



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 130

Bogotá, D. C., jueves, 29 de marzo de 2012

EDICIÓN DE 80 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 14 DE 2011

(noviembre 22)

En la ciudad de Bogotá D. C., el día veintidós (22) de noviembre de 2011 a las diez y treinta y un minutos de la mañana (10:31 a.m.), los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del martes 22 de noviembre de 2011, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista.

II

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez; al señor Director de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez; al señor Superintendente de Industria y Comercio, doctor José Miguel de la Calle Restrepo; y al señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto, en cumplimiento de la Proposición número 72 de 2011.

Invitación al señor Procurador General de la Nación, doctor Alejandro Ordóñez Maldonado; a la señora Contralora General de la República, doctora Sandra Morelli Rico; y al señor Defensor del Pueblo, doctor Vólmar Antonio Pérez Ortiz.

Proposición número 72 de 2011

Cítese al señor Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez; al señor Director de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez; al señor Superintendente de Industria y Comercio; doctor José Miguel de la Calle Restrepo; y al se-

ñor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto, para que en fecha y hora que fije la mesa directiva de la comisión, respondan el cuestionario adjunto sobre los problemas tarifarios, las sanciones, las penalidades, las reservas, y sobre todo, el maltrato que sufren los pasajeros por parte de las empresas de seguridad.

Invítese al señor Procurador; a la señora Contralora; y al señor Defensor del Pueblo.

CUESTIONARIO

1. En cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley 105 de 1993 y en el Decreto 2724 de 1994, que organizan el sector del transporte aéreo y establecen las funciones de la Aeronáutica Civil, definiéndola como autoridad competente para velar por el servicio que prestan las aerolíneas a sus usuarios y desarrollar las normas en materia de protección al usuario, expedir y vigilar el cumplimiento de las normas que detentan no solo los derechos, sino también los deberes del usuario del transporte aéreo contenidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en particular y en toda la normatividad aeronáutica en general, ¿Cuál es el plan de acción que desarrolla la Aeronáutica Civil para cumplir a cabalidad este mandato legal?

2. Toda vez que Colombia es país miembro hace más de 40 años de la Comunidad Andina, ¿Cuál ha sido el nivel de cumplimiento de las disposiciones consagradas en la Decisión 619 titulada “*Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina*”, adoptada en el año 2005?

3. ¿Cuál es el balance después de 10 años de expedida la Resolución 4498 de 2001 que estableció entre otros, la obligatoriedad en cabeza de la Aeronáutica Civil de difundir la Guía del Pasajero,

que ilustra acerca de los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo?

4. ¿Cuántas multas ha aplicado la Aerocivil a las aerolíneas por violación de derechos del pasajero?

5. Uno de los derechos de los pasajeros aéreos es recibir de la empresa compensación de mínimo el 25% del valor del trayecto, si no puede viajar porque la aerolínea sobrevendió el vuelo, a este respecto ¿Cuántas compensaciones se han reconocido? ¿Y por qué monto?

6. ¿Quién regula la sobreventa, práctica ilegal frecuentemente utilizada por las aerolíneas? ¿A través de qué mecanismos? ¿Cuáles son los resultados?

7. En el primer Foro de Transporte Aéreo en Colombia, liderado por ATAC (Asociación de Transporte Aéreo Colombiano), y realizado en el mes de mayo del presente año, se conoció una cifra llamativa que daba cuenta de un volumen de 19 millones de pasajeros transportados por el sector durante el 2010, sin duda cifra récord en el país, pero conocemos en qué condiciones de satisfacción medida por indicadores como calidad, seguridad, eficiencia, puntualidad y confort, viajaron estos 19 millones de pasajeros?

8. ¿En qué va el Plan de Atención al Usuario del Transporte Aéreo (PAUTA), cuyo objetivo es que las aerolíneas resuelvan de inmediato los inconvenientes presentados a sus usuarios?

9. Uno de los principios institucionales de la Aeronáutica Civil reza: "*Los ciudadanos tienen derecho a participar en las decisiones públicas que les afecten*", ¿Qué mecanismos, instrumentos e instancias ha generado UAEAC para hacer de este principio una realidad? ¿Cómo participan los usuarios del servicio aéreo en las decisiones públicas del sector? ¿Cuántas asociaciones de defensa, promoción y protección de los derechos de los pasajeros aéreos existen en Colombia?

10. ¿Cuál es el promedio de quejas y reclamos que atiende la Aerocivil, por violación o amenaza de vulneración de los derechos de los pasajeros aéreos? ¿Cuál es el trámite que le otorgan a dichas reclamaciones? ¿Cuál es el promedio de satisfacción del usuario frente a la respuesta otorgada? ¿A través de qué mecanismos se informa a los usuarios acerca del comportamiento de quejas y atención a las mismas?

11. ¿Qué papel desempeñan las Superintendencias de Puertos y Transporte y de Industria y Comercio en la defensa de los derechos de los pasajeros/usuarios aéreos? ¿Cuál es el balance de su gestión?

12. ¿Qué hace la Aerocivil como autoridad aeronáutica para regular las tarifas de los tickets aéreos? ¿Cómo garantiza las condiciones de libre competencia, especialmente entre empresas que ejercen posición de dominio de mercado y las aerolíneas pequeñas o que ingresan como nuevas competidoras?

13. El transporte aéreo de pasajeros es infraestructura y como tal es fundamental para el desarrollo y la competitividad de otros sectores económicos, en particular para el sector turístico pues es el principal medio de transporte de turistas nacionales e internacionales, ¿Qué están haciendo las autoridades que regulan el sector y que ejercen rectoría de política, para fomentar el turismo, el comercio, los estudios e intercambios culturales y en general las actividades productivas, aumentando el acceso a los vuelos e implantando tarifas diferenciales, teniendo en cuenta las diferencias de poder adquisitivo en los distintos grupos de población?

14. Uno de los mayores problemas que enfrentan los usuarios está relacionado con el incumplimiento de los itinerarios ofrecidos por las aerolíneas. En efecto y sólo para ilustrar, el 29 de julio del presente año, más de 250 pasajeros aéreos cuyo destino era Cartagena, pasaron la noche en el aeropuerto *El Dorado*; la aerolínea Aires además de alterar su itinerario, pues terminaron volando a Montería y luego a Bogotá, no les reconoció a todos sus derechos de compensación de hospedaje y alimentación. ¿Cuál fue el papel que cumplió la Aerocivil en este caso? ¿Qué rol desempeñó el Sistema de Atención al Usuario en cabeza de la Oficina de Transporte Aéreo de la Aeronáutica Civil?

15. ¿Cuáles son los índices de puntualidad en los itinerarios de las empresas comerciales de transporte aéreo de pasajeros actualizados al 2011?

16. Desde el mes de julio de 2007, mediante la Resolución 03299, la Aeronáutica Civil eliminó el piso de la banda tarifaria, ¿Cuáles han sido las implicaciones de esta decisión en el costo de los tickets aéreos y en la accesibilidad de los usuarios al transporte aéreo?

17. ¿Qué acciones se adelantan para eliminar la práctica de la publicidad engañosa en las ofertas de tickets aéreos por parte de las aerolíneas nacionales e internacionales que operan en nuestro país? ¿Cuáles han sido sus resultados?

18. ¿Por qué Colombia no cuenta con una Política Nacional de Atención al Usuario del Transporte Aéreo?

19. ¿Cómo se ejerce la rendición pública de cuentas por parte de las autoridades encargadas de la vigilancia y el control del transporte aéreo?

20. ¿Cómo se está preparando su entidad para la puesta en marcha del nuevo Estatuto del Consumidor que en seis meses entrará en vigencia, particularmente alrededor de los derechos de los pasajeros aéreos?

21. La suerte que pueden correr los ocupantes de un avión accidentado es normalmente de pronóstico fatal. El peligro que se afronta es ante todo el de perder la vida y en situaciones menos graves está comprometida su integridad personal. No puede perderse de vista entonces, que el principal y más común riesgo en materia de accidentes aé-

reos es la muerte de quienes se encuentran dentro del aparato -tripulación y pasajeros- y aún la de terceros que se hallen en tierra. Para establecerlo así basta examinar el doloroso record de los siniestros ocurridos dentro y fuera del territorio colombiano. ¿Qué acciones desarrolla su entidad en procura de garantizar el derecho a la seguridad aérea?

22. Existe actualmente una preocupación mundial por la fatiga de las tripulaciones como generadora de accidentes aéreos ¿Qué estudios médicos han realizado o conocen ustedes para tratar esta problemática y cómo piensan reducir los niveles de fatiga en las tripulaciones colombianas?

23. La Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte en el Capítulo Segundo referente al Transporte Aéreo en su artículo 69 crea el Consejo Superior Aeronáutico; como un organismo generador de políticas aéreas ¿Cuántas veces se ha reunido ordinaria y extraordinariamente en los últimos 3 años y cuáles han sido los resultados de su trabajo en lo referente a las políticas en materia de Aviación Civil?

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador *Efraín Torrado García*, y aprobada por unanimidad en la Sesión del 31 de mayo de 2011.

PREGUNTAS ENVIADAS A LA PROCURADURÍA, CONTRALORÍA Y DEFENSORÍA DEL PUEBLO:

1. ¿Cuál es el promedio de quejas y reclamos que atiende la Procuraduría, la Contraloría y la Defensoría del Pueblo por violación o amenaza de vulneración de los derechos de los pasajeros aéreos? ¿Cuál es el trámite que le otorgan a dichas reclamaciones? ¿Cuál es el promedio de satisfacción del usuario frente a la respuesta otorgada? ¿A través de qué mecanismos se informa a los usuarios acerca del comportamiento de quejas y atención a las mismas?

2. ¿Qué actuaciones desempeña el Ministerio Público en cabeza de la Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y la Contraloría General de la República en la defensa de los derechos de los pasajeros aéreos?; ¿Cuál es el balance de su gestión?

III

Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores.

La Presidenta, honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira:

Solicita a la Secretaria llamar a lista.

La Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Realiza el llamado a lista y contestan los siguientes honorables Senadores:

Arbeláez Escalante Amparo

Baena López Carlos Alberto

Ferro Solanilla Carlos Roberto

Prieto Soto Eugenio

Suárez Mira Olga Lucía

Torrado García Efraín.

Acto seguido manifiesta que se ha conformado quórum deliberatorio con la asistencia de seis Senadores.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Mauricio

Delgado Blandón Cesar Tulio

Guevara Jorge Eliécer

Pedraza Gutiérrez Hernando

Sudarsky Rosenbaum John

Olano Becerra Plinio.

Con la siguiente excusa deja de asistir el honorable Senador Alexander López Maya:

Bogotá, D.C., noviembre de 2011.

Doctora

Olga Lucía Suárez Mira

Presidenta de la Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Excusas Comisión Sexta

Respetada doctora Suárez

Reciba un cordial saludo. En la siguiente me permito excusar al Segundo Vicepresidente del Senado de la República, Alexander López Maya, al no poder asistir durante esta semana a las sesiones que la Comisión Sexta citase, ya que se encuentra autorizado por la Mesa Directiva de la Corporación, para estar en una visita oficial a Washington-Estados Unidos, entre el 17 y el 25 de noviembre de 2011. Como constancia en documento adjunto presento copia de la Resolución número 85 del 16 de noviembre de 2011. Muchas gracias por su atención y comprensión.

Atentamente,

Janneth Ximena González Tobón.

Asistente.

Continuando con el orden del día y por instrucciones de la Presidenta.

La Secretaria:

Informa sobre la asistencia de los invitados y citados:

Tenemos la siguiente excusa del señor Ministro de Transporte: “*Señora Presidenta: excusarme ante la imposibilidad de asistir a la sesión por la cual fue citado, que se llevará a cabo el día martes 22 de noviembre del presente año a las nueve de la mañana, en el recinto de la Comisión Sexta del Senado, que debatirá los problemas tarifarios, sanciones disciplinarias...** y sobre todo el maltrato que sufren los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, dado que debo asistir a solucionar el problema con el Túnel de La Línea. Le ruego acepte mis excusas y le informo que he delegado

a la doctora María Constanza García Botero, Viceministra de Infraestructura, para que atienda la citación en mención.

La Secretaria informa que la señora Viceministra está en camino y que no ha hecho ingreso al recinto.

Se encuentra presente el señor Director de la Aeronáutica Civil, el doctor Santiago Castro Gómez; el señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto; se hace presente el doctor Vólmar Antonio Pérez Ortiz, el Defensor del Pueblo.

Tenemos la siguiente excusa del Superintendente de Industria y Comercio: *“que por atención a la sesión del 22 de noviembre, que nos fue enviada, mediante la cual se cita el debate de control político 72 de 2011, referente a problemas tarifarios, se anexa cuestionario, al respecto lamento informarle que no podré asistir a tan importante evento ya que por compromisos adquiridos con anterioridad estaré atendiendo asuntos oficiales fuera de la ciudad, presentada por el doctor José Miguel Calle Restrepo.*

Igualmente informa que la Contralora designa al doctor Nelson Izaciga León, Contralor Delegado de la Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional; y por parte de la Procuraduría General de la Nación asiste en condición de observador el doctor Juan David Gómez Rubio.

La Presidenta:

Da la bienvenida a la Viceministra de Transporte, doctora María Constanza García; al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro; al Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Juan Miguel Durán Prieto y a los invitados: Defensor del Pueblo, el doctor Vólmar Pérez Ortiz, y Viceministro de Turismo, el doctor Óscar Rueda.

Seguidamente informa a la comisión y a los asistentes que es un debate de control político y que se encuentra presente el Senador citante, el doctor Efraín Torrado; anuncia que el debate es sobre la defensa de los usuarios de las aerolíneas en todo el país debido a las múltiples quejas que se han recibido en la Comisión en los últimos tiempos.

Posteriormente da la palabra al Senador Efraín Torrado y señala que cada Senador tendrá un espacio de 10 o 15 minutos para sus intervenciones y posteriormente escuchar a los citados.

Honorable Senador Efraín Torrado García:

Es tan importante cómo los conflictos que vive el país en la infraestructura vial, ya que el transporte aéreo es parte de la solución a los grandes conflictos que estamos viviendo. La motivación de este debate, señora Presidenta y honorables Senadores, nace y surge a raíz de la cantidad de conflictos y problemas que vemos en una industria que genera la dinámica a la economía tan importante y trascendental para el desarrollo de nuestro país. Pienso que este conflicto que está viviendo la

Aeronáutica Civil que se presenta en la búsqueda de soluciones, en la nueva implementación de la infraestructura, los procesos de socialización que ha tenido que tener en los últimos años al nombrar una empresa explotadora, una concesión, la misma regulación y las mismas circunstancias que unen ahora frente a la ola invernal, pues un motivo de tener planes de contingencia, medidas rápidas y soluciones rápidas para que el transporte aéreo en Colombia sea de gran beneficio.

Hemos estado en un mismo sentir la Comisión, por eso hemos estado todos atentos y prestos a este importante debate, que tiene un fin muy objetivo y es el que unamos esfuerzos gobierno, Congreso de la República y usuarios para corregir las deficiencias; aquí más que venir a exigir que nos cuenten al país y exigir las medidas del control político, es que tengamos una exhortación, una amonestación frente a tantas situaciones que está viviendo la Aeronáutica Civil.

Quiero iniciar este debate con un video que resume y que nos da una idea, una síntesis de lo que es verdaderamente el conflicto en la Aeronáutica.

Video.

Las empresas comerciales de transporte aéreo de pasajeros con domicilio en Colombia y que cubren el mercado nacional e internacional son: Avianca S. A., Aires, Copa, Satena, ADA, EAS-YFLY. El sector aéreo impacta positivamente en la economía del país y es pieza fundamental en el desarrollo de la prosperidad nacional. Bajo esta perspectiva conviene preguntarse cómo y de qué manera se está prestando el servicio de transporte aéreo en Colombia y si el usuario cuenta con verdaderas garantías que le permitan hacer exigibles sus derechos y la importancia que tiene esta clase de debates de control político para la defensa de los usuarios del servicio de transporte aéreo en Colombia, los cuales son frecuentemente atropellados por los prestadores del servicio, por cuanto desconocen sus derechos y las obligaciones de aquellos:

-“Yo solamente utilizo Avianca y no tengo ninguna objeción, salvo el problema de sobreventa de los cupos que sí se torna arbitrario para los pasajeros en el sentido de que se admiten más pasajeros de lo previsto”. -“Hay algunas que sobrevenden o venden demasiados tiquetes y luego tienen dificultades para poder cumplir o si no salen los aviones tarde.” -“En ciudades pequeñas como Neiva, Yopal, Montería, donde viajo todo el tiempo, los días después de un puente y antes de un puente, los viernes, o antes de un fin de semana normal ellos tienden a sobrevender los tiquetes, entonces los vuelos no están copados sino en los siguientes vuelos. ¿Qué hacen al final del día? Tienen aviones pequeños, los Fokker, y traen un avión grande después de una escala gigante de Bucaramanga, hacen escala gigante, lo traen y montan a todo el mundo de los 3 vuelos unidos o 2 vuelos unidos, para entrar a Bogotá. He llegado en un vuelo que tengo planeado llegar a Bogotá tres de la tarde, he*

llegado dos de la mañana, más de una vez”. –“Yo no me puedo dar cuenta claramente que no es problema de la aerolínea, si yo llego aquí en un vuelo y tengo que sobrevolar media hora, ¿es problema de quién? Del aeropuerto, no de la aerolínea”.

La IATA, que es la asociación internacional de transporte aéreo, categoriza en varios factores las causas de demora: Hay unas por las aerolíneas, otras por tráfico aéreo, otras por meteorología, otras por infraestructura, de manera que siempre hay que ser muy cautos en cuándo se dice por qué razón hay una demora en espacio aéreo o en plataformas de un vuelo; de manera que eso la Aeronáutica Civil lo regula bien y yo le haría el símil de lo que pasa hoy en El Dorado, como lo que ocurriría en mi casa si yo me veo obligado por cualquier razón a permanecer en ella mientras hay una ampliación de mi apartamento y una remodelación. Es natural que haya contingencias en obras, en instalaciones, porque recordemos que El Dorado tiene 1.000 operaciones diarias de aterrizaje y despegue en 1.000 hectáreas; funcionan aquí casi 40 aerolíneas, 21 millones de pasajeros al año, de manera que estamos interviniendo una terminal una inversión cercana al billón de dólares durante 7 años, siempre habrá contingencias, que afortunadamente un equipo de administración e ingeniería superior a 700 personas está siempre atento a mitigar cualquier impacto que pueda traumatizar la operación aérea”.

– “Con Aires, ahorita estamos emprobleados, es una porquería. Tuvimos un problema: Mandar unas maletas y al final nos preguntaron que si llevábamos un tipo de cosas que no podías pasar” –“Nos adelantaron el vuelo y no alcanzamos a llegar a las once y media, entonces el último que queda es en la noche, pero no hay cupos, ahora nos toca hasta mañana”. –“Pues la demora en los vuelos. Primero teníamos el vuelo a las doce y media y ya sale a las dos y cincuenta”. –“Hoy me ha ido fatal” ¿Qué le pasó? “tuve un retraso de una hora” –“No, que el vuelo se retrasó, que mañana a las nueve de la noche” –“Porque tenemos a las doce y media, y me están mandando a la una y media de la mañana”. –“Sí, claro, a los centros de información de las aerolíneas”. –“Se supone que la Superintendencia en la página, se supone, o en el contacto de servicio al cliente de cada compañía, pero debido a que ha aumentado tanto y las compañías se quedaron tan pequeñas con los servicios, hablo sobre todo de ciudades pequeñas, incumplen mucho los horarios, entonces ¿Qué hacen? no cumplen con cantidad de vuelos, o sea, o no tienen la cantidad de gente para los vuelos específicos y lo que hacen es demorar los vuelos, unirlos con el siguiente vuelo, y no le informan a la gente, y eso no se puede hacer.

Ahora bien, ¿Quién responde? Nadie responde. No hay ley, no hay forma realmente de exigir cuando uno tiene un problema, ni de obtener una respuesta; ese es el problema real”. –“Siempre dilatan la respuesta, al punto de que uno termina

siendo el culpable de la demora de ellos” –“Ellos deberían decirle a uno cuando entra ahí toda la información desde el principio, no decirse al final; ya al final para qué sirve”. –En otras ocasiones que he hecho reclamos donde también ha habido demoras, eso no pasa de ahí”. –“Si demoraran un poquito el servicio porque hay retrasos, pero me parece que es más por falta de infraestructura tanto en las pistas en donde aterrizan los aviones, como en el manejo administrativo”. –“Ojalá que se ajusten. Hay veces no sabe uno si es el retraso porque realmente están cerrados o hay algún problema o están juntando vuelos”. –“Se dañó aquí el avión, lo llevaron al hangar, 6 horas, 8 horas, 10 horas, y nadie le habla a uno, nadie se apersona de la situación”. –Se supone que hay unos derechos y hay unas responsabilidades también tanto del pasajero como de la compañía, pero realmente no funciona”. –“Realmente es falta de información, ¿Por qué? Porque no hay una persona que nos oriente sobre el tema de qué hace uno en estos casos, por ende, uno no sabe hacia dónde dirigirse”.

–“Como Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civil (ACDAC), responsable por la vida de mis pasajeros, de mi tripulación y de los terceros en superficie, deseo hacer un llamado al Gobierno Nacional para que se revise la normativa técnica, aeronáutica, con el fin de garantizar el derecho a la seguridad aérea, el cual es conexo con el derecho a la vida y la integridad personal de nuestros queridos pasajeros”.

Honorable Senador Efraín Torrado García:

Tuvimos la oportunidad de hacer este video con nuestro equipo asesor y se hicieron entrevistas a un poco más de 100 personas. También abrimos una página en Facebook que nos permitió en menos de 2 semanas tener 2.500 personas, y es una pequeña muestra del sentimiento de la mayoría de los pasajeros; ahí podemos empezar a percibir cómo es el movimiento de los terminales aéreos, cómo es el sentimiento de los pasajeros, cuáles son las deficiencias y cuáles son los problemas más crónicos.

