuentas: Cada bogotano tiene 2 metros de carril vial al frente. En Bogotá tenemos 13.693 kilómetros de malla vial; la local es más o menos la mitad; las vías principales son 2.000; las vías secundarias, las que conectan lo local con la principal, son 4.948; en buen estado está cerca del 40%; en mal estado cerca del 30%; en regular estado y en mal estado, en cada uno de esos casos, cerca del 30%.

Un tema importante, todavía en Colombia existe gente que piensa que el mantenimiento se da una sola vez en la vida, y que dado ese mantenimiento, queda la cosa eterna. El mantenimiento por definición, es una función permanente y que tiene que ser financiada permanentemente; por eso la diferencia entre valorización y peajes es tan importante en este caso; es decir, si es una función permanente, toca financiarla permanentemente, tengo que tener un flujo permanente de dineros que me permitan suplir esa función. A la ciudadanía no le interesa que las vías duren 5 o 6 años bien, les interesa es que uno se pueda olvidar del mantenimiento, pero para poder olvidar el mantenimiento, hay que generarle recursos.

En este momento se le dedica el 50% de la sobretasa de la gasolina y toda la sobretasa de ACPM a ampliación, mantenimiento y reparación; es decir, todavía hay una pequeña carga de ampliación que va con

cargo a este recurso, y es cuando usted tiene el dilema entre ampliar y mantener. Entonces, por eso la recomendación internacional es: Cuanto más puede usted amarrar recursos de destinación específica a mantenimiento, mejor; obvio que en algunos casos está previsto que los peajes se dediquen también a construcción, estilo ALÓ, es decir, allí vamos a tener que financiar parte de la construcción con peajes pero el ideal sería proteger financieramente el mantenimiento.

En cultura de mantenimiento, más vale estar gastándole al mantenimiento a tiempo, permanentemente, que gastarle relativamente cuando es tarde. Parte del lío de Bogotá es ese, que el mantenimiento histórico dado fue demasiado bajo y buena parte de las vías ya construidas, tienen que reconstruirse. Hay casos también en que la vía tenía unas especificaciones que no resistieron el tránsito, el peso por eje actual, entonces también hay vías que fueron construidas para vehículos livianos y que no aguantan el tránsito de vehículos como los actuales.

El 1421, al que me he referido y que tiene un rango alto en la pirámide que se mencionó, es obvio que si hay contradicción entre el 1421 y la Constitución, aplico la Constitución inmediatamente. Si hay tensiones entre dos leyes, considerables ambas como orgánicas, me atengo al debate jurídico y trato de buscar el mejor concepto jurídico o el pronunciamiento de las cortes, y si ésta no fuera una ley orgánica y compitiera con una ley orgánica, pues acepto la primacía de la ley orgánica.

Bien, en el año 2000 se destinaron a la malla vial estas sumas: 77 por sobretasa a la gasolina y 7.000 más. Esto da 84.000 millones de pesos. Adicionalmente se destinan recursos de la Bolsa Común de Presupuesto Distrital, de acuerdo con la disponibilidad de los mismos. Los 80.000 millones del impuesto unificado de vehículos, que se podría sumar a estos, la ley no les fija destinación específica; ahora, buena parte de esto se invierte en control, en regulación de tránsito. Digo parte de esto simbólicamente, porque entran a un fondo común, pero de ese fondo común hay que sacar todo el gasto de Secretaría de Tránsito y de Control.

La ampliación, mantenimiento y la recuperación de la malla, vale en pesos de 2001, más de 250.000 millones anuales. Entonces, mirando las cifras anteriores, tenemos como 84.000 millones de ingresos fijos para ese campo. Uno puede revisar en los años anteriores, se han a veces tomado 20.000, 30.000 del fondo común para tratar de completar eso, pero en términos generales, perdón, y además tenemos un retraso, mantenimiento no oportuno, reconstrucción no hecha oportunamente, que vale cerca de un billón y pico, 1.7. Dicho de otro modo, si uno quisiera hacer un milagro que no es factible, que es poner todas las vías de Bogotá en buen estado ya, o sea, de un totazo, deberíamos conseguir un billón, 700.000, la mitad de la reforma tributaria nacional, para dedicarse. Quiero invitar a los vecinos de Bogotá, al gobernador, a que tengamos muy en cuenta eso, y quiero invitar en general a los colombianos a que sean solidarios. No le estamos pidiendo a Colombia que cotice toda Colombia para resolver los temas de la capital, pero sí les aseguro que una parte del orgullo nacional podría incrementarse si Bogotá avanza en la resolución de un problema como el de los huecos. En muchos países el Gobierno Nacional cubre el tema de mantenimiento de la capital, y no estoy reclamando eso, estoy reclamando que nos dejen trabajar el tema con la interpretación lo más generosa posible, de las normas para que Bogotá pueda hacer el esfuerzo tributario, una parte del esfuerzo tributario siendo compartida en algún grado, pero también los beneficios; o sea, si un vecino de Bogotá, un habitante de Chía no entra a Bogotá, no paga, cero peaje, no se le está cobrando por ser habitante de Chía, se le está cobrando por pasar por las calles de Bogotá, igual que se le cobra a los de Bogotá, por pasar en las calles de Bogotá.

En Bogotá circularon cerca de un millón de vehículos, de los cuales casi un tercio está matriculado en otros municipios y no paga impuestos al Distrito. Precisamente no abordamos el tema por este lado, porque hubiera sido la clásica lógica distributiva: quitémosle a Cundinamarca. Entonces yo quiero es que pongamos una balanza: los beneficios que generan esas matrículas, con el pequeño perjuicio que

he señalado. Es decir, el vecino de Bogotá va a tener un costo, pero a su municipio no se le está quitando los ingresos derivados de la matrícula de los carros. Yo no los tengo tasados acá, podríamos hacer la comparación económica, y creo que sigue favoreciendo a los municipios vecinos. Dicho de otro modo: El flujo de cundinamarqueses hacia Bogotá, no alcanza a constituir un tercio de lo que podría ser el uso de las vías en Bogotá; en cambio reciben los recursos más o menos correspondientes a un tercio de ese impuesto que suma 80.000 millones de pesos, con dos tercios de la gente tributando; o sea, si el impuesto unificado de vehículos se pagara todo en Bogotá, tendríamos 40.000 millones de pesos que dejarían de entrar en los municipios vecinos y se vendrían a las arcas de Bogotá.

Bien, está el desagregado de los vehículos, digamos, el servicio público, pues es menos del 10% del total; el particular es 880.000, y el resto, los vehículos particulares son 882.000. Aquí está más desagregado: Total Automotores Públicos: 77.000; Total Privados: 883.000. Entonces quiero subrayar, que a quienes se les va a cobrar el peaje, sería el transporte privado. Es que a veces se nos olvida que salvo las rutas de Transmilenio, que tienen ya un esquema independiente de financiación, el mantenimiento lo pagan los de carro, pero se benefician los de carro y los de bus. Entonces es redistributivo y en Colombia lo redistributivo hay que protegerlo. Entonces el esquema democrático es, discusiones como estas, que conducen después de sopesar, escuchar y mirar consecuencias, vamos a contribuir de esta manera, vamos a poner un fondo común y con ese fondo común, hacemos ciertas tareas de beneficio común, que son el aspecto que yo estaba subrayando. Cada vez que nos oponemos a esquemas tributarios, casi en todos los casos estamos oponiéndonos a esquemas de redistribución, que le pegan a uno de los problemas típicamente vistos en Colombia, que es altísimo diferencial de ingresos, la concentración de ingresos y de riqueza, y cuando usted pregunta en cualquier país democrático, ¿cómo se combate eso?, le dicen: Con impuestos, con tributos. Entonces los líderes tenemos el deber de explicarle a la gente cuándo los tributos son redistributivos y en qué aspecto son redistributivos. Resumiendo, los peajes serían un instrumento de redistribución. Todos los cundinamarqueses que vengan a Bogotá, vengan en carro o no, se beneficiarían y pagarían los que tienen carro.

Aquí están las cifras por ingresos: 62% de los que ingresan son particulares; 13% son de carga; 25% de servicio público. La mayor boca de Bogotá, la mayor entrada de Bogotá es la Autopista Sur, y el mayor flujo de vehículos particulares se produce por la Autopista Norte. Allí hay gran cantidad de personas que trabajan en Bogotá, pero viven fuera de ella, pero también a la inversa. De otro modo, cuando en nuestra sociedad todavía una cuarta parte de las personas viven con menos de 2.600 pesos al día, obviamente si a una persona de esas uno le cobra un peaje, cedo inmediatamente a cualquier argumento, pero se trata precisamente de no cobrar a esas y cobrarle a otras para beneficio de todas, incluida la que gana menos de 2.600 pesos diarios.

En el sistema de peajes actual hay 15 casetas que no fueron bloqueadas por los bogotanos, que fueron toleradas y aceptadas racionalmente, como un mecanismo de mejora de la región, y estas 15 casetas obtienen 70.000 millones al año y no se transfiere ni un centavo de participación a la ciudad. De las 7 vías de acceso, 6 están concesionadas, o sea, tienen un sistema de mantenimiento, aunque en algunos casos, tal vez de construcción, financiado con recursos de la ciudad. O sea, si uno quisiera presentarlo agresivamente, diría: Este es el cerco de los peajes a Bogotá, y Cundinamarca sacándole el jugo a los bogotanos para mantener sus vías en buen estado; pero son vías en buen estado también para nosotros. Entonces, estamos convencidos de que esos peajes cumplen una función económica porque mejora las vías, mejora la economía y cumple una función social, porque mejorar las vías es mejorarlas para todo el mundo.

Estas son las tarifas, son tarifas diversas, están estructuradas por categorías y tal vez lo más importante es que el total llega en una relación como de 1 a 5, 1 a 6, aquí es 4.53; o sea, el vehículo más pesado de todos, paga sólo 4 y media veces lo que paga el vehículo más liviano. Esto en términos de lógica económica, busca rebajar los costos

de los vehículos más grandes, y va un poco en contra de la lógica de que los vehículos más grandes son los que más desgastan las vías; o sea, cuando se hace una tarifa de estas, se busca que los dueños de carros subsidien el transporte de carga, y esta es una filosofía que compartimos, porque cuando se afecta el transporte de carga, puede haber un efecto obviamente en general muy pequeño sobre el valor de la carga. Si hubiera cargas muy económicas, si hubiera cargas que el transporte valga el doble o el triple de lo que vale el bien, ahí en algún momento puede volverse un factor importante el peso del peaje, pero si ustedes me hablan de un cargamento de flores, lo que vale el cargamento de flores, comparado con lo que vale el peaje, es chichiguas; o sea, lo que se busca es ofrecerle un servicio como contraparte, es decir, uno puede comparar lo que le vale al camión transitar por una ciudad llena de huecos, a lo que se beneficia el camión, transitando por una ciudad con buen mantenimiento.

Este es el texto del Estatuto Orgánico y remitiendo a otro artículo del mismo estatuto, plantea que se podrán hacer peajes, ¿dónde?, en las vías de acceso o en las nuevas vías circunvalares o de alta velocidad. Entonces aquí tenemos una restricción jurídica. Vamos a ver qué es, cómo se reglamenta, vemos si interpreta nuevas, si es que pudiera ponerse ahí técnicamente un peaje. Todos ustedes se imaginan, que a una vía llena de intercomunicaciones, es muy difícil ponerle peaje, porque cualquiera se salta el peaje. Entonces, es también un problema técnico que espero entiendan. Es decir, si por la dinámica del proceso resultan varios peajes ubicados en las puertas, es porque en las puertas es donde el control es más fácil y no en la mitad, o sea, en plena malla vial, donde uno puede esquivar fácilmente el peaje.

La definición del peaje, es una tasa que se cobra a los usuarios (no se le cobra a no usuarios) de determinadas vías distritales, en su condición de propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos automotores; ¿cuáles?, los que se benefician con la calidad y seguridad que esas vías ofrecen.

La propuesta, lo que le presento al concejo es: Establézcase como lo autoriza la ley, dentro de los límites del Distrito Capital, el sistema de peajes autorizado, y obviamente mencionamos desde el texto mismo, nuestra disposición a coordinar con lo que se entienda que son las facultades del ministerio, a la luz de la Ley 105: Sujeto a pasivo: Son sujetos pasivos de la tasa de peaje los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, que hagan uso de la vía sometida a peaje;

El hecho generador: Es el uso mediante el cual los vehículos automotores de las vías que permiten transportarse en las áreas urbanas y rurales, que comunican a Bogotá con el resto del país. En el texto, incluso, claramente, explícitamente se dice que no se podrá hacer doble peaje; es decir, nosotros no tenemos ningún derecho a volver a cobrar por el uso que ya cobra otro peaje de una vía que está mantenida con cargo a concesión, con cargo a inversión nacional o regional. También, el otro uso es el uso de vías de altas especificaciones y el de vías circunvalares o de alta velocidad, que se construyen en jurisdicción del Distrito Capital y cuyo mantenimiento y operación sean de competencia de Bogotá. Entonces, no se someterán en ningún caso al sistema de peajes Distrital, las vías construidas por el Gobierno Nacional para la interconexión con la red de carreteras nacional o internacional, incorporadas a ésta o cuyo mantenimiento o rehabilitación en el territorio del Distrito, se halle a cargo del Ministerio de Transporte e Invías. Simplificando el argumento: No va a haber doble cobro.

Los recursos serán invertidos en mantenimiento, rehabilitación y construcción de las vías sujetas a peaje. Aquí hay una relación muy uno a uno, entre el cobro y el mantenimiento. Eso le garantiza al que paga el peaje, de que no le pusieron el peaje acá para arreglar la salida del otro extremo de la ciudad, sino que el cobro se destina al arreglo correspondiente.

Tarifas: Se restablecerán tarifas diferenciales que tendrán proporción con los costos de operación de la vía, las distancias recorridas, pues el ideal es obviamente el retén electrónico. En Malasia o por allá, ya hay sistemas donde usted lleva en el carro una tarjeta de crédito o

su equivalente, y un aparato le va debitando. Si usted pasó debajo de 10 aros de esos, si pasó a las horas pico, le cobraron más duro. En mi Gobierno no vamos a ver esa tecnología acá, pero hay que pensar que esto puede mejorar mucho hacia futuro, porque es un cobro de peaje indoloro pero efectivo; o sea, eso no frena el tránsito, es mucho más compatible con la libertad que el Pico y Placa, porque simplemente si usted rueda a horas de alta congestión, usted paga; si usted madruga a las 3 de la mañana, tiene un cobro bien bajito. Bien, pero eso hay que preverlo, el sistema va a evolucionar cuando se establezca en esa dirección de creciente racionalidad. Igualmente, lo otro que autoriza el Acuerdo del concejo, es que para el recaudo del peaje, se realizarán convenios con entes privados o públicos, que sean especializados en dicho servicio y/o con los concesionarios, en el caso de construcción de vías nuevas remuneradas, vía peaje, remuneradas o parcialmente remuneradas con vía peaje; ¿por qué instalar?, por la presión que ya expuse sobre los recursos de inversión social que actualmente se utilizan en la malla vial, es decir, 200.000 millones de pesos que es lo deseable. El equivalente de mantener las vías, es lo que cuesta educar con los costos distritales, 200.000 personas, es decir, estamos con la meta en el Plan de Desarrollo de subir a 82.000 estudiantes nuevos. Eso requiere como 120.000 millones para construcción, por una sola vez, y de ahí en adelante, 80.000 millones de pesos anuales. Entonces, o lo hacemos o dejamos de hacerlo. Yo sé que la ciudadanía se duele mucho por el mal estado de las vías, pero si uno tiene que sacar de la misma bolsa, uno se dolería más por dejar a jóvenes y niños bogotanos sin educar, y por eso es tan importante construir una fuente de destinación específica en este terreno, reforzar una que ya existe, que es la sobretasa.