Llama la atención que por la naturaleza del servicio, la persona mientras está siendo objeto de la anomalía, del mal servicio, del inconveniente, tiene conductas bastante irritables, pero toma su avión, va a otra ciudad y en esa ciudad ya no puede poner la queja, tiene que ser la queja en el lugar de origen, entonces llega a su sitio de residencia o donde va a aterrizar y ahí queda plasmado el problema. El problema no puede regirse por eso; realmente no se ha podido hacer una recopilación fuerte de todos los inconvenientes y de todas las insatisfacciones que tiene el pasajero.

En el año 2010, 20'143.296 personas, según el informe de la Aeronáutica, usaron los servicios como pasajeros aeroportuarios; creció del 2009 al 2010 en 3'854.301 pasajeros. El mayor crecimiento en la operación doméstica que está en un 30.3% y con 13'912.059 personas movilizadas, y una movilización internacional que creció en un

10.9 con 6'231.000 personas. Como podemos notar el incremento de pasajeros aeroportuarios ha crecido de una forma impresionante. Dentro de la dinámica de la economía ningún sector crece tan impresionantemente como ha crecido el sector de transporte aéreo, pero todos esos pasajeros dicen "tenemos derechos".

Según el estudio realizado por *Consumidores** en Colombia en marzo del 2009, con el apoyo de la Comisión Europea, la Comunidad Andina y el Proyecto SOCICAN se encontró que nueve de cada diez usuarios desconocen sus derechos; esto es un informe que tenemos de consumidores y transportes de marzo del 2009. Desde hace 10 años está contemplada la responsabilidad de la Aeronáutica Civil, de las empresas de aviación, de las agencias de viaje, de los operadores y aún ahora de quienes hacen trabajo de explotadores en los aeropuertos de informar; esta es la primera oportunidad, doctor Santiago, señores de la Aeronáutica Civil, personas que tienen que ver directa o indirectamente de la responsabilidad que tiene la autoridad competente, y en este caso la Aeronáutica Civil, que tiene que cumplir con cabalidad de informar; yo quiero hacer aquí una pequeña encuesta: A mí me gustaría saber en este recinto quiénes no han viajado en avión, alen la mano quienes no hayan viajado en avión: Todos. Ahora quiero preguntar, para que me hagan el favor y alen la mano a quienes les han dado información de sus derechos: A los empleados de la Aeronáutica. Y a los de las aerolíneas realmente alzarón la mano unas personas mínimas frente a las necesidades. Yo personalmente, doctor Santiago, nunca he visto los sitios de información y los pocos sitios de información que hacen referencia a los itinerarios, a veces están vacíos, pero sorpresivamente en el día de ayer encontré un plan de contingencia fuerte de información, motivado quizás por esta citación, porque la semana pasada no estaba en el Puente Aéreo, en el día de ayer apareció; esto pese a que hace 10 años una resolución lo ordenó, entonces, señor Director, tenemos una deficiencia.

Más adelante vamos a ver unas cifras que de acuerdo a las respuestas al cuestionario, del 2001 a la fecha se han recepcionado 30.019 quejas, es decir, que en 10 años el promedio anual de quejas es de 3.001 quejas; si el año pasado se movilizaron 20 millones de pasajeros, significa que el 0.015% de pasajeros se quejó y sólo el 0.00084% de esas quejas fueron sancionadas; a mí me parece que no tiene sentido frente a una cifra de 20 millones de pasajeros, ese porcentaje es insignificante; ¿Aquí qué pasa? Que hay una falta de gestión, una falta de análisis, de objetividad frente a la percepción, a la intuición, a lo que desarrollan cada uno de los pasajeros y la problemática que tienen los pasajeros por falta del conocimiento.

Nosotros hicimos un muestreo de aproximadamente 100 personas y pasamos aproximadamente unas 8, 9 o 10 quejas, y la percepción que tuvimos es de la insatisfacción que tiene el cliente, enton-

ces cómo la Aeronáutica en sus respuestas, con todo respeto, señor Director, no fueron satisfactorias para nosotros, porque no fueron específicas, no fueron exactas, no tuvieron cifras contundentes y esta respuesta muestra la ineficacia y la ineficiencia frente a la comunicación, a la socialización que deben tener los pasajeros frente a sus derechos; no hay realmente unos planes de contingencia, no hay una ilustración bastante grande y tampoco la Aeronáutica está exigiéndole a los actores, a quienes intervienen directa e indirectamente en el desarrollo de esta dinámica qué deben en el caso, por ejemplo, de las agencias de viaje, de las aerolíneas y la misma Aeronáutica Civil, que por obligación y por responsabilidad con el pasajero debe tener bastante información.

Tenemos una legislación que abarca todos los temas: La Ley 105 del 93, la Ley 336 del 96, la Ley 410 del 71, la Ley 424 del 98, el Decreto 2172, el Decreto 260 de esto, la Resolución 4498, que habla de derechos y deberes de los pasajeros, la resolución que establece que la guía de los pasajeros, el Decreto 2742 que habla de tiempos y vuelos, descansos; pero no solamente tenemos esa legislación a nivel nacional, sino que tenemos las decisiones, los acuerdos, las obligaciones y los convenios que se establecen internacionalmente, y esas son normas y armas que requiere la Aeronáutica Civil para hacer y poder plasmar en realidad las necesidades y que debemos prestar a los pasajeros.

Hay algo que yo he notado y hoy no solamente puedo hablar como Senador, haciendo el control político, sino que puedo hablar también como ciudadano y puedo hablar como pasajero, máxime que soy un pasajero frecuente, pero la percepción en cualquier actividad de la dinámica de la economía es que cuando yo presto un servicio soy objeto de un servicio, de una venta, pues tengo la responsabilidad de prestarle servicios con calidad, con eficacia, con eficiencia, pero también desde el punto del mercadeo analizo y evalúo las segmentaciones del mercado, desde el punto de vista de la operatividad me interesa atender al cliente, porque el cliente es señor Director, señores. Senadores, personas que nos acompañan en esta mañana, la razón de ser de la Aeronáutica Civil, es el corazón del negocio, es el eje, el motor de la economía; a través del pasajero se mueven los aviones, a través del pasajero se mueve la dinámica de la economía, el mercantilismo que hay allí, se mueve una cantidad de empleos: Hay empleos directos y empleos indirectos.

El pasajero está recibiendo un servicio denominado servicio público y entonces ahí influyen dos aspectos importantes: No solamente el servicio de mercadeo y el servicio comercial, sino un servicio público en el que se involucra directamente el Estado con una responsabilidad y las compañías con un sentimiento de utilidad. Pero nosotros como Estado, como gobierno, como Poder Legislativo, necesitamos entender que tenemos que tener la vo-

cación de servicio y de velar por su cumplimiento, como en todas las dinámicas de la economía. ¿Y para qué hago esta reflexión? Para mostrarle a los colombianos que estamos en estos momentos siendo solidarios con estos 20 millones de pasajeros nacionales y extranjeros que están sometidos a maltratos, a desprecios, no como clientes a honrarlos, a respetarlos, a respetar sus derechos como clientes, como usuarios, como pasajeros, que no reciben el beneficio que deben recibir porque han pagado un servicio y lo han pagado bastante fuerte.

Más adelante vamos a mirar la comparación de las tarifas de Colombia nada más con Suramérica y eso que no hemos entrado a hacer comparaciones con Europa, para que podamos ver las diferencias garrafales y tremendamente grandes que hay frente a eso. Entonces el primer llamado en este debate es para que hoy las aerolíneas, la Aeronáutica Civil y las empresas que directa o indirectamente presten servicios en los aeropuertos de Colombia, entiendan que no es un favor lo que le están haciendo al pasajero, que no solamente merece respeto sino que merece honra y ofrecerle un producto de calidad, con eficacia y eficiencia; que uno se sorprende mucho, señor Director, la atención de las niñas en los counters, la atención de los vigilantes, de las empresas de vigilancia, las atenciones en la expedición de tiquetes, en las colas, en la entrada a los aviones; pareciera a veces que el servicio fuera que los pasajeros tuvieran que agradecer a las compañías porque les prestan el servicio y es todo lo contrario.

Vuelvo e insisto, que quede hoy grabado en cada uno de nuestros corazones, que la razón de ser de la Aeronáutica Civil, que la razón de ser de las empresas de aviación se llama el pasajero; ese es el corazón del negocio y es suya la responsabilidad, señor Director, de difundir, exigir y establecer los parámetros necesarios para con eficacia y eficiencia, de una forma puntual, exacta, se cumplan todas estas resoluciones, todos estos compromisos, todas esas determinaciones que están contempladas en las normas, en los convenios internacionales.

Hablando de tarifas, las quejas más frecuentes de los usuarios son: tarifas, incumplimiento en itinerarios, la publicidad engañosa, la deficiencia de la información, problemas con el equipaje, las sobreventas, la infraestructura y las políticas de atención al cliente; pues si esas son las quejas más frecuentes ¿En qué no hay quejas? Podríamos decir que las quejas son en el 100% del servicio. Vamos a tomar cada cosita: Cumplimiento, tarifas. Señores Senadores, señora Presidenta, amigos que están en este recinto, la composición del costo de la tarifa en Colombia tiene varios ítems: El primero de ellos la tarifa publicada de la aerolínea, el cargo por combustible, la tarifa administrativa, el IVA, la tasa aeroportuaria; en los vuelos internacionales el impuesto de salida para los residentes y en los vuelos internacionales el impuesto de turismo para extranjeros. Todos estos ítems conforman la

tarifa que indiscutiblemente por eso las tarifas de Colombia son bastante onerosas, bastante costosas y hacen unas diferencias bastante significativas frente a otros países; son las más altas de Latinoamérica, a pesar de que en el año 2008 se hizo una reducción y aún sigue siendo costoso.

Estas tarifas para los pasajeros tienen un enredo porque hay un enredo en los tipos de tarifas: Empaquetadas, promocionales de grupos y eventos, las tarifas que se consiguen por internet y las tarifas que promueven las agencias de viaje; aparte de eso las aerolíneas tienen categorías ofertadas, entonces la tarifa ejecutiva, las promocionales, las flexibles y las económicas. Debido a esta diversidad de tarifas el usuario finalmente no tiene claridad sobre los costos finales de su tiquete y los beneficios y restricciones del mismo, o sea, hay una cantidad de manifestaciones pero no son puntuales, no son exactas y no son específicas. Si entramos a internet encontramos, como encontramos en la prensa, en los medios escritos o hablados de publicidad, que más adelante lo hablaremos, el valor de una tarifa, viaje por tanto, pero cuando el pasajero va a comprar el tiquete, el boleto, encuentra una tarifa superior y bastante costosa, bastante diferencial frente a la que le ofrecieron, o sea, que una es la percepción de la motivación, de la estrategia publicitaria y otra es la realidad con que tiene que enfrentarse el pasajero; sabemos que esas son estrategias que tienen las empresas, pero el pasajero no puede tener motivaciones engañosas.

Aquí vemos una pequeña muestra de las tarifas que hay en Argentina, Ecuador y Perú, para tomar solamente Suramérica y vemos resaltadas las tarifas de Colombia; por ejemplo el caso de Buenos Aires-Córdoba, que tiene 150 minutos, tiene un promedio actual de 173 dólares, de Buenos Aires-Rosario, que tiene una hora 32 minutos, tiene un costo de 94 dólares; y vamos a tomar una muestra de Perú, Lima-Piura tiene una hora, 30 minutos, vale 69 dólares, y de Lima a Cuzco, que tiene una hora 25 minutos, vale 70 dólares; pero miren queridos amigos y apreciados Senadores, de Bogotá a Cartagena, que tiene más o menos un promedio de una hora y diez y a una hora y veinte minutos, vale 263 dólares, y de Bogotá a Cali, que tiene un promedio de una hora y 5 minutos, vale 264 dólares, contando con el desorden que puede presentarse, de que en estos momentos usted está utilizando el internet, baja para mirar a otra aerolínea, vuelve y entra a la página y encuentra que ya esto ha podido cambiar, o sea, que no son políticas aceptables, están sujetas al cambio impredecible y el pasajero si va a hacer un pago para un pasaje inmediato y lo va a hacer con tarjeta, hasta que la tarjeta no se certifique no queda en firme el precio, pero en un momento determinado, mientras hubo ese lapso de confirmación, la tarifa pudo cambiar, o sea, el pasajero no tiene una estabilidad frente a la operación que está haciendo y no tiene realmente comparación entre los precios de Suramérica, pues ustedes pueden notar, en Colombia estamos pagando los costos más altos de aviación.

Señor Viceministro de Turismo, usted que quiere promover el turismo, usted que está tan interesado para que el único riesgo del que quiere venir a Colombia es quedarse, los pasajeros, los turistas internacionales, la gente de Europa, de Norteamérica, de Asia, de Oceanía, motivarse a viajar en Colombia, muchos sabemos que cuando vamos a viajar al exterior solamente compramos el pasaje de origen al pasaje de llegada, Bogotá-Madrid, pero vamos a tener que hacer unas conexiones de Madrid a Francia, a París, o de Madrid a Ámsterdam o de Madrid a Barcelona, y esto no lo hacemos aquí en Colombia, porque allá tenemos la oportunidad de conseguir pasajes y tiquetes por 50 euros, 70 euros, vuelos nocturnos, hay una cantidad de aerolíneas y de gamas y de tarifas que permiten la motivación al turismo.

Señor Director de la Aeronáutica, esto de haber dejado en libertad las tarifas es relativo, sin embargo, también tenemos que tener algunos parámetros que establezcan la motivación al turismo para nuestro país, queremos motivar al extranjero y también a los nacionales.

Hoy en día es mucho más fácil y mucho más económico viajar Bogotá-Miami que Bogotá-Cartagena, y eso no lo digo yo, eso lo dicen los hechos: Conseguimos para Miami pasajes bastante económicos, motivaciones, con hoteles también, con una cantidad de situaciones. ¿En qué se fundamentan las sanciones, multas y penalidades a los usuarios? señor Director, yo no quedé conforme con las respuestas suyas: Sus respuestas no solamente fueron *light*, no fueron específicas y exactas; a mí me hubiera gustado saber cuánto en dinero fueron las sanciones para la empresa Avianca, Copa, EASYFLY, cuánto fueron las multas, porque eso nos da idea de cuál es la gestión, cuál es la dinámica de esa gerencia, de esa dirección. Sí nos hubiera gustado ver cómo ha incrementado de año, tener un cuadro comparativo que nos permita decir: Realmente la gestión de la Aeronáutica es eficaz y eficiente frente al control que está desarrollando a las aerolíneas. Me estoy adelantando, estamos hablando aquí de las sanciones, multas y penalidades a los usuarios; discúlpeme, para allá vamos.

Existe un desconocimiento total por parte del usuario en la forma en la que se establecen los montos y las causas de aplicarles las sanciones, multas y penalidades; pasa lo siguiente: Tenemos sistemas de atención al usuario implementados desde el 2005, la Aeronáutica tenía la obligación de distribuir guías al pasajero; según la respuesta de la Aeronáutica al día de hoy sólo se han repartido 19.000 ejemplares, promediando 3.166 guías por año, o sea, correspondiendo de acuerdo al número de pasajeros movilizados en el 2010 ¿Sabe a cuántos? Al 0.015% de los pasajeros; sería muy importante que nos explicaran eso, pero llevamos 10 años establecidos, desde hace 10 años deben de expedir, así que los pasajeros no tienen guía y no tienen conocimiento de cómo son las sanciones

y las penalidades. Simplemente pasa lo siguiente y quiero hacer un llamado frente a este tema, hay algo importante, señor Defensor del Pueblo, aquí también en las empresas privadas hay gran corrupción: El pasajero compra una tarifa promocional, no flexible, de Cúcuta a Cartagena, entonces él tiene que hacer la conexión, el caso de Avianca, -tenemos que nombrar a las aerolíneas, aquí hay varias aerolíneas, la que tiene más monopolio dentro del mercado es Avianca, entonces tenemos que referirnos específicamente a los casos de Avianca- Cúcuta- Bogotá, Bogotá-Cartagena; tarifa, 450.000 pesos con todos los impuestos; por X o Y motivo el pasajero perdió el avión de Cartagena a Bogotá, entonces tiene que pagar una sanción que vale un promedio de 80, 90.000 pesos; cuando paga la sanción por arte de magia en ese vuelo nunca, jamás un pasajero va a encontrar la misma tarifa, entonces le cobran la tarifa y entre la multa y la nueva tarifa para eso el pasaje le cuesta mucho más de 450.000 pesos.

Tenemos 200 casos escritos que puedo mencionarle, y estoy hablando específicamente de uno del día de ayer, le puedo dar el número del vuelo, y lo hice personalmente porque le estaba haciendo un seguimiento y estaba haciendo el control político mirando las cosas; 560.000 pesos costaba la multa y fue a propósito que no se viajó para mirar: Se formó el conflicto, el pasajero se disgustó, el pasajero llamó que necesitaba ir a Quejas y Reclamos; el pasajero pidió la presencia de esto y terminaron cobrándole ciento y pico. Pregunto: Por qué si inicialmente la multa, la penalidad y llegar a la otra tarifa costaba 550.000 pesos, en últimas resultó costando ciento y pico de mil de pesos, y de estos casos tenemos mil, nosotros mismos podemos hablar como usuarios, a mí me sucedió el caso a los Estados Unidos: Perdí el vuelo, no solamente tenía que pagar la penalidad sino tenía que pagar la otra tarifa, y aparte de eso perdía el regreso por haber perdido el vuelo, y sin haber incumplido el regreso tenía que pagar una penalidad de ese regreso, que no lo había hecho, y me salía que podía haber comprado dos pasajes más, o sea, que hay una confusión, no hay un control sobre las multas y penalidades de los usuarios. Entre otras cosas, cuando esta situación sucede al usuario, le sirve mejor botar el pasaje que tenía, comprar y buscar un pasaje mucho más económico.

Yo no estoy diciendo ninguna mentira, esto les sucede, señor Director, a miles de usuarios colombianos; esto es una falta de respeto, las empresas no tienen control, nadie rearguye, nadie establece parámetros; las empresas de aviación en Colombia muy consolidadas económicamente pero también muy autónomas, prácticamente reglamentan sus propias instrucciones.

Este es un problema grandísimo que está afectando al país y en estos momentos que los colombianos, debido al problema de ola invernal tan fuerte, tienen que necesariamente buscar una solución inmediata; ¿Qué pasa hoy con los pasajeros

que iban por tierra para Cali, para Armenia, para Manizales por La Línea? La mayoría tienen que ir a buscar, estoy seguro, que hoy no hay tarifas promocionales.

Las molestias graves, muchas de ellas generadas por el irrespeto a los horarios, a itinerarios, son con regularidad menospreciadas por las empresas, aduciendo cumplir con características promedio o por encima del promedio internacionalmente aceptado, a niveles del 73% del mercado nacional y el 83% del mercado internacional. Los aviones continúan despegando fuera de horario, las quejas continúan por sobreventas e insuficiente número de aviones y su consecuente utilización varias veces por jornadas, así que un atraso fuerza a otro y otro más.

Lo que no puede servir de excusa para justificar retrasos o cancelaciones es el tamaño relativamente menor de algunos aeropuertos o su gran magnitud en otros casos. Esto no es que yo me lo haya inventado, que lo estemos escribiendo, este es el informe de consumidores y transporte de aerolíneas en Colombia y este es de marzo de 2009. Las empresas de aviación nunca tienen la culpa, hay momentos: El clima, se cierra un aeropuerto, una máquina sufre un daño, todas esas cosas, pero este es un diario vivir de los pasajeros, es un diario vivir de los aeropuertos: Entramos y vemos que las salas son insuficientes para poder recepcionar a la cantidad de pasajeros que hay, que se acumula una cantidad.

Ahora, tenemos entendido que el número de aviones no es suficiente para atender la demanda. ¿Por qué la Aeronáutica Civil establece nuevas rutas, bajo qué exigencias? Si estamos estableciendo nuevas rutas, las compañías deben mostrar más aviones, me imagino, pero yo no puedo decir que tengo un hotel de 200 camas y voy a atender a 400; si hay nuevas rutas, hay nuevos pasajeros, si hay nuevas rutas se requieren nuevos aviones, porque una de las disculpas, que las han dado y que las han mostrado, es la falta de aviones. En otros tiempos hablaban de la falla en los radares, radio ayudas, las pistas, aunque seguimos con deficiencias técnicas, de infraestructura, pero de acuerdo con el informe de consumidores en muchos casos las demoras y cancelaciones de vuelo se deben principalmente a la disponibilidad insuficiente de aviones por parte de las empresas; entonces si se aprueban las frecuencias la aerolínea debe tener la capacidad instalada en aeronaves.

De todas formas, sería bueno que el señor Director de una forma exacta le explicara a la Comisión y a los colombianos por qué en Colombia es tan normal el incumplimiento en la salida de los vuelos, esto es un diario vivir; tenemos fama de incumplidos los colombianos, pero estas personas no son naturales, son personas jurídicas, son compañías jurídicas y son compañías también conformadas por empresas extranjeras, la única forma de enseñar es el ejemplo, cómo estas compañías y la Aeronáutica no exigen el cumplimiento en la

salida de los vuelos. Ayer venía de Cartagena y el vuelo tuvo un retraso de 20 minutos, pero estábamos los pasajeros dentro del avión y bajaron a una señora por enfermedad, y eso es correcto, señor Director; yo le preguntaba al Jefe de Cabina que por qué la habían dejado subir: ¿Le dan al capitán, al comandante de vuelo, a la persona que dirige la tripulación la responsabilidad de determinar si debe o no debe viajar? ¿No hay en tierra una autoridad cuando la persona va? Primero se chequea, después va a la sala de embarque, después le recogen esto y va subiendo al avión; ¿en esos 3, 4 filtros no hubo la oportunidad para determinar? Ahí es donde yo digo que está faltando la eficacia, la eficiencia de las compañías, establecer un desarrollo sostenible de prioridades y dónde debe tener esto. Entonces, mientras se baja la señora, tuvo un retraso de 15 minutos y no es la primera vez que nos sucede, sucede en muchas ocasiones; ¿Quién hace control de esto? Y si seguimos mirando la cantidad de inconformidades y de situaciones que se presentan en el retraso de los vuelos, son por cosas que pareciera que los sistemas de calidad no los tuvieran contemplados y allí es donde tiene que operar la Aeronáutica.

Publicidad engañosa: La demanda nacional en vuelos domésticos desde el 2009 hasta la actualidad demuestra que en Colombia la oferta de tiquetes aéreos, de vuelos regulares domésticos fluctúan considerablemente en el mercado, sin ofrecer verdaderas garantías a los usuarios, en la mayoría de casos publicidad engañosa al viajero, ofreciendo tarifas sin impuestos y tasas, las cuales posteriormente en la compra real se expiden con un valor diferente; en otros casos se visualiza que la consulta del mismo itinerario en una misma tarifa genera valores diferentes, eso ya lo había hablado anteriormente, pero es muy común en todas las aerolíneas la publicidad engañosa; ¿Qué hace la Aeronáutica Civil para corregir estas deficiencias? Ah no, pero es que después más abajo sí, aquí dice así de grande: “Viaje desde tanto por 150 dólares”. “Cartagena, Santa Marta por 300.000 pesos”, y en letra bien pequeñita, claro que sí, eso lo sabemos todos, pero eso es engaño. Hay que motivar al pasajero y tener las ofertas siendo específicos y exactos, sin embargo, no se está contemplando eso; ese es también el diario vivir.

Deficiencia en información: No existe una estrategia de difusión masiva para dar a conocer los derechos y los deberes de los usuarios; vuelvo e insisto, existe un incumplimiento en la distribución de guías del usuario, establecido por los tratados internacionales; no es suficientemente visible los puntos de atención a los usuarios en los aeropuertos; no existe integralidad en el manejo de la información dirigida al usuario, eso lo sabemos todos, además usted mismo, señor Director, en sus respuestas es claro y nos muestra cómo el número de plegables que han repartido es irrisorio, porque no se puede comparar con el número de usuarios, 20 millones de usuarios han viajado en el último año; ¿Cuánta fue la publicidad que se repartió? El

0.015, ¿A quién corresponde el número de usuarios? Eso es una falta de compromiso y mi pregunta es: ¿Será que no conviene que los usuarios tengan derecho a conocer sus derechos?

Estas compensaciones y estos derechos que tienen los pasajeros generan costos y tenemos que ser conscientes que vivimos en la dinámica del capitalismo, pero no del capitalismo criminal o salvaje; tenemos que tener el balance social, tenemos que reflejarle a los pasajeros todo lo que ellos cancelan tiene que tener beneficios y derechos, y las empresas son muy rentables, hemos visto cómo en los últimos años los informes económicos, la rentabilidad de las empresas ha mejorado, y cómo el país ha abierto y el gobierno, las políticas gubernamentales han abierto para la inversión, y esto nos llama mucho la atención; pero la información es importante, es un derecho y está contemplado no solamente dentro de los aspectos legales, sino debe estar difundido, debe conocerlo cada uno de los pasajeros, y no lo conocen; aquí hicimos la prueba hoy, no lo conocen, yo no conocía que el pasajero tenía derecho a un reintegro del 25% que tenía hotel y transporte, pero eso es con bastantes dificultades y cuando la gente se rebota, discute, se agrupa y dice “no más maltrato” y cuando no salen a dar la información, entonces solución hotel y transporte, pero hay otros derechos del pasajero que no los conocen y que no se los hacen saber y que tampoco los entregan.

La manipulación del equipaje, el costo del excedente del kilo del equipaje, la pérdida del equipaje, ese es otro problema que tampoco está bien; a mí me parece que las empresas que tienen que estar calificadas y que tienen que tener unos sistemas de calidad para cada cosa, esos sistemas de calidad no están operando como deben operar; en esto no quiero detenerme, lo conocemos todos, lo conoce usted, las quejas deben ser inmensamente grandes, pero lo que me preocupa, señor Director, es: ¿llegan las quejas a la Aeronáutica? A un pasajero se le dificulta, a veces no sabe ni siquiera en dónde queda para ir a reclamar el equipaje; con la cantidad de tramitología; el pasajero llega al counter, Pedro llega al counter, María llega al counter, ahí le hacen a uno esto, tiene que ir a pagar a casi una cuadra, por poco a otro módulo, hacer una cola de media hora, pedir un turno, someterse a la mala atención, porque es uno de los problemas graves en los aeropuertos, la mala atención que ofrecen las aerolíneas desde el punto de vista de la gestión del talento humano; la gestión del talento humano en las organizaciones aéreas es bastante pésima, esto no lo sé yo, esto lo sabemos todos; ¿qué hace la Aeronáutica? ¿Qué exigencias tiene la Aeronáutica frente a la gestión del talento humano en la organización, para beneficiar al pasajero? ¿Cómo calman a un pasajero? ¿Cómo un pasajero no es grosero? ¿Y sabe qué pasa cuando un pasajero reclama su maleta, que tiene una conexión, que llegó de Madrid, del extranjero, que llegó de Europa, que llegó de Suramérica y no tiene una buena atención? Se desespera: “señorita, tengo que tener

una conexión, voy para Cali, por favor, porque entre otras cosas ahora hay otras políticas, que el equipaje internacional lo tienen que reclamar en Bogotá, de algunas aerolíneas o de algunas rutas, entonces el pasajero se desespera, entra en estrés y el estrés genera miedo y el miedo genera reacciones fuertes en el individuo, y cuando el individuo genera reacciones fuertes entonces grita, dice groserías, y entonces la niña le dice: “Voy a llamar a la policía”; el pasajero es una víctima y de estos casos vemos a diario.

¿Es usted consciente de todas estas situaciones que se presentan? Yo he paseado, muchos hemos paseado, todos hemos paseado por muchos aeropuertos, hemos tenido esa oportunidad, pero casos críticos como los que se viven en los diferentes aeropuertos de Colombia, especialmente en el Aeropuerto Internacional *El Dorado* y en el Puente Aéreo, no se ven a menudo.

Sobreventas: Es una práctica comercial legal promovida desde la estrategia empresarial de las líneas aéreas y hace referencia a la negación del embarque del pasajero teniendo una reserva confirmada y estando oportunamente en el aeropuerto, o sea, habiendo hecho su reserva, habiendo comprado el tiquete y habiendo llegado oportunamente al aeropuerto, se le niega la oportunidad de embarcarse, ¿por qué? Por sobreventa; el usuario desconoce que el tiquete que él compró obedece a un cupo sobrevendido y son múltiples las quejas que existen sobre este tema, ya que cuando llega al counter se les informa de tal situación.

Se hace absolutamente necesario que se reglamente el porcentaje de cupos de sobreventa de acuerdo a la capacidad de las aeronaves. Ahora me pregunto: ¿En las épocas de temporada alta, en los puentes, en los fines de semana, los días de retorno, como son los lunes, por qué las aerolíneas siguen con la misma práctica de la sobreventa? Entre otras cosas no sabemos qué porcentaje del avión y no sé porque tampoco nos lo explicó en las respuestas, señor Director: necesitamos saber por qué no tiene un porcentaje o cómo se podría establecer, aprovechando ahora que estamos en un trámite de un proceso formativo para una nueva ley, que es sobre los derechos y deberes del usuario, y del cual yo también soy ponente, y ahí no sé si por unidad de materia, creo que sí, debe establecerse cuál es el cupo de sobreventa o un porcentaje, para que no sigan los pasajeros, que tiene muchas veces conexiones, que tienen una cantidad de situaciones, tener que ser afectados por esto.

La respuesta de la Aerocivil nos dice que no tienen información del índice de compensaciones por parte de la aerolínea por incumplimientos, entonces en este caso cuáles son las sanciones que la Aeronáutica ha hecho y quisiéramos nosotros poder tener una información bastante detallada, especialmente en este tema, pero como es una práctica de la costumbre me imagino que por sobreventa pues no sancionan, sin embargo, el número de personas que se quedan en un avión en temporada alta

puede ser de 10, 15, 20 pasajeros, lo hemos visto y esto afecta bastante. A mí sí me gustaría, no sé si este debate deba terminar aquí, pero tener con claridad antes de seguir adelante cuál ha sido la gestión de la Aeronáutica frente al tema de sanciones de las aerolíneas, cuánto ha sido la captación, qué significa este rubro, qué importancia tiene eso. El número de quejas y el número de sanciones es irrisorio, no es objetivo frente al que usted nos presenta quiere decir que las compañías siguen haciendo las cosas en la misma forma y no tienen interés de cambiar y de ofrecer un mejor servicio, porque no tienen una medida coercitiva y no tienen una fuerza sancionatoria, entonces, si no tiene esa medida coercitiva y si no es sancionada, a la compañía no le interesa cambiar sus mecanismos, porque sus mecanismos y sus operaciones le ofrecen alta rentabilidad, ¿pero a costillas de quién? A costillas del pasajero, el más perjudicado de todos, el pasajero, el único perjudicado, y él es la razón de ser de la aerolínea.

Falta de planeación en el diseño de la infraestructura de acuerdo a las demandas del presente y futuro del mercado: Yo escucho decir que ya el aeropuerto es corto para esto; queremos generar dinámica en el turismo, en la economía, una cantidad de cambios en nuestro país; el Viceministro del Turismo, que hace ya días tengo la oportunidad de conocerlo, muy juicioso y a quien he acompañado en varias organizaciones de la Organización Mundial del Turismo muy motivado, los colombianos, las empresas privadas, las mismas empresas de aviación, pero ¿qué estamos haciendo?, ¿qué visión estamos desarrollando? ¿Estamos desarrollando una visión panorámica? ¿Estamos desarrollando una visión futurista? señor Director, ¿a cuántos años se ha proyectado el nuevo aeropuerto de *El Dorado*? La visión del gobierno que lo hizo fue a 50 años y se plasmó a los 50 años; la visión panorámica que deberíamos desarrollar siquiera a unos 80, 90 años, porque los tiempos han cambiado.

Entonces no hay suficiente infraestructura y tampoco hay una suficiente infraestructura dentro de las aerolíneas, no hay una organización logística al momento del embarque y desembarque de los pasajeros. Mire, yo quiero, señor Director, señora Presidenta, que nos expliquen a los colombianos por qué el avión aterriza y de repente lo llevan a cualquier lugar; yo siempre le pregunto -hablo en primera persona- porque he tratado, como soy pasajero y como soy ciudadano, de tener la experiencia, no solamente el conocimiento, la investigación, sino tener la experiencia e ir llevando apuntes; hace más de 7 meses, casi un año vengo recopilando toda esta información y preguntándole a los pasajeros, una cosa es el trabajo que hagan los asesores y que me entreguen, y otra es la experiencia que cada uno de nosotros tengamos. Me imagino que usted, doctor Santiago, ha viajado mucho y ha tenido la oportunidad; por qué el avión aterriza y se va frente a un hangar, llevan la escalera y bajan allá a los pasajeros, los montan en un bus hasta

donde casi le pega la puerta al cerrar, hacen una bajada en el muelle internacional o en el nacional de *El Dorado*, y después lo llevan al Puente Aéreo, a veces los dejan en la última manga, margen derecho, y tienen que caminar hasta allá, a veces lo llevan hasta la puerta de salida de este; yo no estoy diciendo ninguna mentira y es a diario, ¿no será que llevarlo a la manga es más costoso? ¿5, 10 minutos? El vuelo termina cuando el piloto apaga el avión, tengo entendido, y la tripulación termina sus horas de vuelo allá. ¿Cuántos minutos se ahorran las aerolíneas dejando en cualquier lugar del aeropuerto, que no son los terminales establecidos, se ahorran en combustible? Multipliquen eso por vuelos, por días, por semanas, por meses y al año; ¿cuántos minutos se le descuenta a la tripulación? —que ese es otro tema— de las horas de vuelo, de las tripulaciones. Es una parte laboral que el Congreso de la República tiene que tener y trabajar, porque tenemos la obligación de velar por el desarrollo personal y armónico de quienes ejercen esa profesión, que antes era de riesgo y hoy no es de riesgo.

Las aseguradoras para venderle la póliza a un piloto, a un auxiliar de vuelo, a un miembro de la tripulación, establece que son personas que trabajan en alto riesgo, pero el gobierno no ha establecido los parámetros, creo que después de 1994 se contempló que no eran personas de alto riesgo, y las compañías que las contratan establecen que son personal de alto riesgo, o sea, que por un lado no pueden comprar las pólizas; eso hay que tener claridad, honorables Senadores, y tenemos la responsabilidad, es competencia de la ley establecer las horas de vuelo, cómo es el tratamiento de los horarios, cuáles son los descansos.

Tenemos entendido que hay insuficiencia de pilotos y de aviones, y entonces las vidas de 150, 190 colombianos o extranjeros que van en esos aviones van dirigidas por seres humanos, que los aviones a pesar de que ya la tecnología ha avanzado tanto y que los mecanismos son totalmente diferentes, ahí el ser humano es importante, vital. A mí me gustaría que el señor Director nos explique bien por qué, y no me vaya a decir, señor Director, que las mangas no son suficientes, porque personalmente, aquí todos los Senadores y los que están aquí pueden decirlo, que llega uno y encuentra 5 o 6 mangas al margen derecho y tres al margen izquierdo.

Una queja de una de los pasajeros que *hicimos** fue en un vuelo a Panamá: El vuelo salía a las ocho de la noche, y fue abordado a las once de la noche; no solamente eso, tuvo que bajar las escaleras en el muelle internacional, subirse a un avión en el que metieron a todos los pasajeros porque no podían llevar dos buses, iban dirigidos porque era por un sitio de seguridad, y llevarlo hasta un hangar el vuelo a Panamá; desafortunadamente no traje el número del vuelo, la hora y todo eso, pero lo tengo, y de ahí llevaron los pasajeros pero demoraron 15 minutos, los pasajeros asfixiados, una señora con un niño y algunos con las maletas de mano, el equipaje de mano, de una forma inhumana a

las 11 de la noche en ese frío, después en ese calor del bus todos, porque no podían llevar dos buses, motivos de seguridad; ¿por qué no traen el avión al muelle?, ¿por qué la gente no sale dignamente a eso en un vuelo internacional? ¿Cuáles son las verdaderas excusas?

Vamos a hablarle con la verdad al país, vamos a hablarle con la verdad a los pasajeros, vamos a trabajar para que el transporte aéreo en Colombia sea eficaz y eficiente, para que verdaderamente las empresas se comprometan a dar los valores agregados que tiene el valor del tiquete, porque el valor del tiquete no termina o no empieza y termina cuando se suben y se sientan en la silla, el valor del tiquete contempla la atención en el counter, buena atención de la niña o de la señora o de la señorita o del señor de la persona que atiende al pasajero, la información, el respeto. La buena atención también significa cuando las empresas de vigilancia, que es otro tema importantísimo, están haciendo la requisa; señor Director, ahí sí que hay bastantes problemas; eso es más adelante.

Nos gustaría que nos hablara claramente sobre el problema de infraestructura y de logística, y no queremos escuchar que porque está siendo remodelado; yo creo, señor Director, que todos los pasajeros que van a otras ciudades, como a Miami, siempre encontrarán en el aeropuerto internacional de Miami un estado de remodelación y de obras, y si van al aeropuerto de Madrid encontrarán que siempre está en remodelación, los aeropuertos internacionales y los grandes aeropuertos del mundo constantemente están en remodelación y están creando nueva infraestructura; pues los planes de contingencia hay que hacerlos: En el aeropuerto de Miami el sector D está cerrado para que funcione el A, B, C, D; van cerrando en orden, generan un desarrollo sostenible en cada una de sus obras y le presentan todas las comodidades al cliente, y la función de ser de las aerolíneas y de las autoridades competentes de las aerolíneas siempre es el pasajero, ofrecerle al pasajero lo mejor, la comodidad.

El señor Gerente, lamento que no lo hayamos invitado, que no haya podido estar aquí para decirle que una gerencia de puertas abiertas no objeta nada, que no solamente tiene la oportunidad y la obligación de ser eficaz y eficiente, porque a pesar de que es una empresa privada le presta un servicio público a los colombianos, y la empresa OPAIN tiene la obligación de buscarle todos los mecanismos que ofrezcan calidad, buen servicio, tranquilidad, comodidad y seguridad al cliente, al pasajero; eso es una obligación y está contemplada, así esa es la idea de la privatización de los aeropuertos es para que haya más eficacia y eficiencia, para que ofrezcan un mejor servicio a los colombianos, mejor rentabilidad, valores agregados, y ese es uno de los objetivos primordiales, fue la visión del gobierno frente a la necesidad de privatizar los aeropuertos, pero es una empresa privada de carácter para desarrollar un objeto público, público, entonces no

podemos comparar mi casa con el aeropuerto; es una falta de responsabilidad darle esa respuesta al país y desde aquí se lo estoy diciendo y lo estoy exhortando, es una falta de responsabilidad comparar mi casa con un aeropuerto internacional.

Está en obligación la empresa de ofrecerle todas las comodidades, desarrollar los planes de contingencia: Cerró un módulo, abra otro, y todas estas obras se hacen con todos los sistemas de calidad competitivos que existen hoy en la dinámica de lo que es el trabajo de la infraestructura.

El control y supervisión del organismo competente que le ejerce a las compañías contratistas de aseo, mantenimiento, vigilancia es muy deficiente; se observa reiteradas fallas en el servicio, especialmente en lo que respecta a la atención al usuario de cada aeropuerto.

Hay un problema grave, señor Director, y se llaman las empresas de vigilancia: La que contrata el operador, la que contrata la aerolínea y la que contrata la aeronave para algunos fines; son esas empresas de vigilancia autoritarias. La empresa de vigilancia está motivada a desarrollar un control, a prever, a ser eficaz frente al tema de evitar el riesgo del pasajero, y estoy totalmente de acuerdo, pero eso no le garantiza y eso no faculta a los vigilantes para que sean soberbios y groseros con el cliente; quisiera que alzara la mano la persona que diga que no ha tenido problemas en la forma como se dirigen a ustedes entrando a una sala nada más, o pidiendo una información. Los pasajeros que tenemos la oportunidad de entrar al salón VIP ni siquiera allá, que se pagan tarifas altas, se le ofrece el respeto debido; la persona que maneja el detector de metales les ha pegado, probablemente sin propósito, pero por su soberbia hizo eso, “media vuelta”, como en el ejército, y yo siempre le contesté “a la orden mi general”; es un ejército y usted lo sabe. En todos los aeropuertos del mundo la seguridad está siendo bastante rigurosa y exigente pero con la cordialidad, con la amabilidad y con la atención al cliente, entendiendo, no me cansaré de repetir hasta que termine este debate, que el pasajero es la razón de ser de toda esta dinámica de la economía y que el pasajero es el corazón del negocio para las compañías.

Por favor, señor Director, cómo entonces en Colombia, que somos gente cordial, amable, feliz, contenta, a pesar de todas las circunstancias, encontramos en las empresas de vigilancia gente tosca; qué exigencias tiene aún para las compañías privadas como Avianca, Copa y todas estas las exigencias de capacitación, de sensibilización, socializar la enseñanza de lo que es la requisa, porque si encontramos y hacemos también comparación, son muy exigentes y quizás más las empresas o las autoridades de vigilancia en otros aeropuertos de otros países, pero lo que sí podemos notar la diferencia es en el trato y en el respeto, que es demasiado grande aquí en Colombia, la falta de respeto.

Aquí no me quiero ir sin esto, señor Director, yo no sé si estoy en un aeropuerto o en un stand de

mercadeo en el aeropuerto *El Dorado*: La contaminación visual, qué cosa tan impresionante, casi que no podemos ver la señalización es así de grande, los avisos son más grandes que esas pantallas; están las empresas de telefonía, los hoteles por todos lados ¿quién reglamenta eso?, ¿qué ha hecho la autoridad competente de la Aeronáutica?

Como ustedes pueden ver, señores Senadores, he querido hacer un recorrido rápido pero he querido hacer un recorrido integral por cada una de las diferentes acciones que se desarrollan en los aeropuertos en Colombia y quizás he enfocado más el aeropuerto internacional El Dorado y el Puente Aéreo, para hacer más referencia porque ahí es lo macro y de ahí se derivan el resto de políticas para los otros aeropuertos.

El caso de la mala política de atención al cliente: también quise traerlo, porque fue caso circunstancial pero sin embargo está contemplado ahí dentro del Internet -creo que es en la parte de Avianca- sobre un caso que sucedió en Popayán ese es el diario vivir de los aeropuertos, porque aquí a veces estamos diciendo y pueden pensar que el Senador Efraín Torrado está exagerando un poco, pero los que son pasajeros frecuentes y los que han tenido que estar bajo todas estas situaciones, han visto claramente que la situación es catastrófica:

-Video.

Quería cerrar con esto. Añadirle que el 15 de diciembre inicia la operación Cúcuta – Panamá, una nueva ruta que establecieron para la región a la cual pertenezco, y hay un compromiso del operador y de la Aeronáutica, unas exigencias, sino no puede operar: No hay la adecuación del aeropuerto y si esto es así no vamos a poder tener en el Norte de Santander, Cúcuta esa ruta, ya que el aeropuerto es internacional y casi no hay vuelos internacionales.

Señor Director y honorables Senadores, señora Presidenta, he querido expresar mi sentimiento motivado no solamente por la preocupación sino por la indignación también, y quiero llevar la voz de muchos colombianos que son pasajeros en Colombia, que no tienen dolientes, que no son escuchados y que sufren día a día los diferentes quebrantos y los diferentes maltratos en esto.

Sabemos, señor Director, que usted es una persona que tiene aproximadamente más de un año y que está con buenos deseos y con buena voluntad; entendemos que usted más que nadie puede hacer una simbiosis de lo que es ser Parlamentario y de lo que es estar en el Ejecutivo; puede leer y entender el espíritu que motiva el corazón de los Parlamentarios, de los Senadores de esta comisión que hemos estado, y puede hacer ver y ponerse los zapatos del Parlamentario, del Director, pero también los zapatos del pasajero, que es lo que tenemos que ponernos todos nosotros.