Ahí abajo precisamente está el resumen de lo que acabo de decir; es decir: Si usted tiene un inversionista internacional que viene a su ciudad y visita Puente Aranda, zona reputada como zona industrial, y la ve llena de huecos, dice: Estos tipos no han entendido que mi camión necesita una vía mínimamente en buen estado.

Entonces lo que se busca en el articulado propuesto, es: Adoptar la tasa de peajes; establecer el sistema; adoptar la definición; el sujeto activo es como se mencionó; el sujeto pasivo es como se mencionó; el hecho generador está expuesto muy en detalle, está el claro compromiso de no ir a gravar dos veces la misma vía; el destino de los recursos, está mantenimiento, rehabilitación y construcción de las vías sujetas a peaje; las tarifas, se establecerán tarifas diferenciales, en proporción a los costos de operación, las distancias recorridas, probablemente en muchos casos serán distancias medias, características de los vehículos, etc., considerando el recaudo necesario para el adecuado mantenimiento y desarrollo; autorización para celebrar convenios. Ese es el articulado, es decir, esto más bien para que ustedes chequeen que entre lo que expongo y lo que está en el articulado, no hay diferencia, o sea, son las mismas autorizaciones que he señalado.

Entonces simplemente agradezco al Senador Citante, agradezco al gobernador por su presencia y el interés de los líderes regionales que tienen un rol muy importante en esto. En resumen, estamos ante un tema que obviamente afecta fundamentalmente a Bogotá, afecta en algún grado a los vecinos y beneficia a Bogotá, a la región y al país, entonces por favor ayuden a sacar adelante una iniciativa de beneficio nacional.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Kemel George.

Honorable Senador Kemel George González:

Alcalde, supongamos que el sistema de peaje es un buen sistema, un buen modelo que se establece, pero ¿dónde están los peajes?, ¿cuántos son?, ¿las tarifas, etc.? Es que se ve que es un buen modelo, supongamos eso. Como la gente le gusta seguir los buenos ejemplos, algunos otros alcaldes pensarán que como es un buen modelo, hay que seguir el buen ejemplo y establecer sistemas de peaje, porque la explicación suya vale para todo, no es específica para una capital. Entendí, que es la pregunta, que por el tipo de estatuto orgánico que tiene la ciudad, derivado de la Constitución, no es automático el que esto se siga, que también derive ahora en una explosión nacional de

que cada ciudad tenga que resolver su situación problemática de la malla vial por el sistema de peajes. No se deriva, es algo específico de Bogotá que requeriría, como dice el Senador Chávez, que en el caso que sea, no de la capital, sino de otro municipio, de otro distrito, tendría que ser mucho más pensado en el ordenamiento jurídico; es la pregunta.

Alcalde de Bogotá:

Sí, todos debemos ser cautelosos para que esto no genere peajes en cada uno de los 1.020 municipios del país. El argumento que usted acaba de dar es claro y a ese yo le sumaría mi argumento inicial, sobre el visto bueno en una etapa posterior del proceso, del Ministerio de Transporte; o sea, el Ministerio de Transporte guarda es sus manos un instrumento de control, los concejos tienen que sopesar esto, de hecho, si usted mira en el caso de Bogotá, implantar peajes no es tan fácil, llevamos mínimo 5 años pidiendo peajes al concejo, y el concejo ha sido cauteloso, entonces no me imagino que sea fácil establecerlos. O sea, habría un control, porque de todos modos es una carga para la gente; o sea, estamos es pidiendo un permiso para cobrarlos.

En el proyecto inicial se había planteado así por el desbalance que existe por matrícula de vehículos afuera, pero ese no es un problema de todos los municipios de Colombia. Entonces creo que se puede dar una voz de tranquilidad al país, en el sentido de que no es previsible, dentro de este marco de interpretación de la ley y dentro de las prácticas que vamos a tener distrito, ministerio de transporte y concejos, que esto se dispare en peajes para todo el mundo.

Resumiendo, me parece que esto no cunde con una enfermedad, sino esto plantea en su justa proporción el drama de fuentes de financiamiento propias al mantenimiento. ¿Quién debe pagar el mantenimiento? Aquel al que más le conviene, al que más beneficia el mantenimiento, que es el que rueda por la vía. Eso se le cobra vía gasolina, porque es el que compra gasolina, rueda, o vía peaje, porque es el que pasa el peaje, usa un tramo de una vía.

Presidente:

Senador Samuel Moreno, para una pregunta.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Alcalde, muy puntual. Creo que la insistencia suya con el Ministerio de Trabajo, tiene que ver con Codensa, entonces voy al tema de la descapitalización de Codensa. De esos 500.000 millones de pesos de la descapitalización este año, algo de esa descapitalización, ¿qué monto iría para el tema de vías, mantenimiento, ampliación, reparación?; segundo, en caso de que el Concejo de Bogotá lo apruebe, el Ministerio de Transporte le dé el concepto vinculante, se hagan los convenios con la gobernación y los municipios, ¿cuánto se aspira a recaudar anualmente por el tema de peajes?, y en el proyecto no quedó claro, si todos los vehículos, de esos 75 mil vehículos diarios que ingresan a Bogotá, tanto los particulares, de servicio público y los de carga, van a pagar los peajes.

Doctor Antanas Mockus, Alcalde de Bogotá, D. C.:

Yo le pediría a mis asesores conseguir la información de lo de Codensa, y ahora la ofrecemos, porque no estaba dentro del marco de las preguntas.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Lizarazo.

Honorable Senador Alfonso Lizarazo Sánchez:

Presidente, yo quería hacer algunas reflexiones: Deben estar pensando los dueños de los vehículos, ahora, cómo le explico a mi carrito que no lo puedo sacar a pasear los fines de semana o llevarlo a otro municipio, porque en realidad esta cultura de los nuevos peajes, no creo que vaya a ser tan fácil. Por eso sería muy importante que empezara a hablarse muy claramente del costo que podría tener para los usuarios.

La cuestión de las tarifas está un poquito enredada, no hay claridad en eso, y yo creo que en esto se fundamenta en una u otra forma, el éxito que pueda tener; y ahora, los incrementos que pueda tener anualmente este tipo de peajes, si va a funcionar en la misma forma que las tarifas

que actualmente existen, o va a haber un manejo diferente a las tarifas de los nuevos peajes.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Presidente, quiero felicitar al doctor Antanas Mockus, alcalde de nuestra ciudad capital, por esta forma didáctica, pedagógica, amable, en que nos ha expuesto el tema de la imposición de 7 peajes para Cundinamarca, y lo felicito que estemos dando como un cambio de viraje a este tema, porque recuerdo que para el mes de agosto, donde nuestro anterior Alcalde Mayor estaba proponiendo este tema, lo escuché a usted decir que la ley era dura pero era la ley, y que por decreto se podían imponer estos peajes. Hoy lo veo muy tranquilo, muy reflexivo, interpretando con mucha claridad y con mucha objetividad la ley. Nos está hablando del decreto 1421, que es el decreto orgánico de la ciudad capital, en concordancia con el Decreto 101 de 2000, y nos invita a reflexionar justamente sobre este propósito.

Yo quisiera preguntarle, por qué en la respuesta que usted pasa a la Comisión, insiste en la instalación de las 7 casetas, y aquí habla justamente de una en cada entrada principal a Bogotá, así: Carrera séptima-autopista norte; autopista Medellín; Avenida Centenario: Autopista Sur; vía a Villavicencio; y vía a la Calera. Sin embargo, en la Comisión Tercera, en un debate donde también se le invitó y se hacía reflexión frente a este tema, usted ya hablaba de 2 peajes. Yo hoy lo veo con una gran sensibilidad, llegando a hablar de unos acuerdos, de llegar a interpretar justamente la ley de peajes, la Ley 105 y el Decreto 101 de 2000, donde le hablan a usted que se requiere previo concepto vinculante, y desde luego, donde el estatuto orgánico le da la facultad para establecer los peajes, pero que no los puede establecer sin que el Ministro del Transporte, quien es quien regula la materia, le autoriza.

Me gusta de verdad este foro tan amable entre cundinamarqueses y bogotanos, donde queremos es ayudarnos, servirnos, y no hacernos este mal, como el que se nos ha propuesto, pero vuelvo a decir, señor alcalde, mil gracias por este cambio de viraje, y antes de referirme al tema que da el origen a la presentación de la Ley 62 de 2000, me gustaría que nos conteste a los cundinamarqueses, si usted insiste en esa instalación de los 7 peajes, porque ya tenemos 15 y 7 más, pues no sabemos para dónde vamos.

Presidente:

Señor alcalde, si le parece, vamos a continuar con el orden del día y al final usted puede responder las inquietudes, no sólo de los Senadores, sino de los participantes. Tiene la palabra el señor Gobernador de Cundinamarca.

Doctor Alvaro Cruz, Gobernador de Cundinamarca:

Señor Presidente, yo voy a ir muy rápidamente en una primera parte, que es como la presentación del esquema actual, impositivo, y en cuanto se refiere al aspecto vial, un poco comparado Bogotá-Cundinamarca, y luego me voy a referir específicamente al nuevo proyecto de peajes, de la reforma tributaria, porque a veces a mí me parece que es que tengo el texto que no es, porque yo escucho al alcalde y él ha dicho algunas cosas muy puntuales, muy importantes, pero al revisar la exposición de motivos del proyecto, dice todo lo contrario. Entonces, ahí yo voy a demostrar precisamente las inconsistencias puntuales. Si ustedes miraron, el proyecto tiene muy pocos incisos, casi que la definición tradicional de lo que es base gravable; sujeto pasivo; sujeto activo; hecho generador, que lo dicen todas las reformas impositivas, pero la sustancia que es cuando se habla de tarifas, cuando habla del sujeto pasivo, en ese aspecto hay un gran vacío. Entonces, precisamente sobre eso me voy a definir, para ver si es posible que el proyecto se mejore, se concrete, se centre, se focalice efectivamente, porque entiendo que esa podría ser la voluntad del señor alcalde.

Entonces, en relación con las vías de Bogotá, ya vimos que son 13 mil kilómetros aproximadamente. Cundinamarca tiene veintiún mil kilómetros de vías, de las cuales, mientras Bogotá tiene el 33%, 36% de vías en buen estado, Cundinamarca tiene el 13% de vías en buen estado. Es decir, existe una gran diferencia entre Bogotá-Cundinamarca,

en el desarrollo, y como también lo ha manifestado el alcalde, no podemos en adelante, concebir a Bogotá sin Cundinamarca, ni a Cundinamarca sin Bogotá. Por eso es fundamental el impulso a esta región de planificación, en la cual hemos venido avanzando en forma positiva, y también lo hemos manifestado con el Alcalde, temas que nos distancien, nos diferencien, que tengamos ópticas que no concuerdan, que no son convergentes, no van a ser óbice para que esa mesa de planificación, que tiene una gran implicación no solamente regional, sino nacional, continúe trabajando. Por eso en este tema de peajes, hay una posición del Alcalde, que yo la respeto, y hay una posición del gobierno departamental.

En relación con el desequilibrio presupuestal, ustedes saben que Cundinamarca tiene la tercera parte de la población de Bogotá aproximadamente. Tenemos que en el presupuesto de Cundinamarca del año 2000, fue de 760 mil millones, el de Bogotá 8 billones 200 mil. Esto es como para tener una idea, que cuando nos quejamos los cundinamarqueses, no es por nada diferente a que efectivamente hay desequilibrio, y aquí hago un paréntesis; claro, existe una interpretación que se dice: no, es que Bogotá participa del producto interno bruto en un alto porcentaje; claro, es que Cundinamarca también participa en un alto porcentaje. Nosotros participamos en el 7% del producto interno bruto, Bogotá participa aproximadamente en el 23% del producto interno bruto. Entonces, quiere decir que nosotros estamos aportando al producto interno bruto porcentualmente lo mismo que Bogotá, por una población de la tercera parte, estamos aportándole al BID nacional la tercera parte. Luego aquí no estamos hablando que Cundinamarca está esperando exclusivamente las acciones de Bogotá o de la Nación; claro, ojalá la Nación en la redistribución de impuestos como el IVA, redistribución de divisas, pudiera entregarnos más recursos a Cundinamarca y a Bogotá, y en eso yo lo acompañaría Alcalde, porque efectivamente tenemos un rezago en el porcentaje de participación, pero aquí es donde también hay que hacer un paréntesis, y es que efectivamente nosotros debemos también contribuir de alguna manera a los departamentos y municipios pobres de este país, que son más del 80%. Luego, a mí me parece que en eso hay un debate claro, pero estamos en igualdad de condiciones.

De igual manera yo quiero resaltar que hay impuestos de divisas, por ejemplo, que hacen las exportaciones, en donde Cundinamarca es el segundo exportador del país. Exportamos el 21% y no recibimos absolutamente nada, ni los municipios, porque las exportaciones de flores son exentas de impuesto de industria y comercio, ni el departamento, porque no tiene ningún impuesto que esté sobre; luego existe, y esa es una reflexión que yo quiero dejar a los honorables Senadores, existe una falta de redistribución equitativa por las divisas que le aportamos al país desde Cundinamarca con esta exportación, porque además esto nos está causando también unos graves problemas en Cundinamarca, sociales, en razón a la migración de personas que vienen a las floras a trabajar, generalmente de estrato 1, a las cuales el departamento, los municipios, sin recibir recursos por ese concepto, tenemos que suplir las necesidades de salud, de educación y las necesidades sociales; luego, aquí hay algo muy importante y ese es un debate, honorables Senadores, que podría darse más adelante sobre el tema de la equidad. En el año 2001, efectivamente los presupuestos son: 740 mil millones Cundinamarca; 5.300 millones Bogotá; luego el presupuesto de Cundinamarca es aproximadamente el 14% del presupuesto de Bogotá. Mientras Bogotá va a invertir casi un millón de pesos por habitante, Cundinamarca va a invertir en general, aproximadamente 500, 600 mil pesos por habitante; o sea, esta es una relación que efectivamente tiene rezago Cundinamarca con Bogotá.

En relación con un tema que efectivamente nos ha distanciado, que es el aspecto impositivo, vale la pena resaltar el impuesto sobre vehículos automotores. El impuesto de vehículos automotores ha crecido básicamente para Cundinamarca y Bogotá: para Cundinamarca de 17 mil millones en el año 97, a 37 mil millones en el año 2000; para Bogotá de 59 mil millones en el año 97, a 80 y un mil millones de pesos en el año 2000. Este es el impuesto de vehículos automotores. Aquí yo quiero hacer una reflexión a los honorables Senadores, y es que precisamente Bogotá y Cundinamarca han tenido que concertar para

que el Congreso pueda legislar en algunos temas especialmente impositivos. Uno de esos es el de vehículos automotores. Vehículos automotores claramente estaba compuesto por dos tipos de impuestos; uno, impuesto de rodamiento destinado precisamente a los municipios; y otro, el impuesto de timbre destinado exclusivamente a los departamentos.

En las discusiones de años atrás, Bogotá manifestó que efectivamente necesitaba recursos para el mantenimiento de la malla vial, que no era justo que Cundinamarca como departamento, siendo Bogotá nuestra capital, tuviera ese recurso el departamento y no Bogotá. Nosotros los cundinamarqueses aceptamos que efectivamente era importante una contribución para el mantenimiento de la malla vial, y fue así como en el Congreso de la República, cedimos en favor de Bogotá, ese derecho departamental que nos asistía, que hoy le representa de los 80 mil millones de pesos, más o menos las dos terceras partes de ese recurso; luego allí tuvimos una actitud equitativa, justa, y me parece que eso vale la pena resaltarlo.