Lamento que el Ministro de Transporte, una autoridad tan competente, hoy yo entiendo y conozco de la situación, pero es lamentable porque es

que esto surge lo uno y lo otro, esta es la solución a los problemas viales que tiene el país.

Espero que usted, señora Viceministra, que es muy técnica, entienda también la posición de nosotros como Senadores; yo sé que usted llegó como técnica, no como política, bendito sea Dios, son más favorecidos ustedes los técnicos, les creen más, pero que se vea en hechos y realidades, y que usted también se ponga los zapatos, porque nosotros, a diferencia de usted, tenemos las quejas, me llaman, mire, en dos semanas 2.500 usuarios, hicimos un recorrido, esto no me lo he inventado, no he querido ser radical.

Estamos aquí para hacer equipo, para buscar soluciones, pero sí quiero, señor Director y señores del Ministerio de Transporte, señor Superintendente, mirar a ver cómo todos juntos, unánimes, en un mismo sentir, podemos también plasmar este nuevo proyecto de ley de derechos y deberes que tiene el usuario, y así ofrecerles a los colombianos lo que esperan de nosotros y de ustedes.

Esperamos entonces poder tener satisfacción con su respuesta y sobre todo vamos a hacer un seguimiento para que cada una de estas cosas que hoy se están estableciendo en este debate político, podamos hacer control para el cumplimiento de ellas.

Presidenta:

El tema es bastante amplio, muy complejo y obviamente usted ha hecho una exposición muy clara, muy contundente en la defensa del usuario; esperamos pues que el debate continúe. La dinámica del debate, como lo dije anteriormente, va a ser de 10 minutos por cada Senador y obviamente ya finalizamos con las intervenciones de los citantes.

Concede el uso de la palabra al Senador Eugenio Prieto.

Honorable Senador Eugenio Prieto Soto:

Acá hemos trabajado en algunas oportunidades temas fundamentales en materia de seguridad aérea y hemos trabajado también en materia de tarifas, y siempre que hablamos de lo uno y lo otro, terminamos hablando de la incidencia que tienen en la prestación del servicio a los usuarios del transporte aéreo. Yo creo que aquí hay que centrar el debate, como muy bien lo hizo el señor citante, en el derecho de los usuarios, en el derecho de los usuarios a tener la prestación de un servicio de transporte oportuno, con calidad y obviamente en las mejores condiciones de seguridad; ello tiene muchas implicaciones y muchas causas que podrían llevarnos a hacer un análisis tan profundo como el que acaba de hacer el doctor Torrado, pero que sin duda alguna nos llevan a concluir inicialmente que este es un primer debate de varios que tenemos que hacer y los cuales se deben continuar en el país.

Aquí se trajo a colación en un video un planteamiento que ya lo habíamos hecho en otro debate, el tema de la reforma a la infraestructura aeronáutica en el país, en este caso al aeropuerto El Dorado, según expresa el entrevistado, hace que sea

prácticamente imposible el que se estén retrasando vuelos y el que haya mucho tipo de anomalías y de dificultades.

En algún momento nosotros hicimos un planteamiento y dijimos a qué distancia están de Bogotá terminales aéreas que puedan recibir un tráfico importante de pasajeros internacionales que permitan descongestionar las pistas del aeropuerto El Dorado, el señor director de Aerocivil nos respondió que ese había sido un estudio que se había hecho en su debido momento. Hablamos de los equipos que se estaban utilizando, si eran los adecuados, si no eran los adecuados, si se tenían que comprar o no comprar nuevos equipos. En una segunda visita el señor director de Aerocivil nos dijo que se estaba haciendo un plan de modernización de todos los equipos de los cuales también dijimos esperamos tener un conocimiento de cómo se está elaborando el plan, cómo se está avanzando para la renovación, actualización y modernización de esos equipos que permitan que no suceda por ejemplo lo que sucedió anoche, que se inundó una de las pistas del aeropuerto El Dorado o ¿qué fue lo que sucedió?, cerraron una pista, el caso es que fue uno de esos días traumáticos en los aeropuertos, de los que nos ha tocado vivir y a nosotros lo que nos dijeron en el aeropuerto, a mí en Rionegro, era que se había inundado una de las pistas del aeropuerto El Dorado. Es parte de los problemas que se presentan allá en los aeropuertos, nunca vamos a tener al Director de Aerocivil para que nos esté diciendo cuál es la razón real del retraso de los vuelos.

A la doctora Olga y a mí nos tocó una vez llegar acá al aeropuerto El Dorado porque teníamos una reunión muy importante en la ciudad de Medellín a las 8:30 de la noche y nos dijeron en la sala VIP que el vuelo había sido cancelado; cuando yo pedí explicación de por qué el vuelo había sido cancelado, dijeron que no tenían razón ni conocimiento y que no había cupo en ninguno de los vuelos siguientes para la ciudad de Medellín, que no había forma de viajar, nos tocó quedarnos en Bogotá.

Usted acaba de hacer unos planteamientos doctor Efraín que me parece a mí que son supremamente valiosos, la indignación, la impotencia que se siente en un momento de esa naturaleza, y que a uno la aerolínea le diga “comuníquese con su *call center* que él le tiene que resolver el problema”, no yo como aerolínea le voy a resolver el problema y que no haya tampoco en el aeropuerto o en el terminal aéreo una autoridad que en ese momento pueda resolver los problemas a usuarios como nosotros que le garantizo que son cientos de miles que permanentemente viven ese tipo de dificultades. Ayer entonces yo llegué al Aeropuerto a las 3:30 de la tarde para volar a las 4:30 y me dijeron que los vuelos tenían un retraso todos de dos y de tres horas, que para poder volar a tiempo a una reunión que tenía en la noche acá en Bogotá me iban a adelantar el vuelo, no para el de las 4:30 sino para el de las 3:30 que salía a las 5:50; entonces yo le dije pues que sí, ya uno tiene que revestirse

de paciencia. Resulta que a las 5:50 yo me metí en el chip que volaba a las 5:50 y resulta que el avión salió a las 4:40, me quedé y cuando fui a registrarme para volar a las 5:50 ya el avión se había ido a las 4:40. Entonces me montaron en uno de las 6:15 y resulta que lo cancelaron y me corrieron para uno de las 7:50 y al final salí a las 7:15. Solo estamos hablando de ayer y esa es la permanente tragedia que vivimos los usuarios con el sistema de transporte aéreo comercial en Colombia.

Entonces aquí hay unos elementos que yo sí quiero colocar, que me parecen completamente válidos; primero, yo voy a volver a colocar sobre la mesa señor director el tema de las tarifas, al país le interesa enormemente el crecimiento extraordinario que ha tenido el servicio de transporte aéreo de pasajeros en los últimos años pero nosotros hemos insistido en que esa libertad tiene que tener unos pisos y van en varias vías, pisos y techos porque la libertad ha llevado a algunas empresas a buscar, hay una empresa que creo que entra en Rionegro dentro de poco, vía tarifas o no, entonces a mí me preocupa el tema porque bien lo planteaba por ejemplo con el caso de Cartagena, primero lo que hay que buscar en la libertad de tarifas es que permita que la competitividad esté en el contexto regional hablando del contexto latinoamericano, es decir, que nosotros verdaderamente tengamos una equivalencia a lo que está sucediendo en otro contexto internacional, bien puede ser vía lo que se habló de un recorrido en aproximadamente unas distancias con unas periodicidades o con unos tiempos, con unas frecuencias.

Segundo, yo se lo vuelvo a colocar sobre la mesa, señor director, a nosotros en los territorios una de las cosas que más nos preocupa y en este momento le voy a hablar del departamento de Antioquia es cómo esa libertad ha venido privilegiando obviamente a las ciudades capitales en detrimento de la aviación regional. Lo que es tan importante para los territorios por ejemplo, para nosotros es más costoso doctora Olga viajar a Urabá que viajar a Bogotá, es más costoso para nosotros ir a Apartadó y para un usuario de la aviación regional que está en el mismo departamento que venir a la ciudad capital; y no solo costoso sino con todos los problemas similares a los que se presentan acá y obviamente que las frecuencias no son tan amplias como las que se puede presentar en este tipo, entonces yo dejo esa reflexión.

En el tema de tarifas hay que volver a hacer el análisis delicado garantizando obviamente seguridad en esa libertad a los usuarios y que permita que se brinden todas las frecuencias adecuadas y todas las posibilidades.

Cuando hablaba de la descongestión del aeropuerto El Dorado, yo le traje señor director a usted alguna vez el tema de cielos abiertos y ese es un debate que tenemos aquí pendiente, que yo ya lo he pedido y lo vuelvo a solicitar porque es que nosotros no podemos todavía comprender, y ese es un análisis que tenemos que hacer, porque terri-

torios como el nuestro, así se diga que en dos años van a comenzar a tener cielos abiertos no podrían en estos momentos que tenemos esos problemas de congestión, tener mayores posibilidades de recibir unos vuelos e ir si es necesario gradualmente a lograr, máxime un aeropuerto como el de Rionegro con toda la infraestructura para que se pueda dar el tema.

Considero que el debate acá está en los problemas y en las dificultades que padecemos cada día los usuarios y lo voy a centrar en este punto. Primero, aquí está el tema que se trae por parte de la asociación con la sociedad civil para la integración andina, la comisión europea y la comunidad andina de los consumidores y transportes aéreos en Colombia, ahí es donde se está hablando fundamentalmente del tema de la adopción del modelo, de los deberes y derechos y de cuáles son esos derechos fundamentalmente en materia de transporte aéreo en Colombia y que debe garantizar la Aeronáutica Civil. A mí me dijeron “no, es que aquí hay unos funcionarios de la Aeronáutica Civil que le deben a usted garantizar esos...”, fuimos a buscarlos y no los encontramos por ningún lado.

El promedio y las razones a las que se refirió el doctor Torrado son supremamente interesantes, entonces yo voy a dejar este tema de la siguiente manera: Los derechos de los usuarios no son derechos porque estén planteados en unas normas. Si ustedes escucharon bien a uno de los usuarios, habló, no conocemos cuáles son las leyes, no sabemos a quién acudir, no sabemos a quién recurrir. Las leyes para un país, para un Estado son valiosas, son importantes en la medida de que sean aplicables, que sean efectivas, que se puedan recurrir por parte de los ciudadanos y ciudadanas en igualdad de posibilidades y de oportunidades hacerlas efectivas. Entonces el mensaje y la reflexión que yo quiero dejar en este debate en la mañana de hoy para no abusar del tiempo como usted nos lo pidió, señora Presidenta, porque como le digo, habrá que hacer otros debates, es cómo hacer que esos derechos de los usuarios sean realmente efectivos, no es solamente entregarles un documento que como ya lo dijo el doctor Efraín Torrado, representa en lo que se ha entregado y distribuido el .015% que es absolutamente insignificante para la realidad que deben tener de información los usuarios. Cómo hacemos que los usuarios del servicio de transporte aéreo estén permanentemente informados de cuáles son sus derechos, cómo hacemos para que ese usuario esté permanentemente enterado de cuáles son los deberes de esas aerolíneas al prestarle o al comprometerse con esos servicios, cómo hacemos para que esos paquetes que venden las aerolíneas que si bien son supremamente útiles en materia de costos no generen entonces los traumatismos que se presentan fundamentalmente en las temporadas vacacionales, en los puentes y en otros momentos atípicos desde el punto de vista del transporte aéreo. Cómo hacemos, y yo le dejo esta, doctor Efraín Torrado, para que cuando vaya a comenzar un puente o cuando termine, o cuando

vaya a comenzar una temporada vacacional o esté terminando, las compañías aérea se comprometan a tener más funcionarios en las terminales aéreas, se comprometan no a poner a los pasajeros a hacer unas filas enormes e inacabables en unas tragedias que son las que agotan la paciencia de los usuarios sino que ellos se tendrían que responsabilizar por duplicar o triplicar o tener muchísimas más personas porque esos momentos son previsibles. Y entonces uno llega un martes después de puente para viajar a primera hora y encuentra el aeropuerto llenísimo de gente en unas filas inacabables, inagotables y uno mira la atención en los puestos, son las mismas, son las mismas personas no hay más personas.

Entonces yo dejo esa reflexión valorando enormemente este espacio pero invitando a que haya más posibilidades de información, de atención, de comprensión de los derechos de los usuarios y, que todo el mundo sepa que la Aerocivil tiene un punto de quejas y reclamos a donde recurrir de forma permanente así como está exigido en la Constitución señor defensor para las empresas de servicios públicos, este es un servicio público y es uno de los más importantes, esas personas que están atendiendo esas quejas y reclamos tienen que estar haciendo los vínculos con esas aerolíneas para que termine después del levantamiento de la información, estableciendo si hay un problema de no cumplimiento con las normas, cuáles son las sanciones, ahí sí que también son bajísimas, que tiene que entrar a establecer la Superintendencia o el organismo competente porque ese también es un tema que tendrá que ver con el control. Yo creo pues en buena hora este debate bienvenido, hay que profundizarlo, analizarlo, entrarlo a mirar desde diferentes áreas, una desde el enfoque de la Aerocivil, otra desde quienes son responsables de lo de las concesiones, otra desde el enfoque de control y obviamente otra de la relación de esos usuarios con todas esas personas y con las compañías que prestan los servicios de transporte aéreo.

La Presidenta concede el uso de la palabra al honorable Senador Carlos Alberto Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Yo también viví hace poco, estaba en Medellín, una experiencia cuando tomé el último vuelo de Avianca, un viernes de regreso aquí a Bogotá, llegué al aeropuerto para salir como a las 9 de la noche y me encontré la sorpresa de que el avión había sido cancelado, a las 9 de la noche ya y pues realmente a esas horas es bien compleja la situación porque retornar desde Rionegro hasta Medellín a buscar a dónde va uno a dormir, a pasar la noche pues es bien complejo. Entonces pues le reclamé a la aerolínea y dije “me imagino que nos van a pagar el hotel”, y por supuesto la respuesta fue “aquí no va a haber hotel para nadie”. De los pocos que tuvimos la fortuna de estar acompañados en ese momento era yo y me trasladaron hasta Medellín a buscar un hotel y pude instalarme en uno como

a las 11 de la noche, pero muchos de los pasajeros tuvieron que dormir en el aeropuerto. A ellos me los encontré en el vuelo de las 6 de la mañana, yo ya había podido dormir, ellos no. Me parece que eso no es digno y es absolutamente irrespetuoso.

Por el otro lado tengo aquí unos oficios que le enviaron al doctor Santiago Castro de la Asociación Colombiana de Controladores de Tránsito Aéreo, ellos le han enviado ya tres oficios, uno el 11 de junio de 2011, otro el 14 de junio y otro el 27 de julio y en estos documentos le dicen al doctor que la infraestructura aeronáutica del país es inestable y los controladores aéreos empiezan a colocar las fechas. Yo le voy a pedir a la Contraloría, a la Procuraduría y a la Defensoría del Pueblo que tomen nota de esto porque empiezan a decirles que es muy técnico pero van diciendo día por día, por ejemplo en junio 11 dice: “falla la frecuencia aeronáutica que cubre el Pacífico colombiano” y colocan a las 07:54 UTC; 15 de junio “falla AMHS, se afecta la movilidad aérea hacia la Costa Atlántica restringiendo el tránsito aéreo a las 11:15”; 18 de junio, Rionegro; 19 de junio, Rionegro; 21 de junio, Bucaramanga; 23 de junio, falla en el radar del Pacífico a las 4:13; 8 de julio, fallan indicadores de viento en la pista 13R del aeropuerto El Dorado a las 11:21; primera, segunda la del 14 de junio, otro listado, aquí estoy omitiendo muchas de las fallas. Pero dice abril 2, duplicidad con violaciones de radar en el pacífico; abril 9, luces de borde de la pista 13 en Bogotá fuera de servicio, a las 18:30; abril 14, falla de frecuencia aeronáutica que cubre el pacífico colombiano; abril 24, aeropuerto de Florencia sin comunicaciones aeronáuticas, a las 11:11; mayo 6, falla en el radar en el sector que cubre el norte de Bogotá, a las 2:01; y así mismo en Barranquilla y en prácticamente todas las ciudades de Colombia.

El doctor Castro les contestó a ellos y les dice que eso es algo normal; según lo que yo entiendo aquí en la respuesta, ellos dicen: “Dr. Castro usted nos dice que estamos dentro de los parámetros de normalidades cuando se dan esas situaciones”, entonces la pregunta que yo hago es ¿quién nos puede dirimir este punto?, porque los controladores aéreos dicen “hay estos problemas que están poniendo en riesgo la vida de los pasajeros en Colombia con los radares”, según lo que vamos a aclarar el doctor Castro dice “no, estamos dentro de unos parámetros normales”, ellos dicen otra cosa pero quién dirime eso.

La propuesta que vamos a hacer desde el movimiento MIRA es la siguiente: Que dividamos las funciones, que haya un organismo que controle la Aeronáutica y que defienda a los usuarios porque en este momento la Aeronáutica tiene todas las funciones. Uno lee la norma y la norma dice: de las funciones de la Aeronáutica, la Aeronáutica debe ser regulador, es el controlador, es el ejecutor, el sancionador y a la Aeronáutica ¿quién la controla? Nosotros podemos hacer un control político aquí en el Congreso muy pertinente, queremos

hacerle ese reconocimiento, expedimos normas legales pero realmente aquí se debe hacer es una separación de funciones, que la Aeronáutica sea el regulador y que se cree un organismo que se encargue de hacerle control a la Aeronáutica y también a defender los derechos de los usuarios, que ese organismo sea el que se encargue de sancionar también a las empresas aeronáuticas porque por no hay sanciones en Colombia y que ese organismo también sea el que se encargue de defender a los usuarios.

Ahora, ¿cuál podría ser ese organismo? Hoy en día estamos en una reestructuración de la Superintendencia de Puertos y Transporte, podríamos aprovecharla para establecer unas dependencias allí o una unidad especializada que se encargue de manejar el tema aéreo, yo creo que eso también le convendría al doctor Santiago Castro porque es una acumulación de funciones que es muy difícil de sobrellevar y que no es sano para el país.

Uno observa el organigrama actual de la Superintendencia que no ha funcionado, hay que reformarla y estamos en ese proceso de reestructuración y encontramos que existe una Superintendencia delegada de Puertos, una Superintendencia delegada de Tránsito y Transporte Terrestre y Automotor pero no existe nada para el tema aéreo y nos parece que podría ser pertinente, tan solo existe una Superintendencia Delegada para concesiones e infraestructura, quizá ahí estén los aeropuertos pero no hay nada específico para la defensa de los usuarios. Fue lo que pasó de alguna manera con la Comisión Nacional de Televisión, que hacía de todo y fijense que finalmente no hizo nada y el Congreso entró a reformarla. Es lo que se ha hecho con varias entidades ahora en la reforma del Estado, para eso le dimos facultades extraordinarias al Gobierno, por ejemplo en el tema carcelario y guardadas las proporciones, el Inpec hacía de todo, fijaba la regulación y también cuidaba los establecimientos carcelarios, ahora uno ejecuta y el otro es el que regula, yo creo que eso sería lo más sano para el país.

La Presidenta concede el uso de la palabra al Senador Jorge Eliécer Guevara.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Yo creo que en esta oportunidad esta Comisión se ha reivindicado con los usuarios del servicio de transporte aéreo. Doctor Torrado, permítame además felicitarlo por este debate, muy bien planteado, que recoge de verdad una inquietud terrible de un número generalizado de usuarios que se quejan de que nadie les pone cuidado, que es casi inútil quejarse frente a los abusos de todas las empresas de transporte por donde uno se mueve, yo creo que hay que definir una política seria y clara de defensa del usuario en este medio de transporte, la gente termina ya aburrída porque nadie le pone cuidado. Yo creo que me identifico plenamente con la propuesta que el Senador acaba de hacer en torno a que necesitamos de verdad un mecanismo ágil,

rápido donde el funcionario se queja y donde le puedan imponer una sanción a la empresa.

Como estaba también pendiente de este tema, yo tengo aquí un poco de casos, voy a recoger cinco no más de los que me parecen más terribles, menos mal que esta Comisión hace este debate, entonces esto lo va a conocer la opinión. Pero esto era perdido la verdad, uno hablaba con la gente porque la gente se entera por una u otra razón de que uno es Senador, cancelan el vuelo y comienzan a llegarle a uno a quejarse, resulta que uno tampoco puede, menos mal que tenemos este medio y el control político para no solo ser vocero de lo nuestro que no es el caso sino vocero de la comunidad tan afectada en este caso. Me llegó una comunicación de una persona, dice: Yo viajaba en Avianca de Ibagué a Bogotá, me aplazaron el vuelo pero luego a pesar del aplazamiento me cobraron la sanción, no había cupo en clase económica, entonces tuve que comprar clase ejecutiva pero esa noche me tocó quedarme en Ibagué y pagar el hotel. Eso es a diario señor Director.

Segundo, me pasó a mí y a un grupo de 90, 80 personas que viajábamos este sábado Valledupar-Bogotá; por el lío de seguridad yo tenía vuelo Bucaramanga-Bogotá, estaba en una ciudad del sur del Cesar, en Aguachica, entonces uno de los funcionarios de seguridad me dijo “Senador hay líos con el transporte, problemas de derrumbes, etc.”, entonces yo cambié la ruta y me vine por Valledupar. Nos dijeron primero que ese aeropuerto solo funcionaba ese día hasta las 8:00 de la noche, muy raro, porque había problema con los controladores aéreos y que no había sino un solo controlador, estoy dándole el informe que nos da a nosotros los operadores de Avianca, de manera rápida nos sacaron de la sala de espera, nos llevaron a la sala de abordaje y ya sobre las 7:30 nos dijeron “que pena, -como si uno no supiera esto- hay líos atmosféricos”, finalmente nos cancelaron el vuelo. Eso fue una tragedia, familias que estaban esperando a sus hijos que venían de estudiar de Buenos Aires. Para que nos arreglaran el lío finalmente terminamos saliendo del aeropuerto a las 10:30 de la noche a buscar hotel, no respondieron por el hotel, nos citaron al día siguiente en varios turnos, a unos en el vuelo de las diez, a otros en el vuelo de las tres y otros en el vuelo de la noche, nos repartieron, entonces finalmente yo viajé casi a las 12, llegué acá a las dos, tenía un compromiso, perdí toda la mañana y para completar, a mí no me da ningún problema viajar en clase económica, no me produce ningún lío porque ese es otro problema, la clase ejecutiva es un espejismo, lo único que uno se gana por ir en clase ejecutiva es que el juguito *Hit* no se lo dan en la cajita plástica sino que se lo dan en un vaso plástico y le brindan un whisky además de mala calidad, uno se da cuenta, ni siquiera es un 12 años, es un 8 años; esa es la diferencia en la clase ejecutiva, la silla un poco más cómoda. Pero en un viaje de media hora a uno le da mismo en esa comodidad que en otra incomodidad de la clase económica. Pero yo tenía tarifa ejecutiva, me

mandan en clase económica, yo no dije nada pero la señorita no me dice “entonces yo tengo que hacerle un reembolso”, no a mí, al Senado porque es un tiquete oficial, no lo dicen ni lo van a hacer, tienen la obligación porque yo pagué un pasaje que vale casi el doble y me envían en una tarifa que es la mitad de eso, entonces tienen que hacer el reembolso.

Tercero, cuando votamos el acto legislativo de regalías en Plenaria, yo estaba en Apartadó y ese día viajé, por supuesto todo era viable, tomo un avión de Satena, enredaron el vuelo, no alcancé la conexión que era a las 9:30 de la mañana, me dijeron que viajaba a las 11, a las 11 me dijeron que a la una, a la una no se sabía, entonces yo le dije “señorita yo tengo que ir a votar”, por lo menos ir a votar, si no alcanzo a debatir por lo menos a votar porque si uno no vota tiene líos, tomé una decisión, irme para Rionegro, entonces la señorita me dice “usted pierde el trayecto entre Medellín y Bogotá”, le dije “pero por qué lo voy a perder, no lo voy a tomar” y lo perdí, no apareció por ningún lado, lo he reclamado, no me lo han devuelto, me parece a mí terrible esa situación, un abuso de poder de la empresa Satena que además tiene un monopolio, es supremamente incumplida, las quejas que hay en el Caquetá, que hay en el Putumayo, para esa empresa siempre hay líos atmosféricos, siempre hay problemas, el BOR no funciona pero realmente es lamentable. Yo creo que vale la pena que le apliquen unas medidas de ajuste al cumplimiento de los horarios de esas instituciones.

Como estábamos en el debate entonces se me han acercado varios escoltas de los amigos que nos acompañan, esas personas tan valiosas que arriesgan su vida por cuidarnos, que reciben tan mal trato salarial, ya los que se salieron del DAS, lograron tener una mejor condición en el sector privado, en las empresas que contrataron pero los señores de AIRES se han inventado ahora una cosa terrible, cobran el transporte del arma, 23.000 pesos, hicimos 3 viajes, 23.000 por un lado, 23.000 por el otro y 23.000 en el mismo día. Entonces uno dice “pues ese pobre muchacho se quedó sin viáticos, 20, 40, 60, entonces uno le tiene que prestar, yo no entiendo de dónde sacan esa decisión de cobrar el transporte del arma, ellos van con su maleta, no llevan ni maleta, uno va a un vuelo de un lado, se transporta al otro en el mismo día, me parece de verdad una situación terrible. Y para completar las quejas porque hoy nos toca quejarnos en nombre de los usuarios de esas cosas que uno nunca revisa una factura, entonces yo estaba en Apartadó hace poco en el entierro de un cuñado que fue asesinado hace 20 días en esa población, un comprador de cacao, secuestrado primero y asesinado luego, acompañando el dolor de la familia de mi esposa viajaba ese día, había sesión, entonces había comprado en *easy fly*, me demoraban el vuelo, me dijeron que ya no era a las 7 sino que era a las 8, yo no alcanzaba a conexión entonces me cambié y compré en Hada, me dan la factura entonces en la factura yo pago tarifa neta 50.000 pesos, tasa

aeroportuaria 6.000, combustible 48.500, ellos no gastan combustible, no lo pagan, lo pagamos nosotros, ese ya es un debate que se hizo y me cobran un IVA de 15.760 por lo que incluye el combustible y todo de 15.760, es decir que el total son 120.260 pesos; yo paso mi tarjeta de crédito y cuando yo reviso después la tarjeta de crédito, tengo aquí para hacer el reclamo señor Director, me cobran 120.500 más IVA 19.280, entonces yo pago por el pasaje 145.780 IVA de IVA, anaticismo se llama eso, el impuesto sobre el impuesto, creo que dicen los abogados. Entonces el interés sobre el interés, el impuesto sobre el impuesto, yo no sé si esto lo hicieron sólo conmigo o esto lo hacen de manera permanente, voy a pasarlo por escrito, le voy a entregar copia ahora al señor director pero la verdad yo nunca había visto eso, entonces uno termina pagando IVA de IVA.

No voy a seguir aquí planteando casos pero solo quiero terminar en lo siguiente: las empresas son abusivas, no hay otra explicación; los señores de Aires tenían una ruta a Florencia y a Neiva, de un momento a otro suspendieron la ruta a Neiva, entonces uno no puede venir de Florencia a Neiva, tiene que venir a Bogotá y regresar a Neiva, y no puede ir de aquí a Neiva y después tomar Florencia porque se tiene que devolver, increíble. Pero para completar, a los señores les pareció de gracia que esa ruta no sé qué problema tenía y la cancelaron, entonces quedamos en manos de Satena con todas las dificultades que nos plantea; no han ampliado los vuelos, entonces uno llega a Florencia y si por alguna razón se quedó del vuelo, tiene que esperar tres días para viajar, a mí me parece que eso es increíble, es más, es una de las rutas más importantes del sur.

Y termino para señalar lo siguiente, señor Director: El costo de los pasajes, con un pasaje a Florencia o a Puerto Asís, no sé a Leticia, uno va a San Andrés, se queda 3 noches, 4 días, con todos los gastos pagos, en una excelente cadena de hoteles como la *Decameron* o en cualquiera. Entonces, uno dice “qué pasa con eso, por qué esos costos tan exagerados”. Igual pasa con Puerto Asís, unas tarifas que hacen casi que imposible que la gente viaje, es más barato ir a Miami. Y el otro es el de las publicaciones de Avianca, sale en la prensa un plan de tarifas de 120.000 pesos a Bucaramanga, a todas partes y cuando uno va a buscar ya no hay cupo, yo he hecho el ejercicio, se hacen propaganda promocionando tarifas que en la práctica no tienen, al final, como dijo el Senador Torrado, le ponen sujeto a disponibilidad, pero la verdad yo digo que hay que controlar, no sé por qué camino a estas empresas que no les va mal, los balances de Efromovich no son tan malos, yo no creo que les vaya tan mal, pero me parece que hay que ponerle coto, hay que ponerle control a estas empresas tan abusivas, que la impresión que tienen los usuarios con el caso de Avianca es que terminan cancelando un vuelo para repartirlo entre otros vuelos y que uno sabe que le meten un embuste de que había problemas porque uno tiene amigos esperando en

el aeropuerto, sobre todo en esos aeropuertos conflictivos que se cierran tan fácilmente como el de Puerto Asís, el de Florencia, Ibagué y uno llama y dice “no, aquí esto está perfecto”, solo les llueve a ellos, solo las dificultades atmosféricas son para ellos porque la gente no las siente, no las ve.

La Presidenta concede el uso de la palabra al honorable Senador Mauricio Aguilar y seguidamente al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Agregando a este importante tema de interés nacional, tanto que nos preocupa que hoy los colombianos a veces tengamos que pasar vergüenza ajena y pena porque nuestras aerolíneas insignias que venden la cara al mundo y en la cual prestan un servicio para hoy no solo con exclusividad porque desafortunadamente es preocupante que más del 60% de los colombianos todavía no hayan podido montar en avión. Y sobre todo ver con preocupación, señor director de la Aeronáutica, cómo se han incrementado las quejas durante los últimos 10 años.

Desde el año 2001 los usuarios han venido colocando una queja por algún tipo de demora del vuelo, cancelación, sobreventa, equipaje, fallas en reserva, otros motivos. Desde el año 2001 a la fecha hay 30.019 denuncias, reclamos; investigaciones de tipo administrativo iniciadas, 27.280; sancionadas 1.682; las aerolíneas que se han acogido a terminación anticipada son 2.894; los pasajeros compensados son 12.369; en trámite de proceso administrativo, 10.335; quejas repetidas que no dan lugar a ningún tipo de investigación, son 2.739 quejas. Es preocupante que casi el 50% de estas quejas no sean resueltas, esperamos que la Aeronáutica le brinde una respuesta positiva a estas quejas y a estos reclamos que se les ha presentado y por lo menos que cumplan en parte algo de satisfacción ya debido a las fallas que se presentan por las aerolíneas. El mes de agosto de este año, la insatisfacción de los usuarios también incrementó con respecto al año anterior, por eso comparaba que las quejas se aumentaron en cancelaciones de vuelo, sobreventas, equipajes, reservas y otros. Si hubiese una recategorización de las aerolíneas, yo pienso que ninguna ocuparía ni el cuarto lugar porque realmente hoy desafortunada y tristemente en el país las quejas cada día aumentan. Por eso es fundamental, señor director, hoy cuando el transporte aéreo ha sido uno de los medios y de las alternativas que hoy los colombianos tenemos que utilizar porque ya que no tenemos carreteras en el país, vemos con grandes abusos y con grandes quejas que realmente nos tengamos que resignar y tengamos que vivir a diario con esta situación. Hace quince días yo iba en el vuelo Bogotá-Bucaramanga, llegué antes de las cuatro de la tarde y había un vuelo a las cinco, tenía el vuelo inicial a las 6:20, me dijeron “no cambie el vuelo de las cinco porque ese vuelo sale a las 7:30, váyase en el de las 6:20”, salí a las 7:30, unos compañeros colegas

del departamento salieron hasta las 8 de la noche en el vuelo inicialmente que era de las 5. Pero esos son los a diario, sumando a esas quejas y a esos grandes ejemplos que se presentan en el país.

La Resolución 318 del 27 de enero de 2011 es la que regula las tasas aeroportuarias, la Resolución 3299 del 16 de julio del 2007 es la que deja en libertad las aerolíneas para que fijen sus precios y tarifas siempre y cuando no excedan lo que fija la Aeronáutica Civil a la cual se ha probado su valor máximo. Pero yo quiero mostrarle un claro ejemplo señor director; el día 11 de noviembre cuando un evento tan importante como lo de la selección Colombia, jugaba en Barranquilla, ver cómo en un sólo trayecto la tarifa flexi costaba 1.849.360, la aerolínea Avianca y aquí está el claro ejemplo para poder ir a acompañar a la selección porque muchos colombianos tenían el sueño de ver a su selección jugar en Barranquilla. Entonces yo me tomé la molestia de ir a la página de la Aerocivil para ver las tarifas que estaban autorizadas por trayecto y encontré que hasta el 21 de noviembre en la Aerocivil el cobro máximo autorizado por trayecto de Barranquilla a Bogotá era de 499.100 pesos, precio al cual se debe sumar el valor de las tasas autorizadas, pero no es posible que se incrementen de esta manera tan abusiva.

Por eso me uno también a lo que dicen los compañeros, que hoy montar en avión es un privilegio, que tristeza que los colombianos de estratos bajos, menos mal que aquí está el señor Viceministro, estamos trabajando el proyecto de turismo para convertir al país, también darle la oportunidad, tener un turismo social, vemos muy lejos ese sueño de que los colombianos tengan la posibilidad de montar en avión y más cuando estamos incomunicados con nuestros departamentos. Y qué bueno que esté la viceministra también porque no hay plata para arreglar las vías, tampoco hay plata para comprar unos pasajes así tan caros. Entonces yo quería dejarles esa reflexión, esa situación que se viene presentando. Ya pues uniéndonos a todos estos grandes ejemplos sabemos que la idea es no atacar sino realmente darle solución y que podamos, como lo ha querido el Gobierno Nacional, ofrecer un turismo de clase mundial pero para ello tenemos que primero fortalecernos en estos temas, para que realmente no solo los pasajeros colombianos sino el turista internacional mire con buenos ojos un buen destino Colombia y que realmente podamos brindar esa oportunidad.

Lo que decía el Senador Guevara, la sala VIP no es que sea un privilegio para nosotros. Yo pienso que hoy la sala VIP prácticamente es un mercader, preferible irse uno a las salas normalitas que están menos congestionadas porque hasta para uno entrar y para chequear es casi imposible, es un caos y cuando hay retraso de los vuelos pues es mejor ni uno asomarse, es mejor pasar por las salas normales.

Entonces, son cosas que realmente uno vive a diario pero simplemente es el clamor del pueblo

colombiano, de miles de quejas que se presentan y que todavía no se han resuelto, lo más importante es que podamos darle solución y explicación a tantos usuarios.

La Presidenta concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Yo no voy a referirme más sobre el tema que este debate que ha sido oportuno y muy bien logrado porque ha dejado usted en el escenario Senador Torrado que el interés final y fundamental es el usuario. Cuando escuchamos en algunos de los videos que usted presentó al concesionario de Opaín, para él lo importante son las aerolíneas, el tráfico aéreo, la infraestructura, y el concesionario anuncia 700 personas dispuestas a mitigar los problemas que hay en el aeropuerto.

Me ha llamado mucho la atención encontrar en las respuestas del Gobierno, eso era lo que quería que viera el director de la Aeronáutica, el concepto de atención al usuario del transporte aéreo en Colombia ha evolucionado de manera notable, yo lo dejo ahí, una buena caricatura, comprende un concepto más amplio e integral que busca dar soluciones inmediatas a los pasajeros, determinar la responsabilidad de las compañías y exigir las compensaciones a que haya lugar, se siguen los lineamientos del régimen sancionatorio previsto en la parte séptima de los reglamentos aeronáuticos, existe un formato para recibir las quejas, se diseñó y se publicó la guía del pasajero, la entidad se encuentra realizando ajustes a esta norma, se diseñó un plegable de recomendaciones para los viajeros, de los cuales a la fecha se han distribuido 19.000 ejemplares.

Yo pregunto, director, si usted se siente tranquilo distribuyendo 19.000 ejemplares. El último reporte de pasajeros que se movieron por tráfico aéreo en Colombia en el último año es casi de 20 millones de usuarios y eso significa tener un promedio al día de casi 60.000 pasajeros; si usted distribuye 19.000 folletos, le está distribuyendo a la tercera parte de un día como resultado de la amplia difusión de esta guía. En el año 2001 a la fecha se han recepcionado 30.019 quejas, yo le vuelvo a preguntar director si usted considera que es posible que un tráfico aéreo que tiene en el último año un promedio de casi 20 millones de usuarios, aparezcan solo 30.000 quejas, eso como una fachada es buenísimo porque nadie reclama y a lo mejor nadie reclamaría si el tema no fuera recurrente, si no hubiesen problemas pero resulta que los problemas aquí no los voy a volver a mencionar, se han mencionado casi todos, y sigue a la respuesta de Aerocivil las cifras que ha presentado el Senador Mauricio y que antes había presentado el Senador Torrado; 1.682 se han sancionado, no sé cuántas se arreglaron y finalmente se compensaron a 13.000 pasajeros, o sea, hay que echarle varios ceros hacia atrás para entender el porcentaje de pasajeros que finalmente recibieron una reclamación.

Me llama mucho la atención esta respuesta, “la denegación de embarque por sobreventa es una práctica comercial promovida desde la estrategia empresarial de las líneas aéreas con el propósito de asegurar mayores niveles de ocupación de sus aeronaves y protegerse frente a usuarios que habiendo reservado cupo no viaja, impidiendo con esa conducta el acceso al servicio de otros pasajeros”. Ese es un cuento para un kínder. Y más adelante dice “el legislador no ha proferido una norma que expresamente prohíba la práctica de la sobreventa”, pero por lo menos regálenos un concepto si estarían de acuerdo en que la pusieramos porque lo que entendemos en el proyecto del Código Aeronáutico es que se ha venido haciendo muy de la mano sobre ese tema tarifario que lo hemos tocado varias veces aquí, jamás ha aparecido un concepto favorable de que la Aeronáutica quiera acabar con esa sobreventa; qué quiere decir esto para referirme en estos diez minutos, yo creo que al Gobierno Nacional o a la dirección de Aeronáutica se le perdió el faro en el entendido de que el tema importante, final, prioritario aquí son los usuarios.

Lo que se está aceptando aquí claramente es una inmensa ineficacia administrativa del Estado, a lo mejor con algunos pasivos grandes del legislador que esperamos sobreponerlos en el código.

Vimos un artículo en el que el Director de la Aeronáutica Civil pedía que retiraran un par de artículos que tienen que ver con la seguridad aérea, yo quiero que usted lo diga acá Director, si usted está de acuerdo con que quiten esos niveles de rozamiento que hay que aplicarle sobre todo a los concesionarios; la ineficacia administrativa en la sobreventa, en la tarifación, en el tema de equipajes que creo que no los hemos tocado aquí de fondo y en el tema de las salas de espera.

A mí me parece un irrespeto con los usuarios en la Terminal de Bogotá, me da vergüenza, ojalá que el Gobierno la sintiera igual, que alguien vaya a esperar un pariente, un familiar, un turista, un amigo a la sala “de espera” de los pasajeros del muelle internacional porque está uno literalmente en la calle porque el concesionario ha sido incapaz de organizar la movilidad del tráfico de los vehículos, de los pasajeros, eso es vergonzante que no haya ni siquiera una cachucha para escapar del invierno allá, qué cara le podemos dar nosotros a los turistas si un turista que llega tiene que entrar por esa porquería de aeropuerto.

Me voy a referir a dos temas: El primero, la seguridad aeroportuaria, esa sí que es débil y más en las condiciones de obra en que está hoy el aeropuerto. Yo leí una historia en que el señor delegado de la Contraloría Nacional se quita la escarapela que lo identifica y entrando por diferentes zonas se sienta en un puesto de un avión sin tiquete y sin nada, esa es la seguridad aeroportuaria y después sale alguien de la Aeronáutica Civil poniéndole una investigación al director de la Contraloría, es como si de aquí salga usted investigado por haber tomado esas fotografías y esos apartes. Es una in-

mensa ineficacia, no sé si de la vigilancia privada o de lo que quieran. El segundo tema, porque es que hice referencia a estos conceptos que son atentos, agradables, los siento bienvenidos, bien llegados, pero una cosa son los conceptos, una cosa es el discurso y otra cosa es la actuación. Y tenemos pendiente aquí un debate sobre la evolución del contrato de concesión del aeropuerto de Bogotá para finalmente saber cómo fue esa maravilla, esos malabares que hubo de hacer la contratación pública para admitirle a ese contratista la modificación del concepto inicial de la concesión. Ese será tema de otro debate que nosotros hemos venido desarrollando pero sí les voy a dejar algo que tiene que ver con el día de hoy para que los discursos se parezcan a la actitud de quienes administran y gerencian. Cuando hubo la modificación del contrato, hubo también la oportunidad de volver a reprogramar, es decir, de priorizar las obras que se desarrollan en el aeropuerto El Dorado, ¿y sabe qué director? Ahí también el último de todos porque no tiene justificación que de manera temporal con unas carpas ese concesionario que se supone que tiene los recursos, en el último que haya pensado es en el usuario.

Yo sé que usted se siente cómodo en esas lujosas oficinas que le hicieron, fue lo primero que construyeron, las oficinas de la Aerocivil. Me gustaría que trajéramos aquí los costos de la inversión y del amueblamiento de esas oficinas, porque ahí no se pensó en el usuario y en segundo término, qué buenas bodegas las que construyeron, excelente bodegas y esto es motivo de otro debate; usted sabe que a esas bodegas el concesionario le está queriendo sacar el cuerpo a la liquidación de los ingresos por ellas, consiguieron a alguien en el sector inmobiliario, tomara las bodegas de primera mano, pagara a peso y él las revendiera, las reajustara, las rearrendara a 10 pesos, a 20 o a 30, pero claro, como lo que hay que liquidarle es la primera, ellos están recaudando el primer peso. Yo le voy a pedir señor Contralor y yo no sé si esté aquí la Procuraduría para que nos presenten lo más rápido posible un informe sobre ese tema porque me parece que ahí también el usuario es el último. Primero esquilmar de alguna manera los ingresos que para el concesionario constituyen también tiempo de tenencia del contrato.

Cuando usted preguntó para que los funcionarios levantaran la mano, casi que estuve a punto de preguntarle a los funcionarios que están aquí si no sienten que de verdad eso es un irrespeto con los pasajeros, todo lo que se ha dicho aquí, lo que dijimos hace ocho días en el partido de Colombia en Barranquilla, unos señores que habían comprado tiquetes para devolverse de Aires a las ocho de la noche los llamaron a decirles claramente que le habían adelantado el viaje a las cuatro de la tarde y se habían ido por la mañana a ver el partido, eso es vergonzoso director y el instrumento en este momento, lo tengo claro, lo tiene solo usted, aquí está la respuesta del Superintendente de Puertos y está la respuesta del Superintendente de Industria

y Comercio que ojalá llegue rápido el mes de abril o mayo del año entrante cuando comience a funcionar el estatuto del consumidor pero esa no puede ser la mampara de este cuento; a mí me parece que a un administrador con buen olfato le parecería raro que solamente haya 30.000 solicitudes de denuncias, demandas, quejas en un escenario en el que se mueven tantos pasajeros al día. A mí me sigue pareciendo raro que usted piense que con 19.000 folletos que se gastan sólo en la tercera parte de los usuarios que usan el transporte aéreo en Colombia en un solo día, sienta que estamos totalmente informados porque el gran problema de esto es la desinformación que hay sobre los deberes y de los derechos que tienen los usuarios.