En relación con la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, de igual manera en la discusión de la sobretasa, también Bogotá nos manifestó aquí en el Congreso, que necesitaba recursos para mantenimiento de vías y que por tanto solicitaba que se le diera el trato como municipio para la sobretasa a la gasolina, es decir, para acceder al 15% de la sobretasa a la gasolina como municipio, y que a su vez como necesitaba recursos para el mantenimiento de la malla vial, que el departamento cediera el 5% que le correspondería como departamento, y es el único caso que existe en el país, y el departamento nuevamente en una actitud generosa reflexionó y aceptó que efectivamente ese 5% se entregara a Bogotá. Es decir que Bogotá allí recibió un tratamiento como municipio y se le adicionó como si fuera un municipio, con una solicitud para el mantenimiento de la malla vial, que efectivamente necesitaba Bogotá, pero aquí hay algo más, Alcalde, hay algo que es importante que conozca la opinión pública. En la exposición de motivos, en la parte de sobretasa al ACPM: Sobretasa al ACPM está distribuido el 50% para la Nación y el otro 50% para los departamentos, y esa fue una discusión que la dimos aquí en el Congreso. Sin embargo, volvió Bogotá a solicitar recursos para mantenimiento de las vías. Dimos una discusión y efectivamente el Congreso consideró que era importante que a Bogotá se le entregara ese 50% que correspondía a los departamentos, para mantenimiento de las vías, y eso se ha traducido en 7 mil millones de pesos en el año 2000, por la sobretasa al ACPM. Es el único caso a nivel nacional.

Entonces, en relación con lo anterior, a mí me preocupa es que no estén los números claros; o sea, cuando el Alcalde hace la exposición, está claro que el total del valor de la sobretasa es de 150 mil millones, más 7 mil, casi 160 mil millones de pesos, pero en la exposición de motivos en el numeral 237, dice: El mantenimiento de la malla vial del distrito se financia principalmente con los ingresos de la sobretasa al consumo de gasolina y ACPM, que en el 2000 fueron 84 mil millones. ¿Entonces, qué sucede?, que quien lea esto en el Concejo de Bogotá, no tiene la información completa. La información completa son ciento sesenta y un mil millones. Entonces, aquí hay algo que vale la pena decir, y es que el 50% de esa sobretasa a la gasolina se ha destinado para una obra específica, que son las troncales, que es el proyecto masivo.

Yo pregunto: Será que las troncales para Transmilenio, ¿será que eso no es construcción vial, mejoramiento vial?, porque que es que una cosa es la construcción de la obra civil, física vial, y otro lo que corresponde a la concesión de Transmilenio para los vehículos transportadores, que a su vez les ha ido bien, porque se aumentó el número de pasajeros, y ese tiene una fuente de alimentación propia, y no tiene una redistribución para poder cancelar las obras civiles. Ahí hay algo que vale la pena resaltar, que ese sistema de contratación es autosuficiente en la medida en que el Estado, llámese Distrito, le entrega unas troncales viales construidas con recursos de la sobretasa a la gasolina. Entonces, me parece, señor Alcalde, que en la exposición de motivos, ese elemento no podría dejarse de tener en cuenta. Estamos hablando de 80 mil millones de pesos, que no están referenciados en la exposición de motivos, luego no existe la informa-

ción total, oportuna y veraz que necesitan los honorables Concejales, para la discusión del proyecto. Entonces, aquí hay un elemento importante que yo quiero resaltar para los honorables Senadores y para la opinión pública, que esa construcción de las troncales fue un mejoramiento vial muy importante, que se obtuvo precisamente por recursos de la sobretasa a la gasolina, en la cual el departamento de Cundinamarca participó en una forma importante.

Entonces, de igual manera vale la pena resaltar que gran parte del Proyecto anterior tenía lo referente al aspecto tarifario al parque automotor, mientras que en el nuevo Proyecto no se hace referencia. Entonces, aquí tenemos lo siguiente: En relación con la malla vial utilizada de manera permanente, en el Proyecto anterior se tenía un millón 3 mil vehículos; ahora en este Proyecto se habla de 959 mil; luego hay 44 mil vehículos que no tienen justificación, porque no están referenciados. Entonces, es importante que los números, especialmente históricos vehículos, correspondan a la realidad. A mí me gustaría que efectivamente digamos, hombre, es que estuvo mal aforado y ahora no hablamos de un millón 3 mil, sino que hablamos de 950, y ese es el número verdadero. Me parece que ahí hay una reflexión importante, porque algo pasó en un mes, en donde 44 mil vehículos no aparecen.

En relación con el numeral 2.36 de la exposición de motivos, habla sobre básicamente cuántos vehículos van a aportar a la tasa de peaje, y aquí hay algo muy importante, y me refiero a la exposición de motivos, porque como he dicho, el texto del proyecto es muy general y no tiene números para poder analizar. Entonces dice: Dada la particularidad de Bogotá de tener la economía más dinámica del país y en consecuencia ser fuente importante de empleo, educación y negocios para la población de municipios vecinos como Chía, Cajicá, Funza, Madrid, Mosquera, Facatativá, Soacha, Usme y la Calera entre otros, lleva a que su malla vial sea usada también de manera permanente por 75.653 vehículos, que arriban a la ciudad diariamente. Entonces, aquí vemos que el Proyecto en la exposición de motivos empieza a direccionarse hacia Cundinamarca, hacia el cobro de los vehículos de Cundinamarca sin decirlo, pero aquí se corrige en alguna manera el número de vehículos que se tenía previsto en el primer proyecto, que era de 40 y un mil, teniendo en cuenta aproximadamente un 10% que estaban matriculados en Bogotá, hablaba el proyecto casualmente que de un total de 46.653, el 10% podría ser vehículos que estaban matriculados en Bogotá y que se pretendía cobrar aproximadamente a 42 mil vehículos, más 9.700 camiones. Luego aquí existe también un número de 51.700, contra un número de 75 mil, pero si nosotros revisamos a fondo los dos proyectos, lo que está sucediendo es que en el primer proyecto no se tenía contemplada la autopista sur, es decir de Soacha, y en este, ya está hablando el proyecto de la autopista sur de Soacha.

Entonces, esos son temas que no podían quedar ausentes de una reflexión en una exposición de motivos. Inconsistencias en los números, yo creo honorables Senadores, diputados y alcaldes, que esos números tendrían que estar perfectamente aclarados en la exposición de motivos, porque existe una inconsistencia que es preocupante.

De igual manera, hablamos en el numeral 2.38, que anualmente se estima que el mantenimiento de la malla vial requiere de 268 mil millones anuales, y dice en el último renglón: Y en el presente año se requieren 1.7 billones para la recuperación de las vías de la ciudad. Luego, fíjense que aquí hay otro componente que no concuerda con la presentación inicial; aquí en la exposición de motivos nos dicen que se necesitan 268 mil millones de pesos anuales, pero que en el presente año se requieren 1.7 billones para la recuperación de las vías de la ciudad, diferente, lógicamente, a la presentación que hizo el Alcalde, en donde habla que un supuesto, si se fuera a mantener todo. Entonces, quiero hablar precisamente que en la exposición de motivos, cuando dice claramente que en el presente año se requieren, ahí por lo menos tendría que hablarse sobre un supuesto de requerirían o de un supuesto de requieren, porque nos preocupa que se insista en estos valores.

De igual manera, se habla en el numeral 2.39, que el Distrito busca una fuente alterna y que la manera más eficiente y equitativa, es el

cobro de peajes a los usuarios de las vías distritales periféricas. Ahí sale otra palabra que no concuerda con la presentación ni con el texto del proyecto. El texto del proyecto aparentemente es que se va a cobrar sobre las vías, sobre la malla vial, sobre quienes usen; es decir, léase los aproximadamente millón de vehículos, y así es como aparentemente se ha presentado que el proyecto ha sido corregido, pero aquí existe claramente establecido que se redirecciona hacia las vías perimetrales. Yo pregunto, ¿hacia dónde están las vías perimetrales de Bogotá?, si es que Bogotá es una isla dentro de Cundinamarca, solamente por el sector del Sumapáz, limita con el Tolima y el Huila, de resto es una isla, luego las vías periféricas son las de Cundinamarca.

Luego dice, en una inconsistencia clara, el numeral 2.41, que en primer lugar responde al principio de beneficio, es decir, que quienes se benefician por el uso de las vías locales deben contribuir con su financiación. Luego existe ya una inconsistencia, o son perimetrales o son locales. Entonces a mí me parece que el proyecto debería definir claramente sobre ese aspecto.

Luego en la situación actual, habla sobre el elevado flujo vehicular que ingresa y sale de la ciudad, y habla sobre los peajes, que yo quisiera corregir un poco en la exposición del señor Alcalde, que en la carrera séptima, que son vías nacionales, habla de dos peajes y realmente es un peaje, solamente se cobra en un sentido, que en la avenida centenario habla de 4 peajes, solamente son 2 peajes, porque está uno en la salida en el río Bogotá y otro de ingreso en Madrid, y cuando habla de la autopista sur, habla de 3 peajes, cuando realmente son dos sentidos, que es el peaje de Chusacá, porque el otro peaje que está previsto en la troncal del Tequendama, o coge uno o coge otro. Entonces, esto como para precisar el número de peajes a que se hace referencia, que no corresponden a los que se presentan.

En relación con la propuesta de reforma, habla sobre cuáles son los requisitos necesarios para ser una vía de peaje, y aquí dice que sean vías de altas especificaciones en calidad y movilidad, que permitan al usuario pagar de acuerdo al uso realizado, y que el usuario potencial tenga la opción de adquirir o no el servicio. Fíjese que aquí hay un elemento importantísimo, en el cual nosotros hicimos referencia en las primeras discusiones, y es que las vías tuvieran opción para ser utilizadas por la persona que va a pagar la tasa de peaje o no. En la exposición de motivos lo prevé, mas no lo prevé en el recaudo esperado. Entonces, fíjense que puede prestarse a una confusión en la opinión pública, a una confusión en el Congreso, en el honorable Concejo Municipal, en el cual yo quiero hacer referencia, porque dice que son vías de altas especificaciones en calidad y movilidad, y que debe haber opción de adquirir o no el servicio, lo cual no está reflejado en el texto del proyecto de acuerdo, esta implicación, este análisis, que me parece que es viable dentro de la concepción general de los peajes, que son vías de altas especificaciones y opción de adquirir o no el servicio, porque yo pregunto: ¿En dónde se colocaría el peaje de la avenida centenario, para que hubiese opción o no de adquirir el servicio? Entonces, indiscutiblemente tendría que colocarse en Fontibón, cosa que no lo dice el proyecto de acuerdo y no lo dice tampoco la exposición de motivos, cuando se refiere al recurso, cuando se refiere a la tarifa, cuando se refiere al recaudo. Entonces, de ahí la preocupación en ese sentido, porque en el aspecto del recaudo dice: 4. Recaudado esperado: En la tabla 11 se estima el recaudo si las vías sometidas a peaje fueran las que en la actualidad comunican a Bogotá con el resto del país. Autopista Norte; autopista Medellín; avenida centenario o calle 13; autopista sur; vía al llano; vía a la Calera y carrera séptima. Aquí yo no veo ninguna de las vías para recaudo esperado, dentro de la malla vial de la ciudad, en una vía de alta especificación, como está insinuado en parte de la exposición de motivos del proyecto. Luego, ahí es donde veo que existe una gran inconsistencia, porque una cosa es la presentación del proyecto y otra la que el proyecto expresa taxativamente en la exposición de motivos, y que a su vez es la que se tiene en cuenta. Entonces, aquí es la gran preocupación de los cundinamarqueses hoy representados acá, porque efectivamente a donde se está orientando el cobro del peaje sin decirlo en forma explícita, es hacia las vías de ingreso de Cundinamarca a Bogotá; luego, lo que nosotros habíamos calificado como

discriminatorio y que de pronto en la exposición uno dice: no, realmente se corrigió; y yo escuchaba a la Senadora Carlina muy contenta, que se había corregido y que ya no era discriminatorio aparentemente, en el texto de la exposición de motivos vuelve el diablillo y se incluye allí, para que se cobre exclusivamente en los sectores de ingreso de Cundinamarca. Ahí es donde está la preocupación de quienes hoy vienen a representar al departamento de Cundinamarca, y en lo que solicitamos lógicamente que exista una exposición clara sobre el tema.

En relación con el recaudo de la tabla 11, si uno va a revisar en la tabla 11 se dice que con reforma en el año 2002, se espera obtener cincuenta y un mil millones de pesos. Yo pregunto, si cuando hablábamos en el proyecto inicial, (esto para refrendar la afirmación que he hecho de las inconsistencias) cuando hablábamos en el proyecto inicial, que se pretendía recaudar 42 mil millones de pesos aproximadamente, con un número de 50 mil vehículos aproximadamente, y hoy hablamos de recaudar cincuenta y un mil millones de pesos, con un número de vehículos estimados de 75 mil; pregunto, si lo que tiene este proyecto de acuerdo corregido, no es adicionar exclusivamente la autopista sur, es decir, a los pobladores de Soacha y Sibate y ese sector, sin que de ninguna manera se beneficie los otros sectores de vehículos que ingresan del departamento de Cundinamarca. Esto, mirando solamente las cifras, porque si la concepción del proyecto de acuerdo fuera el de interpretar lo que dice el estudio de Yaica, del transporte, que podrían eventualmente cobrarse peajes como un sistema de mantenimiento a vías de altas especificaciones en la malla vial interna de la ciudad, la verdad no hay ninguna de altas especificaciones, pero podría ser la 30 o alguna de esas otras vías, la concepción del estudio de transporte fue que le dieran la posibilidad al conductor de ingresar a una vía de altas especificaciones, si quería pagar peaje a la entrada o pagar peaje a la salida, pero que tenía una posibilidad. Aquí en el proyecto, esa concepción filosófica, técnica, no se refleja de ninguna manera.

Entonces, yo no quiero profundizar más en el tema, respeto lógicamente y felicito al Alcalde el trabajo que se hace de buscar recursos y me parece que eso está bien, pero lo que no se puede hacer, es buscar unos recursos con una visión parcial y discriminatoria, y que en realidad podría afectar la competitividad, que es lo que nos trasnocha al Alcalde y a mí, y es en lo que más hemos tenido coincidencia. Yo tengo un estudio, por ejemplo de Asocolflores, que manifiesta que representa ingresos importantes para el país, en cuanto se refiere a las divisas; este estudio con las tarifas de peajes podría lógicamente qué sé yo, suponiendo las tarifas de peajes similares a las anteriores, porque aquí en el proyecto no dice; esto tendría aproximadamente una implicación del orden de 1.4 millones de dólares año, es decir la módica suma de 3.200 millones de pesos. Ustedes creen, honorables Senadores, que una estructura de costos tan sensible como la exportación de flores, puede soportar un incremento de 3.000 millones de pesos al año, que representa entre el 0.23 y el 0.25% del total de las exportaciones; ahí hay algo que es preocupante. Para terminar, yo quería decirles a los Senadores, a los Diputados, a los alcaldes, a los Representantes de Cundinamarca, a los medios de comunicación y a quienes nos acompañan, que el proyecto efectivamente debería transitar en la forma que está previsto en la legislación, como lo han manifestado los Senadores; es decir, que antes de ser presentado al Concejo Distrital, debería tener el concepto previo vinculante, porque precisamente cuando se presenta un proyecto de acuerdo a los Concejos Municipales, y en este caso distrital, pues deben tener todos los conceptos previos, los estudios, en este caso de estudios socioeconómicos de implicaciones, para que el Concejo Distrital pueda tener efectivamente los elementos de análisis y de juicio para aprobarlos, porque después de aprobado, el Concejo Distrital perdería su facultad de análisis, una vez que se trasladaría ya a la decisión exclusiva del Ministerio del Transporte, sin conocer en la discusión del Concejo Distrital, que es el ámbito de la discusión de los proyectos de acuerdo, sin conocer el elemento contundente, que es el estudio socioeconómico y la implicación en las economías locales, regionales, municipales y en el distrito. Es decir, que se presentaría o se presenta

un proyecto de acuerdo inconcluso, un proyecto de acuerdo que no reúne la información suficiente que permita con autonomía, con conocimiento al Concejo Distrital, poder abordarlo, discutirlo en ese recinto. ¿Qué pasaría honorables Senadores, si la reforma tributaria que se presentaría al Congreso de la República, creara un impuesto nuevo, y en la exposición de motivos no se incluyera la implicación socioeconómica de ese impuesto? ¿Ustedes creen honorables Senadores, que tendrían los elementos necesarios para discutirla? Entonces en esto estoy de acuerdo con los Senadores, que el concepto, como lo toma la Ley 105, es previo vinculante a la presentación del proyecto de acuerdo con el Concejo Distrital, que por eso creo que nosotros, alcaldes, gobernadores y demás alcaldes, debemos adelantar una gestión muy importante para la obtención de recursos, y es la de controlar la evasión. Yo estoy seguro que si nosotros controlamos la evasión en diferentes impuestos, vehículos automotores, sobretasa a la gasolina, impuesto de industria y comercio e impuesto predial, allí se encontrarán recursos mucho más importantes de los que se pretenden cobrar mediante la tasa de peajes, y por eso propongo que la recomendación que se haga por parte de esta Célula Legislativa, sea que se continúe la discusión del proyecto de peajes, que ya en la Comisión VI hizo curso, para que exista una reglamentación general de la Nación, en cuanto se refiere de los peajes, antes de que cualquier municipio del país presente proyectos de acuerdo, es decir, que se haga en una forma ordenada, que se establezca el marco legal dentro de lo previsto de la Constitución, pero orientado hacia esa fuente de recursos que son las tasa de peajes, antes de proceder a la presentación y discusión de proyectos de este tipo.

Honorables Senadores les agradezco a ustedes su concurso y su preocupación como también a los diputados, a los alcaldes y a quienes han venido del departamento de Cundinamarca. Muchas Gracias.

Presidente:

Vamos a abrir el espacio para la participación de los distintos representantes de la Comunidad de Cundinamarca; vamos a fijar un tope máximo por cada una de las participaciones de 5 minutos. Voy a leer el orden de la participación: doctor Jaime Orlando Gaitán; doctor Roberto Moya; doctor Fredy Sánchez; doctor Víctor Rodríguez; doctor José David Moreno; doctor Luis Vargas; doctor Nelson Germán Velásquez Pavón; doctora Nubia Mercedes Soler; doctora Bellaritt Gutiérrez, y Héctor Ulloa. Tiene la palabra el Diputado Jaime Orlando Gaitán.

Doctor Jaime Orlando Gaitán, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

Agradezco al Senador Guillermo Chávez, el permitirle al pueblo colombiano, escuchar la realidad de lo que es el propuesto proyecto de instalación de peajes, que sigue siendo discriminatorio. ¿Por qué digo discriminatorio?: Porque el inciso 126 dice: Adicionalmente al no cobrarse peajes a los vehículos de transporte público masivo como a buses, busetas y colectivos, el impacto sobre los precios del grupo de transporte, será particularmente nulo; o sea, sigue siendo discriminatorio porque habla la Ley 105, en su artículo 21, sobre tasas, tarifas y peajes, dice en su inciso B: deberá cobrarse a todos los usuarios con excepción de las motocicletas y bicicletas; o sea que sigue siendo discriminatorio, porque no se le está cobrando al transporte público. En el primer proyecto se les cobraba a los no bogotanos o no matriculados en Bogotá, y en el segundo, se le está cobrando tan sólo a los usuarios del servicio particular y no a los del servicio público; o sea, sigue siendo discriminatorio totalmente, espacio que el Alcalde Mayor de Bogotá, nunca generó antes de hacer sus dos propuestas lesivas a todos los colombianos. Por eso yo como cundinamarques, como diputado a la asamblea de Cundinamarca, como integrante de la Comisión Accidental de la Cédula de Cundinamarca y también como colombiano, vengo a defender con vehemencia y firmeza, el problema nacional que usted ha generado, con su error de pretensión de cobro discriminatorio de peajes a las entradas de Bogotá, porque no se ajustan a la Constitución y a la ley. Usted en sus conferencias y alocuciones habla y apela a los postulados de la ley, de que el interés general prima sobre el particular, al igual que resalta el principio de la cooperación, postulados que usted

convierte en sofisma de distracción, pues el interés general nace del proceso de concertación, que nunca usted ha hecho. La cooperación doctor Mockus, será a partir de la definición mutua de procesos, procedimientos, tareas y operaciones, que también jamás ha hecho; la cooperación es de doble vía, no en una sola vía, como abrazo asfixiante que represente tan sólo sus intereses, dejando a un lado el criterio Nacional, el de sus vecinos y el de todos aquellos de quienes Bogotá se suple, ya sea por agua, por alimentos frescos o insumos, que son base fundamental de su estabilidad. El pretendido cobro sólo a los usuarios particulares y no al transporte público, se presenta crudamente discriminatorio y por el mismo hecho, absolutamente violatorio de los Derechos Fundamentales que nos entrega la Constitución, como lo leí en el artículo 21 de la ley 105 del 93, que hay que cobrarle a todos, con excepción de motocicletas y bicicletas.

Dentro de la sustentación, no se realiza una evaluación y un análisis tanto técnico y económico profundo; es muy somero, muy tangencial, y no sé cuál es el real motivo de propender seguir insistiendo en que se deben crear los peajes; no tiene claridad su propuesta como un proceso errático, indefinido, sin soportes que lo fundamenten. Cualquier cifra económica o estadística que usted presente, no justifica su acción discriminatoria de inequidad, desigualdad y atenta los derechos Constitucionales de los colombianos; los 116 Alcaldes de Cundinamarca, con su firma sellaron el rechazo total de su pretensión, en el entendido de que hay también derechos que a ellos les asiste, lejanos de todo concepto discriminatorio, como el que leo a continuación, que es la Ley 300 de 1996, "Por la cual se expide la ley general del turismo y se dictan otras disposiciones" Capítulo 3 del peaje turístico artículo 25. Peaje Turístico: de conformidad con el artículo 313, de la Constitución Política, autorízase a los concejos municipales de aquellos municipios de menos de 100.000 habitantes, que posean gran valor histórico, artístico y cultural, para que establezcan un peaje turístico de acuerdo con el reglamento que para el efecto expida el respectivo Concejo Municipal. Tal peaje se podrá establecer en los accesos de los sitios turísticos respectivos.

La propuesta presentada a consideración, es abiertamente inconstitucional. Parte de la premisa de obtener del Concejo una utilización general, debe celebrar convenios y concesiones y linear tarifas y parámetros fiscales para la implementaron del tributo, lo cual es contrario a los artículos 150 numeral 12, 300 numeral 4, 313 numeral 4, y 338 de la Constitución. Los citados artículos establecen claramente que la facultad constitucional para la imposición de los recaudos, está radicada en los concejos, los que no podrán delegar la misma. Eso quiere decir que el proyecto no se ajusta a la Constitución, y de otro lado pretende que se le otorgue a la administración la facultad para fijar el tributo. El establecimiento de peajes tiene su base legal en el Decreto 1421 y de 1993, concordante con la Ley 105 de 1993, que permite cobrar este tributo a los usuarios de ciertas vías, por lo que el hecho generador es el uso de los vehículos. Pues bien, todas las concesiones autorizadas en el país conservan el principio de la igualdad y la equidad de las cargas tributarias, y es por eso que se gravan las vías nacionales y departamentales, donde confluye todo el tráfico, tanto de los municipios circunvecinos como el transporte nacional. Por eso, en este caso se pretende romper con el principio de la equidad para imponer un tributo que sólo beneficia a un municipio.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Roberto Moya.

Doctor Roberto Moya, ex Representante a la Cámara:

Gracias, Presidente. Yo únicamente quiero hacer unas reflexiones al tema. Entiendo desde luego al doctor Antanas Mockus, el afán de tratar de ajustar de alguna manera el presupuesto a unas necesidades sentidas de la Capital de la República, y entiendo ese juicioso análisis que hace, precisamente porque como ingeniero, debo decir que entiendo exclusivamente el tema de saber mantener una malla vial, que de una u otra forma trae confort a los habitantes de nuestra ciudad. Desde luego el tema de los peajes es un tema que sociológicamente nos va a maltratar casi todos los días que pasemos nosotros los cundinamarqueses, de una manera especial, porque quiero decirle alcalde, que los

21 municipios de la gran sabana de Bogotá, de todos los puntos cardinales, generalmente de lunes a viernes nosotros somos Bogotanos, o estudiamos acá o trabajamos aquí, o hacemos intercambios comerciales acá, y de manera curiosa, nuevamente sábado y domingo volvemos a ser de provincia. Es una cosa curiosa, pero no hay un departamento que tenga más intercambio permanente y diario que el departamento de Cundinamarca como tal. Yo invitaría, Alcalde, que estos 200.000 millones de pesos a los cuales estamos apuntando con el recaudo de los peajes, empecemos a mirar de alguna manera el hacerle un análisis económico ya y ajustemos precisamente ese recaudo a otras fuentes de financiación como tal, y no sé, alcalde, qué impacto podrían tener los peajes para hacer de Bogotá una de las ciudades más incompetitivas del país como tal. Con toda seguridad que este impacto acarrearía la no inversión, que es lo que realmente dinamiza todo proceso económico de una gran ciudad como la nuestra.

Abramos el tema de las posibilidades de contemplar de alguna manera otras fuentes de financiamiento para el mantenimiento vial, no únicamente con peajes lo podemos hacer. Por eso creo yo conveniente que se haga el análisis económico que se hace a nivel interno de las reformas tributarias, y en nuestro Congreso de la República contemplemos alguna posibilidad cierta y real, para que de alguna manera podamos nosotros sintonizarnos con otro método de financiamiento, y que de esta reunión salga una comisión que vea alternativas posibles, y no únicamente con el peaje.

Presidente:

Tiene la palabra el Diputado Fredy Sánchez.

Doctor Fredy Sánchez, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

Gracias, Presidente. La verdad que mi intervención va a ser muy puntual. He tomado atenta nota señor Alcalde, de su exposición, pero así mismo quiero recordar que nosotros en Cundinamarca de años atrás hemos venido liderando un proceso al no cobro de los peajes, a pesar que el Gobierno Nacional ha encorralado los municipios de nuestros departamentos y ha colocado, como se ha visto en el día de hoy, una serie de peajes que ha desangrado la población cundinamarquesa. Nosotros de años anteriores le hemos entregado, para fuentes de financiaciones alternas al Distrito Capital, impuestos y recursos que le hemos quitado a la salud y a la educación de Cundinamarca, por ejemplo el impuesto del timbre departamental en el año 98, cuando hacíamos nosotros en la Asamblea, una modificación al Estatuto Orgánico de nuestro presupuesto y de nuestras finanzas departamentales, igualmente hemos consentido, y el Senado de la República y el Congreso, ha consentido en dar unos aportes adicionales que tiene que ver también con el mejoramiento de la malla vial. Ese déficit del 1.7% señor Alcalde, ha sido ya en pro o en parte pagado por nuestro departamento, y eso es un tema de reflexión a los honorables Concejales de Bogotá, e igualmente vale la pena decir, que nosotros en Cundinamarca, nuestra agricultura, nuestra parte fundamental en lo que tiene que ver con el sistema agrícola, genera unos beneficios a la ciudad capital. Esos beneficios obviamente se van a ver lesionados por el cobro de los peajes en las entradas de Bogotá, es decir, de la autopista norte, que tiene un peaje de salida hacia los municipios de la sabana. Yo tomaba atenta nota y me preguntaba dentro de la concesión vial, del acuerdo que se hizo en el puente del Común, quienes lo recordamos, con el ministro de esa época se estableció un cobro de peaje en la zona norte de Bogotá, con el compromiso que se iba a mantener en doble vía, no solamente a la salida de Bogotá sino a la entrada de Bogotá, como se viene haciendo por parte de la concesión, o sea que eso no permitiría, alcalde, de que en este momento, de acuerdo a su exposición, se ubicara un peaje de entrada, porque estaría en contravía del mismo proyecto de acuerdo. Tengo que llamar la atención porque aquí ha habido iniciativas importantes. Hay una iniciativa importante del año pasado, reclamada por la Asamblea del departamento. El Senador Camilo Sánchez presentó el Proyecto de ley número 62, "Por medio de la cual se modificaba el Art. 30 de la Ley 105 de 1993", que le daba un sentimiento a nuestra cundinamarquesidad, a nuestra provincia de Cundinamarca, respaldado por la Senadora Carlina Rodríguez en la

modificación de la ponencia correspondiente, adicionándose un artículo, el Art. 3, en donde se mencionaba que los ingresos a los cascos urbanos de municipios y distritos no podían ser objeto de cobro de peajes y de ningún otro tipo de contribución. Pero yo quiero felicitar al ponente de ese Proyecto, doctor Guillermo Chávez, porque aquí tengo un acta cuando usted se oponía al cobro, a la parte de la iniciativa que presentaran los Senadores de Cundinamarca, y en un aparte usted comunicaba y decía: Yo no entiendo a la doctora Carlina, porque ella debe escuchar el clamor permanente de los pobladores de este departamento, pero no podemos legislar diciendo que cuando se cobren peajes no se cobre lo otro, porque los peajes no significan sino el 20% al 25% de la forma de financiar una obra de inversión. Entonces por considerar absolutamente inviable este proyecto de ley y por considerarlo inconstitucional, yo me permito dejar constancia de mi voto negativo al proyecto. Juguémosle limpio a nuestra Colombia y a nuestro departamento. Yo sí quiero dejar esa constancia, porque aquí en Cundinamarca nosotros le daremos el apoyo a los cundinamarqueses, también para llevarlos al Senado de la República, porque necesitamos también liderar procesos importantes, representativos de nuestro departamento, y para concluir, de igual forma, quiero invitar al Gobierno Nacional a que fortalezca y le dé la mano a nuestra Capital Bogotá. El Gobierno Nacional tiene la obligación, así como la tienen los departamentos en sus impuestos, en sus tributos, en sus colaboraciones de entregarle al Gobierno, le dé a nuestra capital de Cundinamarca un apoyo para el financiamiento de ese déficit que ya viene acumulado en el 1.7 billones de pesos.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Víctor Rodríguez.