Nosotros no tenemos que inventar muchas cosas, aquí lo hemos dicho en la Comisión, el Código Aeronáutico y el Estatuto del Consumidor debían asumir unos pisos por lo menos que tienen que estar incrustados en los acuerdos internacionales sobre derechos de los usuarios, como mínimo, un párrafo pequeño en ese estatuto del consumidor que diga que Colombia adopta los convenios internacionales como mínimo en el tema de derechos y del respeto por los usuarios en todo el mundo.

Me uno a la petición de cómo hacemos para hacer turismo entre nosotros Viceministro, si es más costoso ir a Yopal que ir a Miami y a Yopal nos gastamos 30 minutos y sigue siendo más costoso ir al Eje Cafetero, ir a todas partes sigue siendo más costoso, yo creo que aquí no puede seguir existiendo una regulación o que la visión del Gobierno sea de defensa de los derechos de las empresas y jamás en defensa de los derechos de los usuarios. Les hacemos esa petición con todo respeto.

El Presidente concede el uso de la palabra al señor Defensor del Pueblo, doctor Vólmar Pérez.

Defensor del Pueblo, doctor Vólmar Antonio Pérez Ortiz:

Para nosotros es suficientemente claro que el servicio que ofrecen las empresas de transporte aéreo es un servicio público esencial y que en esa medida reclama de la atención prevalente de los órganos competentes del Estado colombiano. Las quejas que aquí han puesto de presente que son prácticamente de la cotidianidad, infortunadamente a la Defensoría del Pueblo y hechas las verificaciones correspondientes solo nos llegan quejas de carácter verbal, muy seguramente los usuarios del servicio público de transporte aéreo acuden a medios telefónicos en los diferentes aeropuertos del país y no queda el suficiente rastro de las quejas que se deben presentar ante las entidades que tienen señalada esta responsabilidad para adelantar las tareas que nos corresponde ante quienes en nombre del Estado colombiano tienen la responsabilidad insoslayable de garantizar los derechos que le asisten a esta población que lo es suficientemente grande, los usuarios de servicio de transporte aéreo en Colombia.

A la Defensoría del Pueblo han llegado quejas recurrentes en alguna medida sobre todo de

sectores de la ciudadanía, de jóvenes adolescentes universitarios que acuden a universidades en el exterior a adelantar estudios de educación superior o estudios de especialización, de maestría o de doctorado y quejas que dicen tener relación con eventuales abusos de las empresas encargadas de la prestación de estos servicios. También llegan quejas con frecuencia que provienen de los trabajadores de las empresas de transporte aéreo y también llegan quejas a nuestras oficinas que guardan relación con eventuales incumplimientos también de empresas de transporte aéreo de carácter internacional. Pero estas quejas que aquí hemos tenido ocasión de oír y que debemos decir con todo cuidado pero de la misma manera con toda responsabilidad, son quejas de la cotidianidad.

Creo que todos los aquí presentes hemos sido en alguna medida y proporción víctimas de abusos, maltratos, posiciones dominantes de las empresas de transporte aéreo y que afectan de manera sensible los derechos que les asisten a los usuarios de este servicio. De suerte entonces que es necesario que el señor Director de la Aeronáutica, desde luego usted no es el responsable de esta situación, esto viene de mucho tiempo atrás, de muchos años atrás y creo que ha hecho crisis un poco estas deficiencias en la prestación del servicio de transporte aéreo, muy probablemente por el impacto que ha venido generando la ola invernal pero quiero significarle que cotidianamente en los diferentes aeropuertos del país, ciudadanos inermes, ciudadanos indefensos acuden a uno a decirle “mire, es posible que nosotros los usuarios también incumplamos con nuestras obligaciones y con nuestras responsabilidades y entonces se nos sancionen”, hay una sanción prevista en los reglamentos de las empresas de transporte aéreo y penalizan a los usuarios y demás y ¿qué sucede?, cuando la responsabilidad no es nuestra, cuando hay que roársela a las empresas de transporte aéreo porque con mucha frecuencia, señor director de la Aeronáutica, asiste uno a casos, debo decir, uno mismo ha sido víctima en desarrollo de nuestras responsabilidades constitucionales, que nos cierran los vuelos, nos los cancelan de manera abrupta, sin explicación racional, algunas los posponen, los aplazan, los cancelan y ahí están en juego los derechos de los usuarios, no hablamos por nosotros los servidores públicos, los funcionarios públicos, hablamos por un sector grande de la ciudadanía que se está viendo sensiblemente afectados sus derechos.

De modo entonces que estamos impartiendo precisas instrucciones a nuestros equipos a lo largo y ancho del país, nuestras 36 oficinas regionales para ver de qué manera hacemos el esfuerzo que pueda significar adelantar una tarea de carácter pedagógico, nos parece que es necesario mis queridos miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, señor director de la Aeronáutica, que es necesario hacer un ejercicio de carácter pedagógico, la ciudadanía en muchos de los casos no sabe a qué instancia del Estado debe acudir y entonces desde luego las disposiciones legales vigentes pues

dan cuenta de la existencia de un grupo especial al interior de la Aeronáutica que debe recepcionar las quejas, tramitarlas, que se han creado centros de atención en los aeropuertos, en fin, pero la ciudadanía no tiene suficientemente claro eso y se han expedido diferentes disposiciones que se ocupan de la materia pero creemos que es necesario hacer un esfuerzo mayor, yo creo en la necesidad de adelantar una campaña si se quiere de carácter pedagógico, que hagamos el ejercicio de que la ciudadanía pueda disponer de los mecanismos que sean necesarios y que resulten indispensables para hacer valer los derechos que se le están soslayando o que eventualmente se les pueda soslayar.

Lo que aquí se ha dicho corresponde rigurosamente a la realidad, ella es una vivencia de todos los días pero debemos reconocer con toda responsabilidad también que ha hecho falta un esfuerzo mayor de las diferentes entidades del Estado, que tenemos responsabilidades en esta materia de adelantar una campaña de carácter pedagógico con el sector de los usuarios que son muchos en las diferentes regiones del país y del mismo modo, poderle ofrecer asistencia, asesoría, orientación a la gente. Qué bueno fuera que un funcionario nuestro de la Defensoría del Pueblo, de la Procuraduría pudiera hacer presencia en los diferentes aeropuertos del país para que cuando se presente este tipo de contingencias que son casi de la cotidianidad pudiéramos asesorarlos, orientarlos a tiempo y evitar que se continúe reconociéndolo como lo hemos reconocido, desconociendo los derechos de los usuarios que reiteramos una vez más, están siendo afectados de manera muy sensible.

De suerte entonces que ofrecemos la disponibilidad de los servicios, de la institución que represento, de la Defensoría del Pueblo, nos unimos a ese clamor ciudadano, damos cuenta y fe de que muchas de las quejas que aquí oportunamente ha traído a colación el Senador Torrado y los miembros de la Comisión Sexta que han tenido oportunidad de intervenir, corresponden señor Director de la Aeronáutica, rigurosamente a la realidad. Nos comprometemos a ver de qué manera entre todos hacemos una sinergia entre las entidades reguladoras, las entidades de control, las entidades de vigilancia y en el caso que nos corresponde a nosotros la Defensoría del Pueblo, a ver de qué modo podemos adelantar una campaña de carácter pedagógico en las diferentes regiones del país y de la misma manera, poder concentrar la atención en los diferentes aeropuertos del país, de pronto con la presencia de un funcionario nuestro, de un funcionario de los demás órganos competentes del Estado Colombiano para ver si entre todos aunamos esfuerzos y le podemos brindar la asesoría, la orientación y la asistencia que reclaman en justicia el sector de los usuarios de un servicio tan importante para el país como es el del transporte aéreo.

Yo concluí ahí, señor Presidente, con estos comentarios de carácter general y estaría muy atento y muy pendiente a oír las conclusiones y recomen-

daciones que emerjan de esta deliberación para, reiteramos una vez más, saber de qué manera entre todos podemos contribuir a la necesidad de garantizar con la contundencia y con la eficacia que se requiere, los derechos que le asisten a los usuarios de este servicio tan importante en Colombia como es el del transporte aéreo.

El Presidente solicita ser breves en las intervenciones para poder dar respuesta a todas las inquietudes que se han presentado. Concede el uso de la palabra a la Senadora Olga Lucía Suárez.

Honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira:

Quise hacer mi corta intervención desde acá como Senadora y más que como Senadora como usuaria, porque aquí somos trece Senadores de esta Comisión y yo creo que nos hubiéramos podido quedar, doctor Plinio Olano, toda la tarde y quejas hubiéramos tenido para todo el mundo. Y claro que comparto plenamente con ustedes y con la excelente exposición que hizo nuestro compañero citante, doctor Efraín Torrado cuando hace tantos análisis de todo lo que pasa en los aeropuertos del país. Y no me podía quedar callada porque son múltiples las quejas y claro que también comparto con usted Senador Olano que de 20 millones de usuarios solamente tengamos 30.000 quejas, eso no le cabe en la mente a nadie. Si hoy estamos hablando de tantas, cómo será si salimos hoy a un aeropuerto, yo creo que nos hacen fila para ponernos las quejas.

Ya hemos hablado bastante de las sobreventas de las tarifas. Hace aproximadamente 20 días solamente mientras hablaba con una persona, tenía que pagar 180.000 pesos de multa porque los había dejado el vuelo y mientras me saludaban ya eran 100.000 pesos más de multa, eso no tiene presentación.

Yo en enero estaba en Boston y resulta que de Boston viajé a Miami. De Miami se devolvió el vuelo estando 15 minutos en el aire porque hubo un animal no sé, se le atravesó a una de las hélices, a las turbinas y nos devolvieron, tuvimos que amanecer en Miami; al otro día a las 4:30 de la mañana nos despertaron porque salía el vuelo a las 6 y supuestamente nos habían organizado los que veníamos o íbamos o viajábamos a Medellín y nos decían "tienen que llegar primero a Cali a la 1 de la tarde y de Cali viajan a Medellín", incómodo pero listo, lo aceptamos. Pero después llegamos a Cali a las 10 de la mañana y a la 1 nos dijeron, "no, no les hicieron el regreso a Medellín, el trasbordo; tiene que irse para Bogotá y de Bogotá sale a las 4 de la tarde para Medellín", o sea, de Boston a Miami, de Miami a Cali, de Cali a Bogotá y de Bogotá a Medellín, a las 11 de la noche llegamos. Y eso es, como lo dijo el Defensor del Pueblo, todos los días, entonces qué estamos haciendo, qué está haciendo el Estado, qué está haciendo la Aeronáutica. Y eso es desayuno, almuerzo y comida todos los días de todos nosotros, el irrespeto, es que no hay con quién hablar; se arrima uno de pronto a

preguntarle a alguien, ni siquiera lo miran. Yo le decía a esta niña a las 2 de la tarde “qué voy a hacer”, y me decía “no sé, no hay nada por hacer, espérese”.

Hace ocho días no pude llegar a la Comisión honorables Senadores, el martes no pude llegar, tenía vuelo a las 7:30 de la mañana y eran las 11:15 y dijeron que el Aeropuerto de Medellín de Rionegro estaba cerrado y mentiras, yo vi vuelos todo el tiempo y el aeropuerto estaba cerrado. Para colmo de males y para completar lo más horrendo que me ha pasado en el aeropuerto, hace un mes es que hasta una falla de ortografía impidió que viajara; yo soy de apellido Suárez y a la niña le dio por hacerme el tiquete con la Z, no con S, y entonces me puso Olga Suárez con Z y no aparecía el tiquete. Siete y media de la mañana averiguando allá y no aparecía Olga Suárez registrada, y busque por esa S y no, y yo llamé, y alegué, y regañé a las secretarías y a las asistentes y Olga Suárez no apareció, y no pude viajar porque no aparecía el tiquete y había sobreventa, y alegaban que no lo habíamos hecho y era de aquí del Senado. Pero hasta un no error de ortografía sino horror ortográfico no pude llegar a la Comisión y después me dieron el tiquete, que era que estaba con la Z de Suárez, ni en eso nos fijamos, qué vergüenza, totalmente vergonzoso.

Le tengo que decir al doctor Efraín Torrado, a Carlos Ferro que andan tan juiciosos con lo que vamos a tener ahora realmente en todas estas modificaciones y en todas estas cosas que estamos haciendo al Código de la Aeronáutica, por Dios, es que pongan un servicio de atención al cliente, es que no lo encuentra uno, a la gente le dicen que vaya que por sistema, por Internet, ¿y es que acaso uno tiene ahí el computador en la mano a primera hora para poner la queja? Tienen que haber estos puestos de información, de quejas y reclamos y cuando nos toca esperarnos 3, 4, 5 y 6 horas, aquí no ha pasado nada. Y no es porque seamos Senadores, todos lo hemos dicho aquí, que hoy tenemos la oportunidad de quejarnos pero eso es quejas todos los días del usuario y a las aerolíneas esto no les interesa, muchas veces se para uno ahí de la ofuscación 4 y 5 horas, nadie responde, nadie sabe, nadie dice nada.

Agradezco también que se haya quedado aquí el Viceministro porque es un hombre totalmente comprometido, doctor Óscar, y así nos va a quedar muy difícil y usted Senador Mauricio que es un hombre tan comprometido en toda esta ley del turismo, ley 300 que sé que viene haciendo mesas de trabajo en todo este proceso, pero así no vamos a avanzar.

Viene un TLC, ¿estamos realmente preparados? Si realmente para nosotros los usuarios a nivel local o a nivel nacional cuesta tanta la dificultad para movilizarnos, qué diremos; ya el Senador Efraín Torrado ha hecho en su exposición no solamente de lo nacional sino también de los vuelos internacionales y realmente vamos a tener que hacer otro

debate como lo dijo el Senador Prieto, muchísimas cosas hay que hablar pero la parte de las tarifas, del irrespeto, de la sobreventa y de la poca confiabilidad que hay para con nosotros y con los usuarios es totalmente impresionante, no podíamos quedar callados, y yo pienso que aquí todavía en los próximos debates que con estos dos ponentes de estos proyectos vamos a ampliar muchísimo todos estos temas porque yo sé que nos van a seguir llegando quejas de todos estos usuarios, hoy que abrimos este debate que hacía tanto tiempo estábamos en espera.

En este momento no está con nosotros la Senadora Amparo porque tuvo que retirarse, pero también traía una sartal de quejas, como decimos los paisas. Hoy me decía “gracias a Dios vamos a hacer este debate” porque aquí es la voz no del Senador ni la Senadora, es la voz de todos los colombianos.

La Presidenta informa al Señor Director de la Aeronáutica que recibió un mensaje de un usuario de Leticia, ya que esta citación se está viendo en directo, quien solicita que le exprese con grave preocupación que todos los días en Leticia, el señor Alex Peralta, la Aerolínea Copa sobrevende los pasajes y allá ya prácticamente tomaron en tono burlesco a los pasajeros acomodándolos en un hotel que prácticamente no es un hotel sino un lugar no tan digno como para hospedar a un pasajero y todos los días es lo que se viene presentando.

Concede el uso de la palabra al Senador Pedraza.

Honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Le llegan de Leticia, de Boyacá no le pueden llegar porque allá la única queja que tenemos es que no hay aeropuertos que funcionen, sencillo, allá hay muchos aviones pero aterrizan en otro lugar, ya aterrizaron el 30 de noviembre por lo que este tema es de orden estructural, yo no voy a intervenir de manera muy breve para hacerle censura al director porque este es un tema que escapa a su voluntad, incluso cuando usted llegó ya los encontró, ha podido sanear muchos de ellos, otros si se han agravado, no son su responsabilidad estricta por cuanto el buen momento de Colombia, el crecimiento de usuarios de la aeronavegación en Colombia ha sido enorme, exponencial. Creo que nosotros teníamos 800.000 visitantes, señor Contralor, hasta el año 2006 y hoy hemos cuadruplicado y nuestro aeropuerto que está proyectado para albergar cerca de 24 millones, las nuevas instalaciones, probablemente el día de la inauguración van a estar ya sobresaturadas pero el tema sí es que la Aerocivil tiene, señor director, que meter en cintura las aerolíneas.

En Colombia pagamos de los más altos costos en los tiquetes aéreos señor Contralor, un tiquete Bogotá-Cartagena-Bogotá vale más siendo un quinto de distancia que un tiquete Bogotá-Orlando-Bogotá, Bogotá-Miami-Bogotá, eso es inaudito, no pasa sino aquí en nuestra tierra. Pero de ahí

en adelante comenzamos a señalar que las aerolíneas están haciendo lo suyo, a mí que me importa que el señor Efromovich haya tenido la nacionalidad colombiana si bajo el prurito de llegar aquí a Colombia lo que ha hecho es el montaje de un monopolio, espero que después no me saquen allá del *counter* en el aeropuerto porque ahí sí me quedo jodido, yo como no tengo problema director porque yo que me quejaba que los buses de Boyacá para acá salían tarde por eso llegué tarde pero el avión sí se demora demasiado, el avión no lo lleva a uno. Fallas técnicas le dicen al usuario después de cinco horas, salen unas muchachas que nada tienen, no son la culpa de ellas para decir “por mal tiempo ha sido aplazado el vuelo de Quibdó para acá y el avión que los venía a recoger no ha podido llegar”. Se inventan, señor director, pobre turismo, cómo sería si tuviéramos aviones en buen estado, aeropuertos capacitados, comodidades, la salas VIP; ya de salas VIP no tienen nada, hay que meterle la muela a eso, señor Director; hacen lo que se les da la gana porque simple y llanamente aquí hay abuso de posición dominante.

Este país aún se desaparecen las maletas, los vuelos son dos por uno porque programan al tiempo a la misma gente que le cabe el doble de capacidad de un avión y no llevan sino a unos, por eso mis hijos son los más felices cuando viajan porque están esperando “papi, será que nos vienen a decir la fila de espera”, los cooperantes, los gratuitos, los que se esperan un día más para que le den el cupo porque venden dos veces el cupo de los aviones.

Hay un maltrato generalizado, hay un abuso de posición dominante, eso todo además es culpa del mal tiempo, de la falla técnica del avión, no llegó, después llega allá un supervisor y dice “si quieren los montamos en el avión”, y si se cae entonces tampoco es seguro. Yo creo que hay que revisar un poco esa idea, aeropuertos descongestionados, con comodidades, aeropuertos seguros, aeropuertos con una excelente atención al usuario y vuelos de aerolíneas que den buenos precios y excelente servicio, es lo que nosotros estamos pidiendo.

Pero es que no nos lo estamos inventando, yo no les pongo los casos individuales y particulares porque de pronto me ponen una denuncia, el señor Efromovich por violación al régimen de conflicto, va a decir que es que yo aquí llegué a defender pues mi caso, pero todos aquí lo hemos narrado, si yo les narrara unos que a mí me han pasado, esos son mundiales, daría vergüenza y como lo están escuchando los usuarios, mejor no porque los afaño, los preocupo y la gente comienza a cancelar sus vuelos.

Cuánto daño le estamos haciendo al turismo, a ese turismo creciente; cuántos problemas hemos generado al interior de familias que tienen, por ejemplo, por una emergencia de salud o por la necesidad de concurrir a un despacho judicial ahora que no tenemos las tecnologías al servicio de las citaciones y de los cumplimientos, dejar que sus derechos sustanciales desfallezcan porque no hay

un cupo en un avión, porque el avión los dejó, porque además este es el único país del mundo donde le adelantan a uno los vuelos y no le notifican y donde los atrasan hasta tres días y no pasa nada. Yo creo que se debe al buen momento que tenemos, en donde hemos crecido de manera muy importante, exponencial el número de viajeros debido al buen momento del turismo, pero estamos borrando eso con los pies, a las patadas se están tratando a los usuarios, es decir, como quien dice “vengan y hagan lo que quieran porque si no aguántense o aguántense”.

Usted nos contaba su experiencia, Contralor, la leímos en la prensa, entró literalmente como Pedro por su casa y salió y no pasó nada, no tiene cara de polizón pero lo hizo muy bien para comprobar que la seguridad aeronáutica no está bien. Yo creo que el tema es que entre otras cosas usted tiene una institución que no ha podido actualizarse, es decir, ahora que el Presidente Santos creó un poco de burocracia, ha debido permitirle a usted una reestructuración para modernizar y actualizar a los nuevos parámetros de las exigencias aeroportuarias, desde la Aerocivil, lo que debe ser ese servicio a los usuarios, el servicio a las aerolíneas, meter en cintura a las aerolíneas. Yo no sé si sea tema suyo o tema de competencia, de abuso dominante, del Contralor, de la Superintendencia de Industria y Comercio, tema del Ministerio, el tema del abuso de las tarifas; además de eso en los periódicos aparecen unos planes formidables ahora para la época vacacional, como no hay carreteras porque se dañaron todas y Colombia Humanitaria no ha alcanzado a ser eficiente, entonces llegan a las aerolíneas y como todo es un señor que ahora es el zar del transporte aéreo en Colombia, a través de las aerolíneas, a eso también hay que ponerle freno, señor Director: El próximo debate es por qué al señor Bessudo no solamente lo vemos en todas las sociales de todas las revistas, sino en todos los lanzamientos de los hoteles: En Tayrona, en Tota, en el isla Gorgona, en todos los lugares, y lo vemos con todos los sellos de todas las aerolíneas; a mí me parece que hay un monopolio, todos los monopolios son malos, pero dicen que son buenos en cuanto no se abuse de la posición dominante; ese sí es pésimo porque ahí hay de todo, cobran tarifas extraordinarias, hacen lo que quieren, cancelan los cupos, a una familia le venden un plan vacacional para cinco personas y a la mitad del anunciado viaje llaman a decir que no hay sino 3 cupos, entonces es la vaina más ridícula del mundo, pero entiendo que el señor Bessudo es un hombre tan poderoso en este país que vamos a tener que tocar ese tema también aquí, porque me parece que no podemos caer en manos de uno o dos personas, por un lado el dueño de las aerolíneas y ahora de los hoteles, que es el señor Efromovich, y por otro lado el dueño de todas las agencias de viaje y por supuesto ahora de cadena hotelera, el señor Bessudo, y el país ¿qué está haciendo?