Doctor Víctor Rodríguez, ex Candidato a la Gobernación de Cundinamarca:

Gracias, Presidente. Voy a remitirme exclusivamente al tema concreto de peajes. Hoy veo con sorpresa, cómo el proyecto de Ley número 62, que fue sometido a consideración de esta Comisión el pasado 13 de diciembre, presentado por el Senador Camilo Sánchez y muy bien intencionado respecto al tema de la valorización excluida de los peajes, y que fue también presentado en una modificación hecha por la Senadora Carlina Rodríguez, me parece que se ajusta precisamente a la problemática de ahora en el artículo que leyó el Diputado Sánchez, precisamente excluyendo a las entradas de las capitales y de los cascos urbanos la imposición de estos peajes. No encuentro la razón por la cual en esta Comisión se manifestó, que este proyecto era de orden inconstitucional, cuando aquí lo único que se pretendía reglamentar era la Ley 105 del 93, que es la ley de concesiones. En ningún momento se pretendía de manera alguna, crear exenciones y vulnerar el artículo 154 de la Constitución, en cuanto a la iniciativa del gasto por parte del Gobierno. Por lo tanto me parece que hay que revivir el debate, me parece que en la comisión o en la plenaria, valdría la pena que se estudiara la posibilidad de incluir este artículo, porque como bien se señaló, lo que se requiere es que haya un estatuto que realmente reglamente la imposición de peajes en todo el país, porque el problema que tenemos ahora es que este proyecto que hoy presenta el Alcalde Antanas Mockus, va a generar que mañana cualquier Alcalde de cualquier ciudad del país haga lo propio, y no puede seguir siendo en forma desordenada ni en forma irreglamentada. Me parece que allí hay que empezar a establecer una regulación de tipo legal, no se puede dejar abierto simplemente a la potestad de los distritos, de los municipios, que por vía de proyecto de acuerdo se creen estos sistemas de concesión, lesionando los intereses de las entidades territoriales, porque es que en el país se está creando es una doble tributación. Si se pretendía con estos peajes arreglar las vías urbanas, las vías de los perímetros que están establecidos dentro de los planes de ordenamiento territorial, que llaman cascos urbanos, para eso está la sobretasa de la gasolina. Ahora no entiendo, Alcalde, cuando en su exposición decía que el 50% de los recursos de la sobretasa a la gasolina son para el mantenimiento de la malla vial, que además por ley son de destinación específica; el otro 50% está afectando a otros proyectos, como el caso del proyecto Transmilenio, que tiene un sistema financiero de retroa-

limentación, donde prácticamente las utilidades guiadas por este mecanismo de transporte masivo, permiten autofinanciar mejor la obra, sin apelar a los recursos de la sobretasa de la gasolina. Entonces, yo pienso que aquí hay que buscar otros sistemas de financiación, hay que apelar al control de la evasión de los impuestos, hay que apelar también a una actualización catastral y a una revisión en la parte catastral en Bogotá. Por qué no pensar en esos mecanismos, no sólo en la parte de tributos, sino en la parte de distribución de los gastos, y es que en la crisis en que está el país, no podemos apelar a una medida tan lesiva para los intereses de la canasta familiar, porque aquí entran 120 mil toneladas diarias a Corabastos que pagan peaje en Corabastos, que pagan ahora peaje supuestamente a la entrada de la ciudad, y por qué no, apelar nosotros a otro tipo de fuentes de ingreso. Por eso mi llamado es a la solidaridad de la Comisión VI del Senado de la República, para que se reviva la inclusión del artículo 2, por que lo considero ajustado a la Constitución, y al mismo tiempo se reviva también un artículo que me parece importante, presentado por el Senador Camilo Sánchez, respecto a que no se instalen peajes dentro de una longitud de cobertura mínima de 50 Km.

Presidente:

Tiene la palabra José David Moreno.

Señor José David Moreno, Representante de los Concejales de la Sabana:

Señores Senadores, quiero decirle al señor Alcalde de Bogotá, que la Sabana Centro, Sabana de Gualibá, y Sabana de Occidente estamos organizados, que estamos haciendo reuniones en cada municipio y nos estamos preparando, y decirle a usted, que la zanahoria y el garrote que usted producía en los años anteriores, se produce en el campo, y si no le dejamos entrar la zanahoria y el garrote, usted no le puede dar nada a los Bogotanos. Entonces por favor piense bien lo que va a hacer con este proyecto de acuerdo, en el cual las comunidades que le nombré, y ya vienen los otros sectores de las otras 7 vías que usted tiene planeadas, y ahí estamos incluyendo los otros cuatro costados, que también se están organizando para que no se entre. Si usted lo que quiere es pelea, con el respeto, una pelea limpia, pues la vamos a dar también, porque no nos vamos a dejar atropellar de ustedes, siendo que Bogotá es la capital de Cundinamarca también y es la capital de la República. Hace 27 meses, se está atropellando en la entrada de la 13, con el peaje antes de la entrada de Bogotá, donde según un informe, ya hay recogidos 25.000 millones de pesos, y no se ha movido una carretillada de asfalto, de tierra, no han hecho nada para arreglar las vías, y la plata la concesión sí la está recogiendo, y yo sí quiero que miremos con lupa estas concesiones que se han dado para los peajes.

Señores Senadores, Representantes, Diputados y señor gobernador, está en la mano de ustedes para que revisemos esas concesiones y miremos quiénes son los dueños, cómo se están llenando ellos y se están quedando con la plata de nosotros los pobres, los de provincia, los que tenemos que coger el azadón, el hacha y la pica y producir la comida. Usted decía: ¿qué harían los cundinamarqueses con los productos, si Bogotá no los compra?, pero yo le pregunto: ¿qué hacen ustedes aquí encerrados, si no les traemos los alimentos?; las aguas son de Cundinamarca, la energía se produce en Cundinamarca, la toma Bogotá, la disfruta, ¿y qué nos devuelven?, un río Bogotá infestado, aguas caras, como en el caso de Madrid, Mosquera y Funza que le están comprando el agua a Bogotá. Entonces, miremos esa reciprocidad que ustedes dicen, para ver si vamos a hacer de Cundinamarca y Bogotá una sola región, y no esa República independiente que se nos está formando en el centro de nuestro departamento.

Presidente:

Tiene la palabra Luis Vargas.

Doctor Luis Vargas, Delegado de los Agricultores de la Sabana de Bogotá:

Quiero manifestar que la provincia de Cundinamarca se opone a la instalación de los peajes a la entrada de Bogotá, quiero hacer una serie de razones jurídicas, del porqué es inconveniente este sistema de peaje. La jurisprudencia colombiana es reiterativa en el hecho de que

a los contribuyentes no se les puede gravar dos veces por el mismo concepto. Al analizar los conceptos corrientes del distrito, vemos que en los ingresos hay dos conceptos que gravan la movilización de los propietarios de los vehículos, que son el impuesto unificado de vehículos, que antes de Ley 14 de 1983 se llamaba impuesto de rodamiento, en el cual grava los vehículos por utilizar las calles de la ciudad de Bogotá, y la sobretasa la gasolina, la cual mediante la Ley 448 de 1998, incrementó el porcentaje a pagar de un 15% a un 20% para todos los municipios del país.

En Bogotá a partir de 1996, se cobró un 13% de sobretasa, llegando a un 15% en 1998, recursos que se destinaron básicamente al mantenimiento de la infraestructura vial y al montaje de sistema integrado de transporte masivo. Es decir, se está gravando la movilización de los vehículos por las calles y se está contribuyendo al financiamiento del sistema integrado de transporte masivo. La propuesta del alcalde de fijar peajes en las salidas y entradas de Bogotá, destinados al mantenimiento de la malla vial, vuelve a recaer sobre los propietarios de los vehículos. Adicionalmente el señor Alcalde no ha tenido en cuenta, que por cada entrada a la ciudad de un vehículo, en la mayoría de los casos se paga igualmente peaje nacional. En resumen, los contribuyentes que se movilizan por la ciudad terminarían siendo gravados por tres conceptos: sobretasa a la gasolina, impuesto unificado de vehículo, y peaje, sin contar con los impuestos que pagan adicionalmente a la nación por cobro de gasolina, sumado a ello el pago de valorización por el beneficio general que se utiliza para el mantenimiento de la malla vial, y que también recae sobre los ciudadanos. Desde el punto de vista del Plan de Desarrollo del Distrito, no es conveniente la instalación de peajes, en razón de que el Plan de Desarrollo fijado por la Ley 152 de 1993, se constituyó en la carta de navegación o marco legal para el desarrollo de las ciudades, en un lapso de 3 años; o sea, determina el gasto de inversión para los 3 años, lo mismo que la estrategia financiera para su cumplimiento. El legislador tratando de garantizar el cumplimiento de lo establecido en los Planes de Desarrollo, apuntaló en clara norma presupuestal, Ley 179 y Ley 225, que conforma el Estatuto del Presupuesto, la prohibición de instalar proyectos de inversión que estuvieran por fuera del Plan de Desarrollo.

Desde el punto de vista de la competitividad de la ciudad, también es inconveniente la instalación de peajes, porque, ¿se ha calculado el sobrecosto en el valor del abastecimiento por el cobro de peaje?, seguro que no, una vez que se arranque con este cobro, se producirá un efecto dominó, que repercutirá en el proceso final de los insumos y bienes de consumo. En la medida en que se incrementen los precios de los bienes más necesarios, disminuirá el poder adquisitivo de los hogares para compra de productos y servicios, o incrementará la recesión de la ciudad y del país. El pago de peaje sumado a la ya pesada carga impositiva existente, no hará otra cosa que atentar contra el bienestar general de los Bogotanos. Sectores como el Comercio, la Industria se verán afectados en sus ventas. El poder adquisitivo de los bogotanos para el próximo año no se incrementará, antes por el contrario, tiende a disminuir para el efecto de la caída del PIB de la Nación, en el cual Bogotá participa en un 25% aproximadamente. Sumar más contribuciones, afectará de manera directa sobre las actividades generadoras de empleo, porque eleva los costos de la localización para las empresas, obligándolos a desplazarse hacia aquellas zonas que ofrezcan condiciones más favorables para el desarrollo de la inversión privada.

Para concluir señor alcalde, quiero dejarle la siguiente reflexión: ¿Qué sucedería si todos los floricultores de Cundinamarca no utilizaran la mano de obra de los ciudadanos de Bogotá, de los sectores de Patio Bonito, Ciudad Bolívar, Los Laches?, ¿Qué le sucedería a usted, tener una cantidad de bogotanos sin trabajo y sin que los cundinamarqueses los reciban en sus empresas, porque para los floricultores sería una carga más el pago de peaje?, ¿qué pasaría si los floricultores de Cundinamarca utilizaran la mano de obra de Cundinamarca y no de Bogotá?

Presidente:

Tiene la palabra el Diputado Nelson Germán Velásquez Pavón.

Doctor Nelson Germán Velásquez, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

Quiero resaltar la brillante exposición del señor gobernador, donde deja muy claro la cantidad enorme de inconsistencias que tiene el proyecto de reforma tributaria, en cuanto a peajes se refiere. Voy a mencionarle varios aspectos, señor alcalde, que usted tiene claro, pero que quizás no ha llevado al detalle. En primer lugar, efectivamente se requiere un concepto previo del Ministerio de Transporte. El 15 de junio del año 2000, el señor Ministro de Transporte le dirigió una carta a la Comisión de Presupuesto del Concejo Distrital, y en lo pertinente dice: en relación con su última pregunta, frente a la aplicabilidad del artículo 159 del Decreto 1421 del 93, el ministerio entiende su obligación que mientras esté vigente la norma citada, debe emitir el concepto a que se refiere la misma, concepto previo y vinculante. Como bien lo dijo el señor gobernador, ese concepto no está acompañando el proyecto de acuerdo y por lo tanto este vicio no permitiría que se siga adelante, por lo menos en el tema de peajes.

El 20 de octubre de 2000, el Viceministro de Transporte, le dirige una carta al director del Instituto de Desarrollo Urbano de la época, y en la parte pertinente dice: Para nosotros reviste especial importancia la concertación de este tipo de programas con las comunidades de los municipios vecinos a la Capital. Recientes experiencias del ministerio con la instalación de casetas de peajes en las concesiones Fontibón, Facatativá, Los Alpes, y Los Patios, La Calera, Guasca en la sabana de Bogotá, al igual que en otras partes del país, hacen recomendable recalcar la importancia del componente social y la necesidad de concertación con las autoridades regionales; y continúa: si bien es cierto que el documento hace un análisis sobre el impacto socioeconómico (se refiere al proyecto de aquella época), de las tarifas de peaje en el transporte de carga, tomando como base un acceso a la ciudad, considero que la evaluación debería ser global, considerando no sólo el impacto sobre el rubro de alimentos, sino sobre el conjunto de cargas que entran a la capital. Es decir, alcalde, que aparentemente a pesar de que se señalaron algunas deficiencias desde el año pasado, no fueron corregidas en ninguno de sus dos proyectos de reforma tributaria en lo relacionado con peajes. En el anexo, doctor Mockus, de su anterior proyecto, dice: Requisitos del Ministerio de Transporte para la instalación de peajes, 1.2 estudio socioeconómico: Deberá contener aspectos demográficos y actividades productivas del sector de influencia del peaje, impacto socioeconómico, infraestructura de servicios públicos de las alternativas de localización de las estaciones y, recalco aquí; porcentaje de la población que acepta el peaje, presentación de actas de acuerdos con las comunidades, actas de acuerdo con los alcaldes municipales del sector de influencia de cada estación.

Yo he venido diciendo a lo largo y ancho de mi departamento, alcalde, que ya estamos cansados de que se defina el verbo Concertación, con que hoy les he hecho un discurso, levanto un acta con lo que yo dije, y ya hice la concertación. Aquí hoy está claro que la comunidad de Cundinamarca no acepta los peajes, y está tan claro que estamos dispuestos a llevar a su despacho, alcalde, si es necesario, por lo menos a 500 mil cundinamarqueses para que se lo digan personalmente. Ya estamos recaudando las firmas, y ese componente de acuerdo con las instrucciones del propio Ministerio de Transporte, no permitiría que el proyecto en el tema de peajes siga adelante. Pero yendo más allá, la Constitución del 91 trajo como un elemento esencialísimo la participación ciudadana, y la Ley 105 de 1993 que regula la materia de transporte, en su artículo 4º dice: De la participación ciudadana: Todas las personas en forma directa o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido. Aquí estamos con principios constitucionales que nos amparan, cuando los cundinamarqueses decimos no aceptamos los peajes que quieren imponerse en Bogotá.

Presidente:

Tiene la palabra la Diputada Nubia Mercedes Soler.

Doctora Nubia Mercedes Soler, Diputada Asamblea de Cundinamarca:

Quien me antecedió en la palabra y quien ha venido muy pendiente del tema, hizo una manifestación muy importante en torno a la normatividad que el Ministerio de Transporte viene aplicando en torno al tema de peajes. Sin embargo, quienes representamos a Cundinamarca hemos expuesto sobre lo que agravaría la imposición de los peajes en Cundinamarca. Por eso hoy les quiero rogar a los honorables Senadores de la Comisión VI, que sean nuestros garantes ante el ministerio, para que ese concepto vinculante que se requiere y que conforme lo ha manifestado el ministerio, requiere de la concertación y la participación ciudadana, tenga realmente un sentido equitativo frente a los intereses de Cundinamarca y Bogotá. De otra parte, aclarar que como lo decía el Senador Moreno Rojas, se manifestaba de que habrá convenios y concertación entre Cundinamarca y Bogotá, en torno al tema de peajes. Quiero aclarar que la normatividad no viene así en el proyecto de acuerdo. No dice que habrá convenio para participación de la respectiva tasa de lo que se recaude, como tampoco en lo que tiene que ver con las circunstancias de los municipios y Bogotá, frente al gravamen que económicamente se está imponiendo. Eso implica que no hay concertación, ahondando en lo que decía el Diputado Velásquez. Además, la ley establece que entre uno y otro peaje, debe haber 40 kilómetros de distancia. Si nosotros hablamos de imponer peajes en los ingresos a Bogotá, doctor Mockus, nos encontramos que en cada una de las entradas al distrito encontramos peajes, y si medimos las distancias, necesariamente vamos a quebrantar la norma, y para ir un poquito más allá, ya Cundinamarca viene soportando la carga, porque si tomamos la vía que se ha venido construyendo, hay un peaje en la Autopista Norte, el transporte de carga o quienes transitamos por Cundinamarca y no queremos entrar a Bogotá, tomamos Siberia, luego Mondoñedo y Chusacá, entre estos 4 peajes no encontramos siquiera 80 kilómetros o menos, 60 kilómetros de distancia, lo que implica que ya la carga para Cundinamarca es supremamente grande, y si la llevamos a los peajes que se pretende implantar a las entradas a Bogotá, pues se va a acrecentar el problema nuestro. Eso, si hablamos de concertación y de definir los parámetros legales, son puntos supremamente importantes que consideramos deben tenerse en cuenta por el Concejo de Bogotá y también por esta importante Comisión, en lo que tiene que ver con reglamentar el transporte. Con el tema del transporte, no podemos desconocer, doctor Mockus, la situación de los municipios que son adyacentes al Distrito Capital, quienes en este momento ya están siendo gravados por Transmilenio, porque necesariamente al llevarlo a los extremos: Autopista Norte, Calle 80, Calle 13 y posiblemente Soacha, como se tiene proyectado, esto ha incrementado los costos de los usuarios del transporte; es otro gravamen que estamos sufriendo los cundinamarqueses. En este momento, el transporte para Sabana Occidente se aumentó, y si tenemos en cuenta la situación de los peajes, pues habrá otros aspectos que habrá que considerar. Por eso sugiero que en lugar de que en la Reforma Tributaria, rebajemos unos impuestos, revisemos cuáles son las circunstancias reales del Distrito Capital, que es muy solvente económicamente, que es muy solvente tributariamente, y en su lugar sea Bogotá, en las excelentes relaciones que quiere entablar con Cundinamarca, quien nos entre a auxiliar y a contribuir en la productividad y en lo que Cundinamarca quiere ser ejemplo para Colombia. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra la Alcaldesa de Funza, Beyarid Gutiérrez.

Doctora Beyarid Gutiérrez, Alcaldesa de Funza:

De verdad que en este importante debate, la presencia de los alcaldes no podía faltar, y hoy tengo la responsabilidad enorme, doctor Mockus, de decirle a usted, en nombre de los 116 alcaldes de Cundinamarca, que nos oponemos rotundamente a la instalación de los peajes a las entradas de Bogotá. Este no rotundo, es un no que hemos venido estudiando con argumentos jurídicos, con argumentos técnicos, tal como lo hicimos el pasado 17 de Abril en la Gobernación de Cundinamarca, donde los 116 alcaldes tuvimos la oportunidad de expresarle a usted las inconveniencias para nuestro departamento, lo

lesivo del proyecto, y donde en forma muy respetuosa le solicitamos retirara del proyecto de Reforma Tributaria para el Distrito Capital, el capítulo concerniente a los peajes. Igualmente hicimos un pronunciamiento en este mismo sentido ante el Consejo Distrital y respaldamos todos los argumentos expuestos por nuestro gobernador, porque la idea nuestra no es entrar a repetir todas las exposiciones que han hecho, sino lo que queremos expresarle a usted, alcalde, es que como colegas, como alcaldes, entendemos su grave preocupación por conseguir recursos para el mantenimiento de la malla vial del distrito. En igual tarea estamos los alcaldes locales, porque para nadie es desconocido que en nuestro departamento y nuestros municipios, también tenemos una grave crisis económica y la malla vial en cada uno de nuestros municipios también está deteriorada, pero ese esfuerzo que tenemos que hacer los alcaldes nunca está encausado a lesionar a los vecinos y a un vecino como Bogotá, que lo queremos y que es necesario mantener y estrechar las buenas relaciones entre Bogotá y Cundinamarca. Por eso, también como alcaldes, queremos pedirle a nuestro gobernador y al Alcalde de Bogotá, que en esa mesa de planificación regional, el tema de los peajes sea un tema obligado a tratar. Se dijo en forma muy displicente en la pasada reunión, que no tocáramos el tema porque iba a tocar callos e iba a generar debates, pero es que los alcaldes estamos en la obligación de representar el clamor de la comunidad, la voluntad de un pueblo que nos eligió y que con su voto creyó en nosotros, y hoy como representantes legales de las entidades, queremos invitarlo en un proceso de concertación, a que busquemos otras fórmulas de solución, tal como lo expresamos, porque pensamos que la imposición de peajes no es la única forma de lograr conseguir un recaudo para el mantenimiento de la malla vial de Bogotá. Compartimos y respetamos sus argumentos, que además de filosóficos y con la dinámica que usted tiene en su exposición, compartimos, pero lo que no compartimos es que el progreso de Bogotá, el mantenimiento de la malla vial de Bogotá se dé a costas del grave perjuicio económico para nuestro departamento. Los cundinamarqueses no nos podemos afectar, para nadie es desconocido que somos la despensa alimenticia del Distrito Capital y que a diario están ingresando a la Capital cantidad de productos, con los cuales se alimenta la ciudadanía de la Capital. Por eso de verdad, que en un acto más de reflexión y de justicia social, es que los alcaldes nos hemos unido en una voz de verdad de unión, con ese no rotundo a los peajes, y adicionalmente a lo que han expuesto aquí algunas personas, para Cundinamarca es importante mantener una estrecha relación con el distrito. Hoy Bogotá se nutre de las fuentes hídricas de Cundinamarca, y sin embargo los municipios de Sabana Occidente estamos comprando el agua al Distrito Capital, y el metro cúbico al precio más alto que el estrato 6 de Bogotá. Entonces yo quiero dejar sentada la posición de los alcaldes, y expresarle al Alcalde Mayor el inconformismo total y el no rotundo de todos los alcaldes de Cundinamarca a la imposición de los peajes.

Presidente:

Tiene la palabra Héctor Ulloa.

Doctor Héctor Ulloa, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

Aún a riesgo de ser reiterativo sobre cosas que ya se han tocado en este Foro, yo quiero hacer una observación que he venido reiterando en la Asamblea de Cundinamarca, en el sentido de que de pronto nosotros perdimos en este debate un poco la identificación del riesgo. Cuando el señor Alcalde Mockus soltó el toro de los peajes, nosotros nos dedicamos a tratar de defendernos de todo animal con cachos, y el doctor Antanas en su inteligencia por todos reconocida, se los cortó y disfrazó el toro de burro, pero sigue siendo el mismo toro y no hemos identificado el riesgo. El riesgo está cuando en su planteamiento el señor alcalde, a quien le abono el valor que tiene su planteamiento de costo-beneficio, habla de que concesionará vías nuevas, pero deja abierta la puerta para concesionar las viejas, por las cuales ya pagamos, y que sin ninguna clase de discriminación se cobre el peaje, ampliando la cifra de tributación que va a gravitar sobre la cabeza de todos los colombianos, y no se fijan unos parámetros que lo limiten. Por ninguna parte se habla de cuántos peajes se irían a instalar, cuántas vías se van

a concesionar, cuánto se va a cobrar por ese concepto. Deja la cosita abierta a ver cuánto logramos captar, y por ningún lado aparece un componente social importantísimo, que es la posibilidad de que los usuarios opten, me refiero a que habría que diseñar, para poder cobrar, vías expresas o modificar las actuales y darles un valor agregado, y la posibilidad a los usuarios de que paguen por ese valor agregado, pero con la opción de tomar alternativas que les permitan evadir ese impuesto, asumiendo que van a tener algún tipo de incomodidades, pero no como el señor alcalde lo plantea, de que tiene que poner los peajes en las puntas, porque de pronto por la mitad se le vuelan del peaje. No, no es volarse del peaje, alcalde, es tomar la opción legítima de no pagarlo, mientras no se esté haciendo uso de un valor agregado.

Presidente:

Tiene la palabra el Diputado Luis Eduardo Castro.

Doctor Luis Eduardo Castro, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

¿No cree usted alcalde que nos está colocando en el acceso a Bogotá, en las vías de Cundinamarca, una bomba de tiempo permanente que estallará y detonará exactamente en el momento en que el concejo le apruebe usted esa parte de la Reforma Tributaria? Mire alcalde, no sé si usted estaba en Colombia cuando grandes hechos que se dieron en la vía Facatativá, por la instalación de ese peaje. Usted no sabe lo que se le viene encima a Cundinamarca y a Bogotá con la instalación de un peaje al ingreso de Soacha. Eso no lo puede parar, alcalde, con esa espadita de plástico con la que usted anduvo por ahí recorriendo el país. Usted dice que a los argumentos hay que combatirlos con argumentos, yo no sé si esa presión sea un argumento importante para usted. Al gobernador de Cundinamarca no lo he acompañado en muchos temas, tengo discrepancias en algunos de ellos, en este lo he venido acompañando y lo acompañaré siempre, a pesar de que sobre el tema no hemos conversado, pero yo sí le quiero decir, alcalde, que una actitud como esa va a dañar la paz y la tranquilidad de Cundinamarca, mucho más de lo que ya la tenemos. Me parece que hay que reflexionar sobre el tema y estos debates están bien para que los conozca la opinión pública, pero usted está poniendo en las manos de los concejales de Bogotá, un detonante que va a dañar la paz y la tranquilidad de Cundinamarca.

Presidente:

Para finalizar, el Diputado Gilberto Hernández.

Doctor Gilberto Fernández, Diputado Asamblea de Cundinamarca:

Ya se ha recabado profundamente sobre las leyes, sobre las soluciones posibles en Derecho, para solucionar el problema. Yo le diría, doctor Mockus, que para los grandes problemas, grandes soluciones; ¿por qué no buscamos en lugar de peajes, terminales de carga, ojalá en las principales entradas de Bogotá? Tenemos un Corabastos que ya no supe la necesidad sino de Bogotá y que deterioran nuestras calles, deterioran nuestras avenidas, produce trancones, que nuestros campesinos llegan a Corabastos a vender sus productos entre las 12 de la noche y 5 de la mañana y después son sacados a patadas de allí. Por qué no buscamos generar empleo construyendo vías para la paz, buscando que en ese Plan Colombia, que nuestro Presidente Andrés Pastrana ha venido trabajando, está incluido unas partidas que se pueden lograr, financiadas con el Gobierno Municipal, el Gobierno Departamental, el Gobierno Nacional, las ONG internacionales, y todos los recursos que podamos lograr para generar empleo y buscar la paz de los colombianos. Yo creo, doctor Antanas Mockus, que hay cosas muy importantes que tienen que ver también con los costos en el transporte, porque si los grandes camiones, los doble troques que destruyen la malla vial de Bogotá son transporte privado, yo creo que debía el Ministerio de Transporte buscar conformarlos a todos en un transporte público, para que así no pague los peajes tan costosos que vienen pagando, como los de la Autopista al Llano. Yo creo que si generamos unos polos de desarrollo en nuestra Sabana de Bogotá, vamos a mejorar nuestros ingresos de la ciudad Capital de Bogotá, de Cundinamarca y del país. Yo considero que Transmilenio, al contrario

de lo que se dice, ha llevado sobrecostos, se debiera extender a los municipios de Chía, Soacha, hasta la salida de la entrada de Villavicencio, y así también proyectar desde el Ministerio de Transporte, buscar la masificación de este transporte en todas las centrales de Bogotá y así lograr bajar los costos y las entradas de tanto vehículo a Bogotá, con los costos que tiene la gasolina.

Presidente:

Tiene la palabra el Alcalde de Bogotá.

Doctor Antanas Mockus, Alcalde de Bogotá:

Bueno, entonces voy a tratar de hacer un balance de la discusión. Cundinamarca está expresando unos intereses que tienen que ver con lo que les puede tocar de la carga del mejoramiento de las vías de Bogotá. El tema de la carga ha sido claramente expresada desde la primera intervención hasta la casi última, porque incorporó el caso de Transmilenio y el acuerdo de la calle 80, acuerdo firmado por el gobernador, etc., y que aún eso sigue siendo visto como carga. A veces los colombianos duramos 90% del tiempo en dar un sí y 10% del tiempo en ver el cómo, y mi invitación es: Demos el sí un poco más rápido para poder avanzar en el cómo, y en el cómo incorporar concertación, mesa de planificación, mirar beneficios para Cundinamarca, o sea, es evaluar la cosa. Entonces les digo: Pasemos del no, al cómo sí, y lo que necesito es la autorización del concejo para que la conversación valga la pena, y no desgastarme en una conversación con Cundinamarca, con el Ministerio de Trabajo, para que después el concejo me diga que no. Por eso hemos interpretado la ley de una manera, esperamos que el Ministerio de Transporte revise sus interpretaciones y también reconozca que hemos reconocido su autoridad en el tema, y por favor, todos aquellos que dicen que pueden parar esto, lo reconozco, pueden hacerlo, les doy la razón, tienen ese poder, pero la democracia se construye renunciando a ese poder. La Democracia se construye cambiando ese poder por esta discusión, por eso valoro tanto esta discusión, porque si lleváramos los problemas a escenarios como estos, habría paz, pero la paz no consiste en que estoy de acuerdo con usted en paz, pero si no me gusta lo que usted va a aprobar, yo allá le bloqueo. Entonces, imaginemos un escenario donde tus objetivos y mis objetivos sean viables, donde lo que busca Bogotá, que es el buen mantenimiento de sus vías sea realizable, e invito a mantener la actitud de intercambio de argumentos.

Me parece muy importante que hoy la crítica se ha ido de parte del gobernador, a una verificación punto por punto, línea por línea de la exposición de motivos y su coherencia con el texto del articulado. Con toda razón, he visto el texto del articulado y es más general que el anterior, y así se presentó en la Ponencia. Señor gobernador, le agradezco mucho, por ejemplo, cuando dijo: En un renglón dice que cuesta 260.000 millones y 10 renglones abajo dice 1.7 billones, y reconoció que aquí había entendido claramente que ese 1.7 billones se refiere al déficit acumulado, al rezago.

Un diputado con toda razón dice: Verifiquen la ley a ver si exencionar al transporte público es conforme a la ley. ¿Cuál es la base jurídica de eso?, eso es aportar, eso nos lleva ahorita mismo a verificar, etc. Llevar a la mesa de negociación el tema, es otro aporte, pero trabajemos en paralelo con el Concejo, Ministerio de Transporte, Mesa de Planificación.

Sobre la cifra, reconozco señor gobernador, que pasar de 1 millón y pico a 959.000, hubiera ameritado una noticia a pie de página, que la fuente es el estudio de 2000, agosto, Secretaría de Tránsito, etc. Todos nosotros conocemos que hay estudios de tráfico y de tránsito que arrojan cifras distintas, y me parece importante la recomendación de citar la fuente, pero no me parece justa la prohibición de cambiar o de actualizar los datos. En cada caso, ¿qué estamos haciendo?: Ahí no hay trampa encerrada, no estamos reduciendo los vehículos porque tenemos algún cálculo.

Otro aporte muy importante es verificar si el acuerdo puede salir así o si debe fijar unas tarifas mínimas o unas tarifas máximas. Eso es un aporte crucial de esta discusión y vamos a chequear ese punto. Creemos, a la luz de la redacción del Concejo, que el sistema de peajes

lo puede fijar, lo puede establecer el Concejo y puede delegar en una autoridad administrativa llamada alcaldía; si jurídicamente eso es válido, acepte. Si yo pongo ahorita un rango que incluya lo que propusimos la vez pasada, que eran los peajes más bajos probablemente de la región, actuando sobre prácticamente todas las entradas de Bogotá, que era el modelo pasado, si yo pongo un rango que va desde esas tarifas hasta lo que costaría una superconcesión en alguna de las grandes entradas de Bogotá, pues obviamente que usted va a decir: No, van a clavar la máxima, y de verdad no soy tan mala leche, o sea, no pretendo cargarle a Cundinamarca el desarrollo de Bogotá, les ruego lo mínimo de un voto de confianza. Yo entiendo al gobernador hablando de equidad y diciendo del porcentaje de vías que están en Bogotá en buen estado, comparando, y a la luz de esa comparación pasémosle plata a Cundinamarca para que mantengan sus vías, pero ¿cuánta gente utiliza las vías? Es decir, si Cundinamarca no apoya la causa de Bogotá y si el Congreso de la República, si los colombianos en conjunto no apoyan la causa de Bogotá, el rezago de Bogotá se volverá contra la economía colombiana y contra la economía regional, por puro interés propio bien entendido.