Yo creo que al lado del crecimiento burocrático, el Presidente Santos ha debido darle a usted la oportunidad de hacer una institución más rápida,

moderna, con una estructura para atender todos estos gravísimos problemas, y yo creo que allí está la salvación, entre otras cosas porque el día que nos hagan un paro los controladores aéreos, parecido ni siquiera a imagen y semejanza del que hicieron nuestros juiciosos estudiantes, ese día nos paralizan todo el país porque ahí sí dependemos de muy poquitos, de unos señores controladores aéreos que ganan mucho, trabajan poco y como en este país se han perdido aviones saliendo y llegando, este es el verdadero Triángulo de las Bermudas, existe aquí en el aeropuerto internacional El Dorado, o yo no sé si se llamará Luis Carlos Galán, ahí tengo ignorancia. Ahora tenemos que también cambiar toda la papelería y los códigos universales, porque lo que no supimos es que a Luis Carlos Galán no necesitamos ponerle como homenaje una pista de aterrizaje, hemos debido hacerle otro tipo de homenaje, primero que todo evitar su muerte y la de Álvaro Gómez, pero un aeropuerto ¿sabe qué ocurrió con eso?, que vamos a tener que invertir varios miles de millones de dólares en el coitejo del sistema por haberle cambiado el nombre y además confundir a los viajeros, cuando lo más expedito son los nombres rápidos, pero yo creo que ha llegado el momento en que a este tema le pongamos bola; vamos a reclamarle, en eso quiero ser solidario con usted, doctor Santiago, porque es que vaya y pídale a Palacio que esos controladores aéreos tengan un mínimo de condiciones técnicas para que la seguridad aérea realmente sea un compromiso, que además cumpla con los parámetros mínimos de orden internacional, no vaya a ser que un día de estos nos comiencen a poner estrellas negras por todos los lugares y cerrando aeropuertos inhabilitando posibilidades de aeronavegación.

Finalmente, me gustaría, doctor Santiago, que promocionen, así nos toque con Bessudo, qué contradicción la del Senador Pedraza, que vaya y explote uno de esos siete aeropuertos de Boyacá, antes de que las Fuerzas Militares sigan rompiéndolos con bombas en bombardeos, como hicieron con Muzo y con El Espino, ¿usted sabía eso? Son aeropuertos construidos con el esfuerzo de la comunidad, Senador Olano, en nuestra tierra, con el esfuerzo del departamento, con el esfuerzo del Estado, de la Aerocivil, y alguien dijo que habían vuelos extraños y entonces las Fuerzas Militares, en vez de poner unas barricadas y unos militares, que deberían sacarlos de las casas fiscales porque ahí no hacen nada llevarlos allá, decidieron bombardear dañando una infraestructura útil para que en El Espino, cuando tengamos urgencia con el señor Timochenko, que está al otro lado de la frontera, podamos operar desde ahí muy fácilmente pero no hay cómo hacerlo. Por ejemplo, en Puerto Boyacá se está haciendo invasión en los predios de un aeropuerto, en vez de hacerle concesión al municipio para que hagan la construcción de vivienda de interés social que ha pedido muchísimo el alcalde.

Como el aeropuerto de Paipa no está habilitado de manera permanente, el aeropuerto de Sogamoso tiene como rubro más importante la venta de la

pastada, venden el pasto, y de eso es que viven y pagan, Senador, porque allá ya no hay nadie, abandonados, totalmente clausurados; el de Tunja, por supuesto, tenía una vocación enorme pero en ese han llegado siete vuelos, que fueron los dos inaugurales, cuando el General Rojas Pinilla fue allá porque era la única capital de provincia que no tenía aeropuerto, y de ahí para adelante cinco veces que lo hemos reinaugurado, yo inclusive fui a una de esas reinauguraciones, el avión llega y sale y nunca más vuelve a llegar allí una aeronave. Usted mencionó por aquí, señor Presidente, que no era un hotel, el Amazonas, ese se llama con "m", dicen que el aeropuerto de Tunja es el motel más grande del mundo, no tiene habitaciones pero allá el viento de cola mueve muchísimo, por eso no aterrizan los aviones. De tal forma que a esto le ponemos un poco de disciplina institucional, compromiso, y eso también depende de nosotros, en que apoyemos por ejemplo un código o unas normas como están proyectadas y que las tiene el Senador Ferro en sus manos, y vamos en el segundo debate a extenderlo, y le hemos pedido que abramos el foro a la industria, los corporados, los que saben de aeronáutica, las autoridades mundiales, los constructores de aviones, los constructores de radares; en el tema de radares pues también hay mucho que hablar pero no hay espacio para eso, y el Congreso que tiene que hacer una legislación que le permita tener no solamente alas, sino dientes a una entidad, que como la que usted dirige, necesita tener muchísimos instrumentos para hacer cumplir unas normas que para el debate del día de hoy, consiste en darle defensa a los derechos elementales de los usuarios, que en Colombia hoy somos potencialmente todos los habitantes del territorio.

Muchísimas cosas más pudiéramos decir, contar, pero por supuesto que en aras de la brevedad del tiempo quería dejar estas insinuaciones, un poco con sentido ácido, porque es que ese es mi estilo además, pero por Dios, no podemos seguir así, señor Director, si hay necesidad nos vamos a buscar que este debate lo amplíemos en la plenaria, que le den instrumentos; usted no puede seguir manejando una institución en donde los problemas son estructurales y vienen de atrás, y entonces cuando vienen estas dificultades se revienta la institucionalidad, viene la exigencia, viene, por supuesto, el cobro de cuentas, viene el balance y eso no lo puede salvar, no a usted, a la institución, de tal forma que cuente con que hagamos una cruzada para darle una institución muy fuerte y por supuesto, una tarea en la que todos al fin y al cabo entendamos que todos los colombianos nos beneficiamos, monten o no monten en avión; esa es una tarea institucional, del Estado, es una responsabilidad, la seguridad aérea es parte de la seguridad de una nación, entre otras cosas porque también esas pistas se utilizan para salir y para llegar toda la operación militar, que nuestro país ha sido tan afortunado últimamente que vamos a tener que utilizar muy cerquita por los lados del Norte de Santander, incluso por territorio nuestro, para traer

a los últimos bandidos que quedan por allí mal protegidos.

La Presidenta pasadas las tres horas y media declara la sesión permanente, pregunta a los honorables Senadores si la aprueban.

La Secretaria informa que ha sido aprobada la sesión permanente.

Posteriormente anuncia los proyectos de ley que se discutirán y votarán en la siguiente sesión.

1. Proyecto de Ley número 158 de 2011 Senado, 050 de 2011 Cámara, *por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.*

2. Proyecto de Ley número 16 de 2011 Senado, *por medio de la cual se establecen los requisitos previos para limitar el tránsito vehicular en los entes territoriales del país.*

3. Proyecto de Ley número 102 de 2011 Senado, *por la cual se modifica el literal "f" del artículo 7º de la Ley 1276 de 2009.*

4. Y el Proyecto de Ley número 79 de 2011 Senado, número 100 de 2010 Cámara, *por medio de la cual se modifica el parágrafo 3º del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.*

Seguidamente informa que todos los proyectos han sido publicados en sus respectivas gacetas y se tiene el Proyecto de Ley 150 de 2011 Senado, *por la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia*, pendiente solamente de la publicación.

Honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Con el ánimo de presentar una moción de orden de 30 segundos, sin el ánimo de interrumpir al doctor Santiago Castro, antes de que se nos descomponga el quórum, quisiera poner a consideración una proposición que sé que no suscita debate. Es para citar a un debate en esta Comisión a todo el *staff* del Estado, Ministerio de Cultura, de Turismo, etc., sobre el tema de los tesoros sumergidos, que es un tema muy grueso, y quiero sin leerla, dejarla a consideración para que ustedes en el momento en que considere la Presidenta lo podamos entonar.

La Presidenta pone en consideración la proposición hecha por el Senador Hernando Pedraza.

La Secretaria informa que ha sido aprobada.

La Presidenta confiere el uso de la palabra al Director de la Aeronáutica Civil, al doctor Santiago Castro.

Director Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez:

Por razones obvias, por mi origen, tengo la sensibilidad de lo que esto significa no solamente para el usuario en su día a día, sino lo que esto implica en conectividad del país, lo que esto tiene implicaciones también en el desarrollo económico y en

uno de los motores más importantes, como es el de la infraestructura. El Senador Torrado ha puesto de presente, y quiero saludar a todas las personas que nos acompañan en la audiencia, a los representantes de aerolíneas, de agencias de viajes, a los medios de comunicación, a usuarios, a los funcionarios de Aerocivil, al señor Viceministro de Turismo y a la Viceministra María Constanza, a la Viceministras de Transporte que me acompaña; excusar al Ministro Germán Cardona, que realmente por motivos de causa mayor, dado las circunstancias que está viviendo en estos momentos la conexión con el occidente y el suroccidente del país por la conexión a Manizales, a través de las fallas en La Línea, pues obviamente requerían su presencia y este es el momento en que no han podido dejar ese sitio, ustedes saben lo neurálgico que es para el occidente, no solamente para los usuarios, sino para todo el comercio exterior poder tener ese corredor a Buenaventura, que en este momento está siendo cortado.

También aprovecho para hacer una cuña; durante todo este tiempo que hemos tenido esta temporada invernal, incluso durante la temporada invernal pasada, cuando tuvimos el embate del general invierno que puso fuera de servicio varias de nuestras arterias viales principales, el sector de transporte aéreo mantuvo comunicado al país con un gran esfuerzo, no fue fácil, incluso hoy en este momento estamos luchando contra las aguas del río Bogotá que están anegando áreas aledañas al aeropuerto y estamos con motobombas, con miembros de la Fuerza Pública que nos acompañan, funcionarios de la Aerocivil, haciendo una tarea titánica en este momento, mientras estamos reunidos hoy, incluso a las dos de la tarde han citado en Presidencia a una reunión de alto nivel para tratar el tema de El Dorado y la ola invernal, por lo cual pido también la dispensa para ser lo más breve posible y tras haber concluido poder desplazarme hacia esa reunión que requiere mi presencia. Mientras, yo estaré haciendo la intervención, la Viceministra, ya cuando lleguen ya las dos, hará el desplazamiento para ir cubriendo esa reunión que requiere una presencia del Ministerio.

El tema de normatividad frente a los usuarios del transporte aéreo: Nosotros estamos enmarcados en la Constitución Nacional, en su artículo 23; en nuestro Reglamento Aeronáutico la parte tercera, séptima, décima; el Código Contencioso Administrativo, el Decreto 260 del 2004, la Ley 105 de 1993, los convenios internacionales, el Código de Comercio.

Empecemos por el tema que ha sido una de las quejas recurrentes que se han dado en estos momentos, de por qué no estamos dando suficiente información al usuario y por qué solamente hemos repartido 19.000 guías de derechos y deberes del usuario. La verdad, hemos repartido 19.000, se han impreso 40.000, y tienen razón, esa es una suma minúscula, pero nosotros en este momento tenemos directivas, del gobierno, claras, en que

debemos maximizar la difusión a través de los medios electrónicos, sería imposible para nosotros, no tenemos el presupuesto para tener 20 millones de guías para los 20 millones de pasajeros que utilizan el transporte aéreo anualmente en Colombia; aún si tuviéramos el presupuesto, no tendríamos la capacidad de personal de distribuir las, entonces ¿qué hemos estado haciendo? Hemos estado recurriendo a los medios tecnológicos, acatando directivas del gobierno en ese sentido; en nuestra página web, página que está, entre otras, en proceso de modernización y que será prontamente lanzada con un formato totalmente nuevo, más amigable con el usuario, más rápida, más dinámica, más gráfica, en este momento ustedes pueden ver cuando abren la página de Aerocivil, la parte de pasajeros y si ustedes entran a la parte de pasajeros van a ver los tres vínculos que tanto se han hablado: El vínculo de la guía del pasajero, el vínculo de derechos y deberes, y el vínculo de quejas y reclamos, no están escondidos, no están por allá en un *link* al final, ni en la parte de debajo de la página web, está bastante señalizado y está enfrente, al principio cuando uno la abre.

Si nosotros vamos más adelante, entonces vamos a quejas y reclamos, ahí tenemos las tres opciones que son: por servicios de aerolíneas, servicios de Aerocivil o servicios de anticorrupción, o sea, si el usuario tiene una queja, es sobre el servicio que se le ha prestado, la Aeronáutica Civil como entidad, si el servicio que le ha prestado la aerolínea o si va a poner una queja sobre algún mecanismo de corrupción; esto es acatando todas las normativas presidenciales que hay al respecto; entonces vamos ahí, y vamos a un *link* que se llama "registro de la queja" y seguimos, en registro de la queja vamos a tener toda la información donde el usuario puede registrar todas las informaciones concernientes a la queja específica que va a dar, y el usuario es notificado de manera automática por el sistema de que su queja ha sido recibida, e inmediatamente se procede a la investigación pertinente.

En el tema de consulta: el tema de consulta podemos hacer las opciones por el tipo de documento y, entonces, cuando queremos consultar cómo va el tema de la queja después de que nos dieron ese número, nosotros podemos ver todo lo que es el relato de los hechos, el estado en que está esa queja, la fecha del estado, si se ha oficiado y la descripción, o sea, es un sistema altamente automatizado que tiene la Aeronáutica Civil.

En este momento si alguien se acerca a los puestos de atención al usuario en alguno de los aeropuertos principales del país, donde tenemos esa posición, ustedes van a ver que están las guías disponibles.

¿En qué concuerdo totalmente con ustedes? Que el tema es información y yo sí creo y acepto que nosotros tenemos que hacer campañas más agresivas para decirle al usuario cómo puede conocer sus derechos, cómo puede conocer sus debe-

res; al final de la presentación nosotros le vamos a poner un video, donde les vamos a mostrar todas las veces donde hemos utilizado los medios de comunicación masivos, el más masivo de todos: la televisión, donde yo permanentemente estoy recordando y haciendo énfasis en ese sentido, donde logramos a través de periodistas o de medios de comunicación que entienden esta necesidad, que repliquen ese tema, pero sí, obviamente, cualquier esfuerzo que nos puedan asistir, el ofrecimiento de la Defensoría del Pueblo de acompañarnos en ese sentido será bienvenido.

Esto es un tema donde nosotros lo que necesitamos es una mayor información del usuario porque eso nos favorece absolutamente a todos; va a significar más trabajo porque el sistema nos obliga a generar una investigación por cada queja, pero yo estoy de acuerdo, ojalá no hubieran 30.000, 300.000 o 3'000.000 de quejas; pues lamentablemente las quejas no las podemos generar nosotros, las generan los usuarios, y creo que en eso es donde nosotros podemos trabajar aún más y si ustedes quieren acompañarnos, si podemos buscar unos presupuestos mayores, nosotros no tenemos presupuesto de publicaciones para prensa o radio, no tenemos presupuesto de publicidad, no ha sido de las entidades catalogadas en el Estado para que tengan ese rubro, pero si eso se cambia ¡bienvenidos!, nosotros le podemos decir, honorables Senadores, Senador Torrado, que tenemos muy claro que la Aeronáutica Civil, todos sus servicios deben revertir alrededor del usuario, del consumidor final.

Tenemos que ver esa concentración en el usuario de una manera mucho más amplia que los servicios que se puedan dar de una información sobre derechos y deberes, o sobre las comodidades o incomodidades que tengan en un terminal de pasajeros, o sobre la prestación de un servicio de las aerolíneas; la primera prioridad misional de la Aeronáutica Civil es la seguridad operacional. Nosotros queremos, y es nuestro ideal y nuestro sueño, que el pasajero viaje cómodo, que tenga el mejor servicio por parte de las aerolíneas, que tenga el conocimiento de sus deberes y derechos, pero lo primero que nosotros tenemos que garantizar es que ese pasajero viaje seguro, que las condiciones tanto en reglamentaciones como en chequeos que se hacen a personal de ahí de tierra, a los talleres, a las aeronaves, lo que nuestras visitas constantes o las auditorías que hagamos tengan como fin y como resultado final esa mayor seguridad operacional, y en eso esta administración no está satisfecha pero sí con la convicción de que hemos avanzado; este es un proceso en que nunca podemos detenernos, no podemos decir que tenemos mejores índices que el año pasado, tenemos que cada vez bajarlos más.

Ahora, a nosotros sí nos audita la OACI y, lamentablemente, pueden llamarlo imperialismo, pero nosotros recibimos visitas también de la FAA, la autoridad aeronáutica de Estados Unidos, que

es nuestro principal aerocomercial, incluso, muy al principio de esta administración el primero que me estrenó fue a 8 días después de posesionado, fue el Senador Prieto con un debate aquí en esta comisión; los segundos en estrenarme fueron los de la FAA, que llegaron a una visita integral y nos mantuvieron la categoría uno, que es la máxima categoría, y les puedo decir, ellos revisan absolutamente todo y cuando les digo que son severos, pasaron de categoría uno a categoría dos nada menos que dos de sus principales socios estratégicos comerciales, políticos y hasta militares; bajaron a categoría dos a México y bajaron a categoría dos a Israel, y le mantuvieron la categoría a Colombia.

Nosotros tenemos los puestos de atención en los aeropuertos, no solamente estamos diciéndole a la gente “no, si usted no tiene un computador se fregó, vaya busque uno, vaya a una posición de Internet”; no, en los principales aeropuertos tenemos nuestro puesto de atención a los usuarios, allá se puede iniciar todo el proceso de quejas y reclamos, y mantenemos unas estadísticas, Senador Torrado, y las mantenemos y muy concretas e incluso las discriminamos por aerolíneas: Estos son los análisis de quejas de aerolíneas en el 2011 por cada 100.000 pasajeros; los tenemos por mes y los tenemos por aerolínea, y todas estas quejas tienen un proceso sistematizado. Estas son aerolíneas nacionales, aquí las pueden ver y nosotros no tenemos preferencia ni tenemos sesgo por ninguna: Aerolínea que nosotros veamos que está teniendo unos estándares por encima del promedio la requerimos, concretamos un plan de mejoramiento, y si no están cumpliendo esos planes de mejoramiento nosotros tenemos diversos mecanismos, no solamente el tema sancionatorio, sino que podemos frenar su expansión: Aerolínea que veamos que no está cumpliendo itinerarios, pues no puede pedir más itinerarios, porque es lógico que si no está cumpliendo es que no tiene la capacidad para atender lo que ya tiene autorizado, entonces nosotros en ese momento podemos frenar lo que son las autorizaciones a esas aerolíneas. Estos son los análisis de quejas de aerolíneas internacionales por cada 100.000 pasajeros; –sigamos– están todas las aerolíneas que operan en Colombia.

Ahora, es claro también que hay quejas que tienen diferentes respuestas: una queja puede tener diferentes responsabilidades, unas responsabilidades atribuibles a la aerolínea y otras responsabilidades atribuibles a causa de fuerza mayor, ¿qué puede ser causa mayor? Meteorología, congestión, el tema de que nosotros no tenemos en este momento suficientes puertas de embarque: El Senador Torrado me decía que por favor no fuera a utilizar esa excusa; Senador, la tengo que utilizar, el aeropuerto El Dorado en horas pico está a tope, es una realidad que yo no puedo esconder, es que no estamos construyendo un nuevo aeropuerto porque el aeropuerto actual esté holgado, porque tengamos las suficientes posiciones fijas de abordaje; no, estamos construyendo un nuevo aeropuerto precisamente porque el que teníamos se nos quedó

pequeño y ojalá esa construcción hubiera empezado hace 6 años, no empezó hace 6 años, comenzó hace dos, y cuando entró esta administración ya estaba en proceso la concesión y ya se había firmado y ya se había adjudicado, pero es una realidad. Ahora, yo le puedo decir: listo, desde que se construyó la T4 en las dos ocasiones que me ha tocado visitarla, he llegado por posiciones de abordaje fijas, pero antes, cuando estaba en el Congreso, que estaba en un tema del Banco Mundial y tuvimos visitas, nunca en la terminal de Barajas antigua, me tocó una posición de abordaje fija, siempre me tocó bajarme en buses, esa es una realidad internacional de todos los aeropuertos que se empiezan a quedar pequeños y por eso los aeropuertos tienen que ir creciendo de acuerdo a la demanda de pasajeros, y el aeropuerto El Dorado lo está haciendo, pero mientras tanto yo no puedo dejar de decir que el aeropuerto se nos ha quedado pequeño en este momento y por eso estamos pasando de una terminal de 55.000 metros cuadrados a una terminal de 168.000 metros cuadrados; no le estamos haciendo una ligera ampliación, no estamos diciendo que es que le vamos a aumentar un 20, un 30%, un 40, un 50%, estamos triplicando el área que está construida en este momento.

Nosotros podemos tener demora en el equipaje, sobreventa y sobre eso nosotros tenemos la facultad sancionatoria y la hemos estrenado, el hecho de que ustedes vieron las gráficas de las quejas que han ido a sanción, demuestra que hemos actuado; ahora, las quejas que han ido a sanción ¿por qué aparecen como una mínima parte? Y si quieren, vamos al gráfico del fallo de sanción: porque durante el proceso puede haber conciliación y la aerolínea se acoge al tema de investigación y puede entonces ya no ir a sanción; la sanción es el producto final cuando todas las demás se han agotado, pero si ha habido conciliación por parte de la aerolínea con el usuario o ha habido una conciliación de la aerolínea con la Aeronáutica Civil, pues no va a sanción y no quiere decir que no se haya surtido el proceso y no quiere decir tampoco que el pasajero que ha hecho el reclamo no haya tenido una respuesta, es más, esto lo va a ver cuando consulte su queja en línea.