Entiendo el llamado a la cooperación, en este caso la cooperación tiene que ser la cooperación que se genera a partir de discurso público, porque entonces nos va a tocar entrenarnos en llegar a acuerdos con pura persuasión, por puro debate, como el que se ha presentado hoy, y la mesa de planificación esperamos que sea un buen escenario para eso.

El Diputado Víctor Rodríguez planteó la necesidad de ir fijando reglas, me parece muy razonable; el tema del Diputado Fredy Sánchez, de buscar apoyo nacional, pero yo pienso que cualquiera de nosotros tiene toda la capacidad de ver en qué estado están las finanzas de la Nación, y hacernos la ilusión de que los temas de rezago del mantenimiento de las vías de Bogotá van a hacer objeto de atención nacional, es una ilusión grande y además la camiseta nacional es también una camiseta compartida, y no mejorar la situación de déficit fiscal del país, puede traer para nuestras regiones consecuencias más graves que el cambio del régimen de pensiones, incluso, consecuencias más graves que la reducción de las expectativas de crecimiento de transferencias.

Bien, ideas que me parece que es importante chulear rápido es: Mantenimiento de vías de Bogotá con cargo a Plan Colombia. Pues si quieren las pedimos y hacemos el oso, pero me parece que no se puede, simplemente porque una cosa es vías por la paz. Cundinamarca con toda la legitimidad puede participar en eso, pero nosotros no podemos ponernos en una lógica distributiva. Hay otras alternativas que se señalaron, que en la mesa de planificación se pueden chulear. Alguien mencionó las terminales de carga; ¿cuánto ahorra eso en mantenimiento?, ¿de dónde sale la plata para hacerlas?, ¿qué vale más? Puede que al final concluyamos que las terminales de carga son muy importantes, pero no son la solución del tema del mantenimiento, no contribuyen a la solución del mantenimiento. Ahora, sobre el tema de alternativas, nadie se atreve a mencionar la que habría que mencionar, y es sobretasa, es decir, imagínense en todo el país esta discusión repetida, probablemente sería mucho más sencilla la discusión y todo el mundo se pondría más fácilmente de acuerdo, si hubiera en vez de una sobretasa del 20, una sobretasa del 30 al 35, proporcional a lo que nos cuesta mantener.

Entonces, sí se construye una agenda grande, es decir, si la gente dice: Mire, los representantes en el Congreso, por lo menos los Senadores de Cundinamarca y Boyacá, unidos con los diputados de la región, unidos con los concejales y los alcaldes de la región, proponen que se evalúe por parte del Congreso en su conjunto y el Gobierno en su rama especializada, un cambio de la sobretasa en vez de un crecimiento del tema de peajes, pues le jalamos, pero eso es construcción de alternativas. Me da pena formularlo así, puede que existan otras, pero a la luz de lo que he entendido de la ley colombiana, no tenemos demasiadas alternativas; o sea, valorización se puede cobrar la primera vez, cuando se hace la inversión inicial, pero para el mantenimiento no me imagino el uso de la valorización. Entonces

evaluemos mucho, porque hay intereses comunes para establecer este tipo de gravamen o busquemos muy seriamente la alternativa y procedamos en semanas a decir: Oiga, definitivamente, señor alcalde, no desarrolle usted esa facultad que le dio el Concejo; haga esto otro, porque hay este otro camino. Esa sería mi solicitud, apreciando mucho la discusión y compartiendo con ustedes el reto muy grande de construir cultura tributaria en Colombia, es decir, el día en que podamos hacer plebiscitos sobre tributos, yo me daría por satisfecho.

La democracia representativa ha sido muy importante en el tema tributario, o sea, son ustedes, por su nivel de calificación, de quienes se puede esperar que hagan la cuenta de cargas y beneficios. O sea, esa es un poco la explicación de la dedicación profesional, a la actividad política es ese, el que tienen todo el tiempo y todas las condiciones para ir y volver en esta discusión, para ayudarnos a tomar la mejor decisión posible en el caso de la alcaldía, en el caso del concejo. Espero que la próxima vez que nos veamos sea para una tarea en la cual haya unos elementos previamente claros, comunes, más fuertes, pero para ser una primera o una segunda vez, esto ha sido supremamente fértil y les agradezco mucho la calidad de los aportes. Hemos tomado notas en los cuales la propuesta puede ser mejorada, e insisto en que vamos a verificar puntos de viabilidad jurídica claros. No son los peajes del alcalde, son los peajes que decide el concejo y son peajes que se implementarán de una manera que tendrá que ser regulada por el Ministerio de Transporte.

Presidente:

Muchas gracias alcalde. Tiene la palabra el Senador Samuel Moreno.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Quiero intervenir en tres aspectos específicos: Primero, decirle al señor alcalde y al señor gobernador, que sus intervenciones, al igual que la de las demás personas que intervinieron, indiscutiblemente ilustran el tema, la sensibilidad, lo complejo, y que la idea de este debate precisamente es tener la posibilidad de enriquecer la discusión, y aparte de eso, creo que es conveniente que este debate también se haga al interior del Concejo de Bogotá, que en últimas es el que aprueba o imprueba el tema de los peajes en la ciudad, y decirle, alcalde, que usted ha sido coherente con lo que fue su discurso de campaña, y lo felicito también porque usted ha dejado de ser tan idealista y se ha vuelto muy práctico; ¿qué es lo primero?, que el Concejo decida si va a aprobar o no los peajes; ¿qué es lo segundo?, que una vez aprobados o improbados los peajes, el Ministerio de Transportes se pronuncie; y tercero, que se haga el proceso de concertación. Entonces me parece muy prudente, muy sensato y muy aterrizado lo que usted está proponiendo.

En el tema de peajes, lo fácil aquí es decir: Los peajes son inconvenientes, no valen la pena, tienen un impacto social muy grande y simplemente irnos en una serie de argumentos, eso es lo fácil y esa es de pronto la política fácil, de oponerse a algunas cosas que son impopulares, los impuestos son impopulares, los peajes son impopulares, cualquier carga, contribución, cualquier impuesto es impopular, y entonces lo lógico y lo fácil es decir, no a los impuestos, pero cuando la gente ve beneficios, por ejemplo, en el tema de la Carretera Central del Norte, la que tiene 3 carriles, cuando usted va del Puente del Común a la Fábrica de Leona y se pone 7 minutos, usted despuecito de eso paga con gusto ese peaje, porque se ahorró tiempo, porque no hay trancones, porque la vía está impecable, porque hay buena señalización, porque hay teléfonos, porque hay servicio de grúa, pero lo que a la gente sí le indigna es que después de transitar por una carretera llena de huecos, por una vía llena de huecos, donde no hay seguridad, donde no hay señalización, le pongan un peaje de 3.000, 4.000 ó 5.000 pesos, Entonces es un poco el costo - beneficio.

Entonces, yo simplemente creo que este escenario ha sido bueno, que aquí se han discutido una serie de propuestas que se han debatido, tenemos un proyecto, Senadora Carlina, que está pendiente, precisamente de peajes, porque nosotros aquí en el Senado no podemos aprobar o improbar los peajes de Bogotá, eso es el Concejo, ni aquí podemos rendir el concepto, porque ese es el ministerio, ni podemos

concertar porque esas serán las autoridades, pero aquí sí podemos, en ese proyecto, establecer una serie de propuestas, porque acuérdense que aprobamos el artículo 1º, los otros artículos, no es que hayan sido negado, sino fueron retirados precisamente para analizar el tema de la constitucionalidad y el tema de la conveniencia, con participación del ministerio, del Gobierno Nacional, para ver si ese proyecto de ley sirve o no. Entonces, quiero decir que hemos escuchado con atención, que indiscutiblemente aquí lo que está demostrándose es que Bogotá y Cundinamarca es un matrimonio indisoluble, pero que con los convenios, la concertación con los diputados, con los alcaldes, especialmente de la Sabana de Bogotá, que son los que tienen más incidencia y más cercanía con la Capital de la República, busquemos precisamente las fórmulas para que el impacto socioeconómico no sea tan grande y para que los beneficios indiscutiblemente sean los mayores que podamos buscar.

Presidente, Alfonso Lizarazo Sánchez:

Tiene la palabra el Senador Chávez.

Honorable Senador Guillermo Chávez Cristancho:

Yo quiero concluir este debate en tres capítulos muy cortos, porque sé que todos hemos hecho un esfuerzo inmenso por estudiar este tema, porque me parece, alcalde, que una de las cosas más importantes que le falta al pueblo colombiano, es precisamente eso que usted señala, y es que tranquila, reposada y racionalmente, se entiendan los procesos, y que si los procesos se entienden, empiecen los hombres a encontrar la razón de vivir en comunidad y de encaminarse hacia rumbos seguros y tranquilos. Yo quiero dividir mi última intervención de tres formas: una, que la vamos a llamar la grandeza; otra, que la vamos a llamar el derecho; y otra, que la vamos a llamar la mezquindad.

La grandeza de que el país hoy con la presencia suya, señor Alcalde Mayor de Bogotá, con la intervención de importantes dirigentes de Cundinamarca, el señor gobernador a la cabeza, de los diputados, de la alcaldesa, de los alcaldes, de los concejales, poder sentarnos en una misma mesa a hablar y a dialogar sobre el tema y mirar la conveniencia, la inconveniencia, y sobre todo, ver en su expresión que el convencimiento es muy bueno.

Yo a usted lo admiro mucho, alcalde, lo admiro más por su talento como docente, como pedagogo, que como político. Generalmente el docente tiene que especializarse en que la gente crea, escuche y vea lo que siente el docente, en cambio el político tiene que escuchar, oír e interpretar y digerir lo que piensa la gente, es todo una inversa. Entonces esa pedagogía hace mucha falta, y precisamente bajo esos parámetros de orden, yo expuse muy claramente que mi intervención la hacía desde un punto eminentemente jurídico y encontré la necesidad de invitar al gobernador, a las gentes de Cundinamarca, y hacer un debate público nacional, porque esto es un tema nacional, alcalde, así usted no lo considere, hay 1.025 alcaldes que pueden estar pendientes de qué va a pasar en este debate y cuál es la claridad de este debate para actuar. Por eso invité a las personas que hablan de la inconveniencia, que pueden presentar cifras, y de ahí la apertura que se le dio democrática y tranquilamente a las personas que quisieron participar. Esa es la grandeza del debate, el estar dispuestos en esta Comisión a abrir las puertas a los críticos y a los que están a favor de cualquier proceso. Eso es lo que yo pienso que va a construir a este país, cuando todos nos podamos sentar y nos miremos como colombianos, y no nos sesguemos por algunas cosas.

Pero alcalde, en las grandes discusiones, no de Colombia, sino del universo, al final se tiene que establecer unas normas que permitan el consenso democrático de las mayorías, para tomar unas reglas de juego. Ese es mi segundo capítulo de esta intervención: El derecho, ahí es donde aparece el derecho, después de que nos hemos sentado, hemos hablado, hemos dialogado la conveniencia, la inconveniencia, finalmente tenemos que concluir que para que los procesos sean garantía general y no particular ni de Bogotá ni de Cundinamarca, sino de todos los colombianos, se creó un Estado de Derecho con unas reglas de juego fundamentales, que se llaman la Constitución colombiana, y esa Constitución colombiana tiene un vigilante permanente, que son unos magistrados que velan porque esa Constitución se

cumpla a fin de asegurar los intereses, no del Alcalde de Bogotá ni de ninguna administración ni de ningún sector poblacional, sino de toda la Nación. Para eso se hizo la Constitución colombiana y a partir de la Constitución yo vuelvo a repetir, señor alcalde, que se determine una jerarquía institucional de normas, la Norma Mayor, la Carta Magna, la Norma Madre de Colombia es la Constitución, y la Constitución en Tránsito y Transporte determina que son procesos nacionales, que tienen un sistema nacional y que todo lo que tenga que ver con Tránsito y Transporte, que además tiene un ministerio creado por ley a partir de la Constitución, desarrolla unas políticas nacionales, cosa en la que yo realmente debo reconocer, alcalde, lo que usted ha expresado aquí.

Lo que pasa es que, alcalde, usted es una persona que tiene unos comportamientos salidos de lo normal, no le quiero señalar nada anormal, sino que usted tiene aptitudes que son realmente apreciadas por unos, rechazadas por otros, pero a veces la gente piensa que por esa actitud, usted se va a salir de la ley y de la Constitución y va a imponer en Bogotá ciertas cosas, y hay temor porque usted ha hecho cosas impredecibles, a veces chistosas, y entonces la gente piensa eso y hay ese temor también. Qué bueno que usted le haya dicho al país hoy que se va a atener a la Constitución y a la ley, pues la Constitución y la ley, como también lo aceptó, ejerce la Nación un derecho y una potestad tutelar sobre los organismos de transporte y tránsito, incluyendo los municipios, porque lo que no se puede desviar la atención es en decir: Si, nosotros le pedimos concepto previo al ministerio para efectos de orden técnico y logístico. No, usted tiene que leer muy claramente que esa es una de las facultades por las cuales el ministerio ejerce la función técnica; pero no, el sistema es todo y el sistema es nacional, por eso es que el concepto es previo, por eso es que previamente al usted proponer una norma de orden local, debe conseguirse previamente la factibilidad, en este caso, del ministerio, porque maneja una política nacional. Yo ya no tengo inconvenientes desde el punto de vista jurídico, formal con la propuesta suya, pero sí de metodología. Primero, yo tengo que hacer alguna redención de una cosa que usted me decía, porque no la puedo aceptar desde el punto de vista de mi esmero por estudiar el Derecho Constitucional, que es el derecho de los derechos, y decirme que el decreto reglamentario o el decreto distrital, el que desarrolló por artículo transitorio la Constitución, es superior a la ley. Efectivamente el decreto ley se equipara a la ley de la República, por eso es que los desarrollos constitucionales se hacen a partir de la ley, pero excepcionalmente por un transitorio se dejó que el decreto del Gobierno hiciera una ley, un decreto-ley. Están en igualdad de condiciones frente a la pirámide de la que yo hablé en la primera intervención, pero como el decreto afecta al Distrito Capital, pasa a ser inferior frente a una ley que va a tener efectos a nivel nacional y para todos los departamentos. Eso no lo digo yo, lo dice la jurisprudencia de la anterior Corte Constitucional y de la jurisprudencia de la actual Corte. Todas las normas son unas primeras que otras. Le quiero contar algo, alcalde, que hay normas más constitucionales que otras. Los Derechos Fundamentales, por ejemplo, son derechos prioritarios por encima de otras normas constitucionales, y un juez debe aplicar los derechos fundamentales por encima de cualquier otra consideración y derecho. A usted le ganaron una tutela, alcalde, se la ganó un parapléjico frente al acto administrativo por el cual se decretó el Pico y Placa, pero se lo ganó por eso, por el Derecho Fundamental. Entonces hay normas más principalísimas, hay normas de normas y hay normas más constitucionales que otras. Yo no quiero alargarme en eso, alcalde, pero le quería aclarar por qué yo hablaba de esa pirámide de importancia de las normas. Realmente tengo despejada cualquier duda. Yo sé que sus buenos asesores le van a aconsejar que haga las cosas al derecho, porque primero está la Nación que el Distrito; pida el concepto previo de la Nación, con base en el concepto previo de la Nación, plantee los peajes y proceda en derecho. Yo pienso que esa es la metodología, le acepto cualquier otra consideración diferente, pero realmente le aconsejaría, desde el punto de vista jurídico, esa metodología.

Lo otro, de estar o no estar de acuerdo, yo no me puedo inventar los problemas de Cundinamarca, los estoy conociendo, como estoy conociendo los problemas del Chocó y como estoy conociendo los proble-

mas de Antioquia, porque a nosotros la Constitución nos dice que los Senadores somos nacionales. En un mundo que se globalizó, ve uno personas que tienen de pronto alguna capacidad política hablando de que usted no es de tal parte, sino es de tal otra, no puede sacar votos en ninguna parte diferente a la de donde es. Eso se acabó, nosotros somos Senadores de la República, los Representantes son Representantes regionales, nosotros somos Senadores y tenemos que hacer política nacional y este es un debate nacional, pero la mezquindad se presenta cuando aquí aparece, ante la grandeza de una invitación que la hacemos a los diputados, un señor de pronto haciendo un mandado mal hecho, a leer la última parte de toda una intervención que yo hice sobre un proyecto de ley. Con estos mismos criterios, señor alcalde, yo le dije a esta Comisión que no era viable ese proyecto de esta manera; lo leo textualmente el acta oficial de la comisión, qué fue lo que dijo Guillermo Chávez sobre ese proyecto de ley: Yo no quiero hablar sobre la bondad o el espíritu de este proyecto de ley que me parece muy loable, me parece de entrada importante y justo. Yo solamente quiero hacer una referencia con todo respeto a la iniciativa de este proyecto, de acuerdo al doctor Gabriel Acosta, que es ponente, ¿quién me dice que este es un proyecto de ley de iniciativa parlamentaria del doctor Camilo Sánchez? Todos sabemos que en este tema que tenga que ver con tributos, con contribuciones, con tasas, con peajes, son sólo de la esencia de la iniciativa gubernamental. Es decir, lo que yo estaba diciendo es: Senadores, no sigamos haciendo más el oso, como lo dijo aquí el Alcalde de Bogotá. Mire, a este Congreso llegó un Senador proponiendo que él iba a crear el Ministerio del Deporte y lo eligieron Senador de la República. A todo el país le dijo: Es que cuando yo sea Senador, yo voy a crear el ministerio. Eso es una cosa que no se puede seguir haciéndole cabida a la gente. Mire, no es sino leer el artículo 154, que dice: Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las cámaras, a propuesta de sus respectivos miembros, el Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156 o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

No obstante, (aquí voy) sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno, las leyes a que se refieran los numerales tales, tales, tales, las que ordenen participaciones en rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes o la suscripción del Estado en empresas industriales y comerciales del Estado y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales. Es la Constitución, no soy yo, y tengo que decir esto, no ve que yo estudié para hablar de esto, no ve que es mi tema. Yo tengo que decir esto de la Constitución; leo textualmente qué le contesté yo a la doctora Carlina finalmente: Presidente, yo simplemente quiero hacer unas observaciones de orden constitucional, pero me gustaría que este proyecto que tiene una intención buena y clara, se discutiera un poco más. Creo que valdría la pena escuchar al Ministro de Transporte, aquí se está haciendo algo realmente que resulta difícil entenderlo a la luz de la forma como se maneja la inversión en obras, hasta donde entiendo. (Hay vienen otra serie de consideraciones) Yo solamente llamo la atención, no por molestar a nadie ni estar en contra de ninguna política con respecto a las contribuciones o los peajes. Si hay un departamento que está lesionado fuertemente con los peajes, es el departamento de Cundinamarca y algo más importante que deben hacer los representantes de Cundinamarca, es mirar de qué manera buscamos el equilibrio en la inversión de obras para ese departamento. ¿Esto es no tener claridad? Pero ha habido, alcalde, tanta falta de pedagogía en los Derechos Humanos en este país, que un diputado llegue al atrevimiento, sin conocerme, de hablar de doble moral, lo más íntimo de una persona, la moral, que la Constitución, entre otras cosas, es el fundamento esencial de la persona.

Yo en el tema jurídico me basta con su palabra, señor alcalde, de que se va a acoger a las normas constitucionales y legales. En Derecho sigo creyendo, en derecho sigo actuando, pero la mezquindad hay que destaparla. A mí no me gusta que de manera atrevida y grosera con quien invita a su casa a alguien, le muerdan la mano por invitar. Yo quiero hacer claridad sobre eso y aquí están las actas, y no me gusta, señor Presidente, que en este Congreso de la República no se llame la atención cuando se le falta respeto a un Senador de la República. Yo

no iría a la Asamblea de Cundinamarca a faltarle el respeto a ninguno de ustedes, por la representación y por lo que ustedes significan como personas, y le pido formalmente, señor Presidente, que en ese tipo de intervenciones se tengan en cuenta esas recomendaciones. No nos faltemos más al respeto y no nos dejemos faltar al respeto.

Quiero finalmente decirle a esta Comisión, que podemos hablarle tranquilamente a los medios de comunicación, de que tenemos un alcalde en Bogotá sujeto a la ley y que todos los alcaldes del país se deben sujetar a la ley, y hay que hablar, señor gobernador y señores Miembros de la Asamblea, con el señor Presidente y con el señor ministro y mostrarles la inconveniencia, porque ellos dirán si es conveniente o no es conveniente dar el concepto previo. No acosemos tanto al alcalde, el alcalde tiene una buena intención, de algún lado hay que echar mano para ver cómo hacemos con las vías de Bogotá; él está en su derecho, él está en su jurisdicción, hay un decreto ley que le permite a él buscar dentro de su autonomía, soluciones a los problemas de las vías. Digámosle al ministro que se sensibilice a este país y que se sensibilice este Gobierno con los gravísimos problemas de miseria que se está viviendo en todas las regiones de Colombia, esta violencia absurda que nos tiene locos, que no nos deja mirar para ninguna parte, y cuando ya Colombia se transforme, cuando la razón se imponga sobre la violencia y sobre la mezquindad, yo creo que hemos logrado un plano especial para mirar las cosas con mayor detenimiento.

Presidente:

Tiene la palabra la Senadora Carlina Rodríguez.

Honorable Senador Carlina Rodríguez Rodríguez:

Claro, doctor Chávez, que a nadie más que a los cundinamarqueses, a nuestra sangre, a nuestra gente, le duelen los problemas de nuestro sector, de nuestro terruño, de nuestra cundinamarquesidad. Aquí no estamos haciendo el oso. No quería intervenir, pero cómo no hacerlo, doctor Chávez, cuando veo una doble moral, la doble posición, la mezquindad, cuando usted el 13 de diciembre, como lo dijo claramente el diputado, porque ahí está en las actas, votaba en contra del Proyecto de ley 062 de iniciativa justamente de un cundinamarqués, que interpretando los reclamos que cuando se construía la vía a La Caro-Briceño, la vía Fontibón-Facatativá, un ex miembro de esta Comisión, el doctor Pizano, salía a hacer los foros con estos sectores de Cundinamarca, a exigir y a pedir justicia y equidad con nuestro departamento para que no se cobrara la doble tributación, peajes y valorización al mismo tiempo, y entonces más tarde, Camilo Sánchez, en su artículo Primero, justamente plasma esta gran idea, que agradezco a esta Comisión su generosidad y su grandeza por haber interpretado este reclamo, no solamente de los cundinamarqueses, sino de los llaneros, de la gente del Valle, de Antioquia, de muchos departamentos donde se han construido kilómetros y kilómetros, y hoy seguramente se han visto arrinconados cuando se les exige al mismo tiempo peaje y valorización. Creo que es el momento de la solidaridad y la sensibilidad de este Parlamento y así lo dije el 13 de diciembre. Aquí hay honestidad, aquí hay lealtad y aquí hay clase cundinamarquesa para decidir por los nuestros y reclamar por los nuestros. Por eso me extraña estas palabras tan absurdas y me extraña justamente la doble posición del Senador, cuando negaba este proyecto y justamente, frente al reclamo en el mes de Agosto, si mal no recuerdo, se quería entonces cerrar a Cundinamarca con 7 peajes más, fuera de los 12. Se levantan los alcaldes de la Sabana de Bogotá, se levanta la clase empresarial, se levanta el transporte, la clase política, la juventud y la mujer para decirle a ese gran alcalde de la ciudad capital, que tuviese más sensibilidad social.

Se lleva entonces un proyecto de acuerdo allí al Concejo de Bogotá, se archiva el proyecto de acuerdo porque allí también hay solidaridad, hay afecto y hay sentimiento con este departamento Cundinamarca, que hoy yace en medio de la pobreza, del abandono, de la carencia de empleo, y entonces existía ese gran reclamo de toda la gente cundinamarquesa, y para no cansarlos más, dentro de esta ponencia se decía que era por una situación de orden político, que por qué no rendíamos una ponencia inmediata, porque la señora del doctor Alvaro Cruz, la doctora Zoraida, era la Secretaria General de la Alcaldía

Mayor y que seguramente ella era parte de ese gran acuerdo con el doctor Peñaloza, pero no, qué bueno ver a un hombre como Alvaro Cruz, nuestro gobernador, en cabeza con sus 116 alcaldes, sus 19 diputados, ver ese sentimiento de dolor, de identidad y de afecto cundinamarqués, diciéndole al doctor Mockus que es el momento de la reflexión, de la tranquilidad, que es el momento de la concordia, que es el momento de la equidad, de la justicia, de la prudencia, de la responsabilidad, que sin mentes calenturientas, sin insultos, sin frases desmedidas e injustas, lleguemos a los grandes acuerdos, que si bien es cierto recibimos mucho de Bogotá, cuánto le hemos regalado a esta, nuestra ciudad capital, pero que unos y otros, doctor Antanas Mockus, tenemos que llegar a la gran comprensión. Claro que queremos las buenas vías, claro que pagaríamos justamente porque se nos hagan las grandes troncales, se tenga el mantenimiento correcto de la malla vial, pero este no es el momento.

La patria colombiana vive la situación más difícil y más triste de la historia, aquí lo que encontramos son los ricos y otros cada día más pobres y más pobres, que no es otra que nuestras gentes del departamento de Cundinamarca, cercadas y agobiadas por la pobreza, la guerrilla, el boleteo, la miseria, el secuestro, que aquí justamente nuestras salidas a nuestros municipios se nos han convertido en botaderos de basura, en sitios de atraco permanente y de la presencia delincinencial, sin que nadie diga nada. Queremos decirle a la Comisión Sexta y pedirle al doctor Chávez, con afecto, con sentimiento y con respeto, su solidaridad para que este proyecto de ley se vuelva a revivir en su artículo Tercero, allí en la Plenaria del Senado de la República, interpretando justamente las brillantes exposiciones, el reclamo sentido del pueblo de Cundinamarca y no solamente de Cundinamarca, porque es el problema de la Nación entera. Por qué no revivir ese proyecto, ese artículo 3º; vamos a corregirlo, doctor Memo Chávez, yo quiero agradecerle sus luces, su inteligencia, pero no es inconstitucional, no es ilegal, no es inviable este proyecto, recoge el pensamiento sentido de mi departamento. Yo entiendo su situación, doctor, me excusa si de pronto hemos utilizado términos desobligantes, frases ligeras, pero aquí lo que existe es dolor en nuestro departamento. Queremos que como usted lo ha dicho, se aplique la ley, como lo dijera el doctor Antanas Mockus, cuando él quería establecer estos 7 peajes por decreto, la ley es dura pero es la ley, y aquí también tengo que decirlo porque usted, doctor Chávez, bien lo ha interpretado, primero la Constitución, primero la ley, antes que un acuerdo y un decreto, y entonces quien tiene la razón en este momento, doctor Antanas Mockus, es nuestro Ministro de Transporte, tal como lo establece la Constitución, la ley, tal como lo establece el Decreto 101 de 2000; claro que a usted se le dan facultades, no por decreto, es al Concejo de la Ciudad de Bogotá el que puede establecer los peajes, previo concepto vinculante del Ministro del Transporte.

Termino, diciéndole a toda la diputación y usted, doctor Alvaro Cruz, que aquí hay un hombre de gran sensibilidad, que es nuestro Ministro de Transporte, vecino de Cundinamarca, hijo casi de Cundinamarca porque siempre ha vivido acá, que hagamos el gran lobby con este ministro, y que lleguemos a la gran concertación, que lleguemos al gran diálogo, tal como aquí en el día de hoy se ha establecido. Por demás, felicito a la clase política de Cundinamarca, qué bueno ver su identidad, su lealtad y su clase, a usted Alvaro Cruz, que ha llevado este tema a los grandes foros en mi departamento, al Concejo de Bogotá, sin pensamiento mendigante ni tampoco quereillante; señor alcalde, dentro de este diálogo, dentro de esta concertación. Démonos un abrazo, diciendo que tenemos que hacer justicia, que aquí hay solidaridad, que aquí hay afecto del Alcalde Mayor de Bogotá por nuestro departamento, pero que aquí también hay un ministro que es de nuestro departamento y quien tiene finalmente la voz, la autoridad para autorizar, trasladar o crear los peajes en este departamento, como en cualquier sitio del país.

Doctor Mockus, mil gracias, por su paciencia. Que las buenas luces, que la inteligencia, que esa pedagogía tan hermosa que usted tiene que desarmar los corazones de todos, nos ayude para lograr ese gran acuerdo y esa gran concertación con el Ministro del Transporte.

Presidente:

Tiene la palabra el Senador Chávez, para un derecho de réplica.

Honorable Senador Guillermo Chávez Cristancho:

Para decirle lo siguiente a la doctora Carlina. Primero, que yo realmente no quiero transarme ningún tipo de discusión con usted. Decirle que ese proyecto no se hundió, el proyecto pasó y hay la posibilidad de volver a reabrir el debate en esos dos artículos de los que se habla, y yo estoy nombrado en la Comisión además, con los Senadores Acosta, Carlina, Enrique Caballero, para rehacer el estudio.

Lo que yo quiero repetirle, Alcalde de Bogotá, es que se hagan las cosas bien. ¿Qué saca uno con un buen propósito, como el que le hace rasgar las vestiduras hoy a la Senadora, si no se hacen las cosas bien? Hay que hacer las cosas en Derecho, yo les estoy llamando la atención es de hacerlo jurídicamente bien. Vamos, doctora Carlina, señores Diputados, señor Gobernador de Cundinamarca, donde el Presidente de la República y le pedimos que presentemos por iniciativa del Gobierno, bien hecho ese proyecto y yo los acompaño, pero hagamos las cosas en derecho. Es que cuando uno entiende una materia, es muy difícil que lo quieran contrariar con cosas necias en cuanto a Derecho, esa es la discusión que yo he dado. Yo jamás he estado en desacuerdo con esa opción que están presentando en ese proyecto de ley; segundo, yo tengo que decirle de todo corazón a la doctora Carlina, que por más mujer que sea ella, yo no permito que me hablen de mi moral y al señor diputado que intervino, que si quiere, cuando ella quiera y donde quiera, hacemos un gran debate sobre la moral de estos dos parlamentarios. Gracias, Presidente.

Presidente:

Gracias, a todos los invitados. Agotado el Orden del Día, y siendo las cuatro (4:00 p. m) de la tarde, se levanta la Sesión.

El Presidente,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Vicepresidente,

Alfonso Lizarazo Sánchez.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

AUTO DE SUSTANCIACION

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 17 de la Sesión del día 17 de mayo de 2001, que consta de 54 folios.

De acuerdo con la ley del reglamento se firma el anterior auto, a los 25 días del mes de julio de 2001.

El Presidente,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Vicepresidente,

Alfonso Lizarazo Sánchez.

La Secretaria General,

Albertina Manjarrés Cotes.

C O N T E N I D O

Gaceta número 400-Jueves 16 de agosto de 2001

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

ACTAS DE COMISION

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Acta número 16 de 2001, mayo 9	1
Acta número 17 de 2001, mayo 17	12