Yo quiero que esto quede absolutamente claro para ustedes, para todos los Congresistas, para la opinión pública, nosotros seremos los mejores socios en exigirle a las empresas de transporte aéreo que cumplan sus obligaciones con los usuarios y con el país; no nos temblará la mano ni nos ha temblado, porque es muy fácil decir “no, es que yo seré muy estricto y todo”, es que lo hemos sido y nosotros tenemos cómo demostrar con acciones concretas que cuando hemos tenido que intervenir, lo hemos hecho, incluso rompiendo paradigmas, les voy a poner un ejemplo: la Aeronáutica Civil tiene establecido unos techos tarifarios, pero debajo de eso, obviamente, ha dado una libertad tarifaria; nosotros podemos regular tarifas, simplemente el Estado Colombiano ha decidido no hacerlo y ha decidido no hacerlo, yo creo que con muy buenas

razones, y yo creo que en los países donde el Estado se ha metido a regular tarifas, algunas veces los beneficios han sido completamente superados por las derivaciones negativas de esas acciones pero, por ejemplo, yo creo que los mercados se deben regular por la competencia, pero también por una regulación eficaz del Estado y hay circunstancias donde los mercados eficientes dejan de operar, por ejemplo desastres naturales, ola invernal: en la pasada ola invernal, cuando el Departamento del Atlántico estaba totalmente inundado por el quiebre del Canal del Dique, nosotros observamos unas tarifas extraordinariamente altas hacia la ciudad de Barranquilla y hacia otras ciudades de la Costa; en ese momento nosotros decidimos bajar el techo tarifario, tuvimos todas las críticas, nos llamaron, nos dijeron que era una medida intervencionista, que estábamos rompiendo los paradigmas, que esto ya quebraba las reglas del juego, que eso no era lo que esperaban de una administración seria; pues yo preferí esas críticas a no poderle a responder a los usuarios con una actitud proactiva y yo por eso les puedo decir y les reitero: No vamos a tener ningún miramiento para ejercer los derechos y proteger al usuario cuando lo tengamos que proteger.

Les voy a hablar de otras medidas; esa medida que tomamos en diciembre del 2010, nosotros después le pusimos un tope a la sobreventa en tiquetes aéreos, no había ocurrido antes, era un tema que no estaba regulado; ahora, el Senador Plinio Olano leyó como si fuera el tema de cómo está funcionando la sobreventa, como si hubiera una justificación nuestra; no, a mí no me gusta, pero es generalizado en toda la aviación y todo el transporte aéreo mundial, ¿por qué? Porque siempre hay un porcentaje de usuarios que no llegan y entonces las aerolíneas generalmente compensan, hasta allí yo lo puedo entender, lo que yo no puedo entender es que si ellos tienen unos estudios detallados de que el 5% no aparece, que sobre vendan el 10%, o si hay un estudio que diga que en temporada alta ese 5% varía, probablemente se acerque a dos o uno, pues entonces sigan sobre vendiendo el mismo porcentaje, entonces ¿cómo reglamentamos? Pusimos un tope de porcentaje a la sobreventa de tiquetes aéreos como resultado final, y para que fuera de una manera clara y transparente como porcentaje, ejemplo: si en un avión de 100 pasajeros, al final de todo el proceso, llegan a quedar 5 pasajeros con su contrato de transporte aéreo, con su reserva hecha, que llegaron a tiempo y quedaron por fuera, en ese momento la aerolínea será sancionada sin miramientos, y tenemos establecidas las sanciones para ese tipo de conductas.

La prohibición de publicidad engañosa: la Aeronáutica ha sido proactiva y ha sacado circulares de manera repetitiva y la última ya con una conminación y, obviamente, con la declaratoria de que cualquier incumplimiento será sancionado de inmediato. ¿Cómo hacemos con el tema de publicidad engañosa? Porque el costo final del tiquete es el componente de muchas cosas, y aquí la gente no

sabe diferenciar, y les venden tarifa como si fuera costo total del tiquete; lo que tenemos que grabarnos nosotros y que se graben todos los usuarios, y es otra necesidad apremiante como información, es que le hablemos a los usuarios del costo total del tiquete, porque en el costo total está la tarifa, el IVA, la tarifa administrativa, el tema de impuesto y el sobrecargo por combustible; entonces, los costos totales sí pueden ser muy diferentes que la tarifa, incluso, por eso es que uno puede ver que algunas veces en Colombia se dieron promociones de tarifas de 10.000 pesos o 15.000 pesos; eso no era el costo total ni lo que pagaba el usuario. Ahora, ¿cómo vamos a actuar? Pues vamos a actuar de la manera más contundente posible, en el ítem que está causando el mayor peso en la distorsión que se da entre la diferencia entre el costo total del tiquete para el usuario y la tarifa, que es el sobrecargo por combustible; en un anuncio categórico el Presidente Juan Manuel Santos anunció que el sobrecargo por combustible deja de existir en 6 meses, que se cumplen el 30 de marzo del 2012, después de esa fecha ninguna agencia de viajes, ninguna aerolínea podrá cobrar ese sobrecargo por combustible; ahora, ¿que lo incorporen a la tarifa? Listo, es plena libertad de las aerolíneas incorporarlo a su tarifa, pero se vuelve factor de competencia, porque lo que sí no podemos seguir sosteniendo es que en Colombia no había piso tarifario, cuando en verdad sí lo había; el piso tarifario era sobrecarga por combustible, además, de los otros costos que tienen los tiquetes.

En este momento estamos sentados en unas mesas con la industria, bajo la directriz del Presidente de buscar la mejor manera de hacer ese desmonte y el momento de hacerlo, sí va a ser gradual, sí va a ser de una sola vez; las aerolíneas no están de acuerdo con ese desmonte, lo han manifestado y lo han dicho públicamente; tenemos la convicción de que es necesario por temas de transparencia, de competencia y creemos que va a ser una medida que puede inducir, y cuando digo “puede” es porque sé, tengo la convicción como economista, de que lo va a hacer, a inducir a un menor costo de tarifa porque las reglas económicas son claras: Cuando hay mayor competencia hay menores tarifas, incluso puedo probarlo de la manera más simple: hay aerolíneas no solamente de bajo costo, que nos han dicho que pueden vender por debajo de lo que está el piso del sobrecargo por combustible en ciertas rutas, o sea, que son temas proactivos que han demostrado que esta Aeronáutica Civil, en la administración del Presidente Santos y en el Ministerio de Germán Cardona, está buscando el bienestar y el beneficio de los usuarios.

Uno no puede asumir que todos los contratiempos que están teniendo los usuarios se deben a fallas o que se deben a omisiones por parte de las aerolíneas, es más, nosotros en los últimos dos años se nos han conjugado tres factores que no son de menor monta: un crecimiento de tráfico de pasajeros que llegó al 23% total en el años 2010, 30% tráfico doméstico, 11% tráfico internacional,

y añadido a eso nos llegó un fenómeno que llega cada cierto tiempo a Colombia, llamado el fenómeno de La Niña, y nos atacó con extrema dureza a finales del año pasado e incluso tuvo otro episodio importante en la temporada de Semana Santa, y creíamos al principio que no iba a haber, y después el IDEAM nos confirmó que nos volvía a visitar ese fenómeno y lo estamos padeciendo en este momento; adicionalmente a eso se nos vino otra cosa, que estamos en construcción.

No sé si uno puede comparar o si haya sido acertado comparar una casa con un aeropuerto internacional por parte del Gerente de Opaín, pero es imposible que nosotros le podamos garantizar a los usuarios que en el momento en estemos en construcción no vayamos a tener incomodidades o contingencias; no hay construcción que se esté dando en el mismo sitio donde eso no se pueda dar; vamos a hacer todo lo posible para minimizarlas, vamos a hacer todo lo posible para buscar las medidas en que el usuario se vea lo menos afectado, lo vamos a hacer, pero que va a haber incomodidades, las va a haber, y creo que incluso no se ha empezado a notar más, cuando empezemos a construir la terminal alrededor de la terminal actual, ahorita sólo estamos construyendo al lado, después vamos a construir alrededor y la gente va a tener que pasar por debajo de unos andamios para llegar a unos túneles, para llegar a la terminal nueva, porque más adelante va a haber construcción, yo no puedo garantizar que no va a haber incomodidades, pero lo estamos haciendo para mejorar ese servicio.

¿Que el aeropuerto haya sido pensado en sus inicios o que tuvo como epicentro al usuario?, es un aeropuerto que se está triplicando en área, y una de las mayores incomodidades que estamos teniendo en ese aeropuerto El Dorado es la congestión; cuando nosotros vemos que va a haber el triple de áreas, que las zonas se van a multiplicar, las zonas de emigración e inmigración, creo que hay unos resultados positivos para el usuario; es más, ni siquiera nos esperamos a que estuviera construida la nueva terminal internacional, la entregamos en julio de próximo año y ya en este momento nosotros hemos ampliado sobre el terminal actual, que se va a derrumbar, hemos ampliado las salas de inmigración, hemos multiplicado los puestos que hay de inmigración del DAS, tuvimos que hacer una negociación en el segundo piso para poder mover a la librería El Dorado, para poder ampliar más las zonas de emigración por las filas tan largas que se nos estaban armando; tuvimos que poner temas tan simples como que la gente se estaba sofocando en ese túnel cuando llegaban de vuelos internacionales, pusimos extractores de aire, inyectores en un extremo e inyectores de aire en otro extremo; quitamos unas oficinas del DAS para dar mayor amplitud; cambiamos las luces porque como ese techo es tan bajito casi que le pegaban a uno sobre la cabeza y generaba un calor insoportable; pequeñas medidas que han significado; cuando entró esta administración, el tiempo promedio en horas pico

para llegadas internacionales estaba por encima de la hora, hora y cuarto, el tiempo promedio medido en este momento para llegadas internacionales no supera los 40 minutos en horas pico. Ahora, la gente todavía está viendo la fila muy larga y, entonces, ese túnel todavía lo ve porque llega, sale del avión y lo ve, pero la fluidez y la rapidez se ha incrementado notablemente, quiero advertir eso porque nosotros si estamos haciendo suficientes acciones no solamente proactivas, sino preventivas.

El tema de la seguridad: estos son los índices que se han manejado de los accidentes en el 2003 al 2010: de supervivientes del 80%, de fatalidades del 19%; fatalidades han bajado un 50% de los accidentes que se dan. Pero vamos a ver cómo ha estado el índice de accidentes, porque ha tenido una baja considerable, miren en qué vamos, número de accidentes por año: Año 2000, 41 accidentes; año 2010, 15 accidentes, lo hemos rebajado casi que a la tercera parte; eso no ha sido cosa del azar y eso ha sido en momentos en que la aviación en Colombia ha tenido un incremento considerable. Los accidentes de aviación comercial, porque accidentes son todos, accidentes es el pequeño helicóptero que se accidenta y que tiene una persona herida, una fatalidad; pero en accidentes de aviación comercial: 2010, antes de que empezara el gobierno, dos; 2011, en lo corrido del año, cero; puedo hablarles de todos los incidentes que hablan de segundos en que se perdieron comunicaciones, que eso nos lo ha documentado la Asociación de Controladores Aéreos; además, pues eso no es una preocupación de ellos sino nuestra, que cuando se pierde una frecuencia entonces por un espacio de unos segundos se queda sin comunicación; obviamente todo eso tiene redundancias porque los sistemas de aviación, de seguridad aérea y todos los sistemas operacionales en ayudas a la navegación aérea están basados en redundancia, si un equipo falla, tiene que haber otro equipo suplementario y, aún así, estamos abordando el programa más ambicioso de inversiones en temas de ayudas a la navegación aérea que haya tenido la Aeronáutica Civil, porque vuelvo al principio, la primera prioridad nuestra con el pasajero no es su terminal cómodo, no es las demoras o no demoras, es que esté seguro; la inversión que estamos haciendo en radares, en iluminación de pistas, en temas de equipos de comunicación no son comparables con ninguna de las inversiones que se hayan hecho en épocas anteriores.

Yo les puedo decir que nosotros hemos implementado, de acuerdo a nuestra competencia, las medidas tendientes a garantizar los derechos de los usuarios del transporte aéreo y encaminadas a la generación de una mayor competencia entre los operadores, lo que resulta en menores tarifas para los usuarios; por ejemplo, el tema de mayor competencia. Nosotros estamos abriendo los cielos de Colombia para el mundo y los cielos del mundo para Colombia mediante diferentes acuerdos bilaterales, donde estamos buscando que se aumenten la frecuencia; queda la posibilidad de un cuadro

de rutas abierto; ¿cuadro de rutas, qué es?, que antes se firmaba un tratado bilateral con X país y le decía: “No, usted sólo puede volar siete frecuencias por parte de esa aerolínea y siete frecuencias por parte de la aerolínea de mi país, pero esas frecuencias sólo pueden estar entre la capital de su país y Bogotá”; por Dios, ¿y dónde estaba el resto del país? ¿Dónde estaba Medellín? ¿Dónde estaba Cali? ¿Dónde estaba Barranquilla? ¿Dónde estaba Cartagena? ¿Dónde están los destinos turísticos? Nosotros tenemos cinco destinos turísticos declarados cielos abiertos, ¿por qué no declaramos más? Porque son las ciudades más importantes y esos son lo que nosotros nos reservamos para negociar con un país; ¿por qué negociamos con ese país con ese as bajo la manga?, porque nosotros también tenemos que exigir para nosotros, es que Colombia no es una pequeña isla del Caribe que depende del turismo receptivo, nosotros somos un país de nivel económico medio que tiene el segundo sector de transporte aéreo más fuerte en Suramérica después de Brasil, y el tercero en Latinoamérica después de Brasil y Colombia; no tenemos por qué regalar el acceso a nuestro mercado, necesitamos oportunidades para Colombia también, y en la medida en que podamos también, tener los mercados que significan Bogotá, Cali, Medellín, en esa medida vamos a poder tener una mayor apertura por parte de nuestros pares en las aeronáuticas civiles de otros países.

En temas de seguridad, el promedio de accidentes de aviación ha disminuido gracias a los avances en materia de seguridad aérea y a la supervisión constante que la autoridad aeronáutica adelanta, la supervisión que nosotros hacemos y la supervisión que a nosotros nos hacen. No es que la Aeronáutica no haya quien la cuide, tenemos nuestros pares de otros países y tenemos nuestro par superior, que es la Organización Aeronáutica de Aviación Civil Internacional, esos temas no salen en las noticias. Hace una semana tuvimos una visita de auditoría de la OACI, de cinco días enteros, siete personas escudriñaron hasta lo último, estaban esperando un avance del 10% en las constataciones que tenían abiertas de la auditoría del 2007; en vez del 10%, lo que obtuvieron fue un avance del 50%. Yo estaba molesto, yo decía “¿pero por qué no creemos más?”, cuando me di cuenta de que los de la OACI antes estaban sorprendidos del avance que se había logrado. ¿Que estoy satisfecho?, no, yo quiero seguir avanzando y quiero que podamos tener otra visita-auditoría, y donde esas constataciones ya estén cerradas del todo pero, entonces, tampoco puedo decir que esta Aeronáutica no está manteniendo los estándares de seguridad por encima del promedio latinoamericano e incluso por encima de lo que hemos tenido en los últimos años.

Y por último, decir que la Aeronáutica Civil seguirá en su labor de velar para que se cumpla la normatividad en los temas de atención al usuario e impondrá las sanciones a que haya lugar. Yo quiero, para comprobar que nosotros no hemos sido pasivos en el tema de estar difundiendo los

derechos y los deberes de los usuarios, que pongan los videos en donde nosotros hemos logrado que medios de comunicación hablen de ese tema:

Primer video. Esto es un noticiero de Caracol, y esto fue muy anterior a este debate; no crean que logramos esto después de que fui citado por esta comisión.

(Al final del video)

Sigamos al otro video, que es tema de infraestructura, hay otras partes donde ya yo estoy dando declaraciones en diferentes medios.

Segundo video. Cuando hablan de la temporada alta, no es la que viene, fue la pasada.

Tercer video.

Cuarto video. Quiero que saltemos a mostrarles lo que va a ser la infraestructura en El Dorado, que es un tema que ha sido recurrente en este debate, pero antes quiero decir, porque no puedo dejar pasar el tema, que nosotros tenemos en la Aeronáutica Civil unas oficinas lujosas: la oficina del Director es una oficina de 50 metros cuadrados, construida como obligación contractual de Opaín, mucho antes de que llegara a esta administración, con especificaciones que se definieron dentro del contrato de concesión. Que se haya construido primero o que se haya construido primero las bodegas de carga, que son las que habilitan un tema de tanta importancia competitiva para Colombia como son las exportaciones de flores, es un tema que definió el contrato y se definió desde que se firmó en el 2007; entonces, quiero hacer claridad sobre eso porque me sorprendió que cuando conocen que ese tema fue anterior no lo aclaren y parezca como si fuera responsabilidad o acción de esta administración.

Eso es lo que tenemos actualmente, y miren en lo que se va a convertir, pasamos de 68,242, incluyendo el Puente Aéreo, a 182,859 metros; una terminal de un diseño de “h” minúscula completamente funcional, completamente integrada.

Esos son los procesadores de *check-in* en la parte nacional y allá, en la parte derecha, en la parte internacional, 227% de aumento en mostradores de chequeo. Hay 227% de aumento en sistemas de equipajes; el sistema integral de manejo de equipajes, que es una ciudadela interna que va debajo, que nadie ve, son millas de bandas de equipaje que van a alta velocidad sobre una bandeja plana, que se va ladeando hacia un lado a otro, dejando el equipaje en la puerta que le corresponde totalmente robotizada; no lo tiene ningún aeropuerto de América Latina y en Estados creo que sólo lo tienen tres aeropuertos en este momento, en un sistema danés muy, muy avanzado; 56% de crecimiento de mostradores de migración de lo que ya tenemos, que es crecido, porque nosotros hemos hecho unos aumentos en ese sentido.

El centro de control de operaciones es un sistema computarizado que centraliza el monitoreo del aeropuerto, o sea, va a ser un aeropuerto totalmente controlado.

Estos son los filtros de seguridad, las posiciones, estas son el 87% de aumento en filtros. Estas son las posiciones que había actualmente, ese es el terminal actual; estas son las posiciones que va a haber cuando entreguemos el próximo año la parte internacional y esto es cuando ya se derrumbe la parte actual y se continúe el diseño de “H” mayúscula”, vean el gran incremento que va a haber. Todo el aeropuerto actual cabe en este pedacito de la H, en ese redondelito, la terminal actual está ahí dentro, todo eso se va a destruir y lo que va a haber es esa plataforma que ven es donde estaría antes la terminal actual.

Estas son las salas de embarque que hay actualmente, muy limitadas; este es todo el aumento de salas de embarque que va a haber próximamente y esto es ya al 2014, cuando estén todos los temas.

Vamos a ver lo de corredores; estos son los corredores, las bandas que ustedes ven en los grandes aeropuertos del mundo, donde para recorrer una distancia, que son más de 700 metros de un extremo a otro obviamente vamos a tener unas bandas que van a ayudar al pasajero. La movilización va a ser una movilización que va a dinamizar mucho lo que hay actualmente.

Las posiciones de abordaje van a tener los puentes de abordaje que ustedes ven en el aeropuerto de Hong Kong, en el de Singapur, en el de Múnich, los grandes aeropuertos del mundo, puentes de abordaje completamente flexibles, que se extienden, se acomodan al avión, acristalados, que no tienen sensación de claustrofobia. No estamos hablando sólo del aumento. Es que al tener un terminal unificado, la rapidez con que se van a poder cambiar las operaciones, un avión pueda estar mucho menos tiempo en plataforma mientras desembarcan los pasajeros, mientras embarcan. Yo creo que aquí estamos dando un salto muy grande, exponencial en lo que van a ser los servicios del aeropuerto El Dorado, por eso quería presentarles este video, para que sepan exactamente que en infraestructura nosotros no nos quedamos quietos.

Ahora, en gran parte fue por el esfuerzo que se hizo en esta administración, porque cuando llegamos nosotros, nos tocó negociar un “delta”, que habló el Senador Plinio Olano, de cómo fue que nosotros buscamos que se modificara el contrato: El contrato estaba modificado, lo que nosotros pudimos hacer es ponerle valores y logramos tener finalizada esa discusión, para que el próximo año tengamos nuestra terminal internacional y al siguiente la terminal nacional.

Yo quiero hablar de algunos de los temas que tocaron puntualmente los pasajeros: Las cifras contundentes, dije, sí las hay; que nueve de cada diez usuarios desconozcan sus derechos, sí nos parece Senador completamente preocupante y es un tema en que nosotros tenemos que trabajar. De la misma manera como yo me aterraba cuando era compañero de ustedes, que nueve de cada diez personas no conocían cuáles eran las funciones del Congreso de la República, y es uno de los templos de la demo-

cracia, yo creo que un tema como el transporte de pasajeros nosotros debemos ponerle todo el empuje para que se conozcan esos derechos.

¿Cuánto en dinero?, nosotros no hemos sido claros en cuanto se han hecho sanciones a las aerolíneas; del 2001 al 2011 llevamos 1,400 millones en sanciones administrativas, y en temas de lo que concierne con sanciones por deficiencias en la atención al usuario; 2,227 millones del 2002 al 2011; en el 2011 hemos puesto, en lo que va corrido del año, 179 millones en sanciones por atención al usuario, y en lo que es sanciones administrativas, en este momento llevamos 312 millones en el 2011, con un incremento de 204 millones en lo que llevábamos del 2010, y eso que aquí no les estoy leyendo las sanciones que se ha puesto por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea, que suman 962 millones, es todo recursos del 2011 y año 2010, 500 millones por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea, no tenemos ningún problema en sancionar a las aerolíneas cuando haya que hacerlo.

También, quiero decirles que en este momento no nos oponemos a que se puedan incorporar temas en el Código Aeronáutico, es más, acompañamos durante todo el tiempo a los ponentes del proyecto en el Código Aeronáutico; por eso, de verdad sentimos mucho que después de que nos habían dicho verbalmente que no iba a haber discusión del proyecto la semana pasada, pues sin avisarnos la hubo y se aprobó, estaban muy bien pues nosotros la acompañamos, pero nos hubiera gustado haber estado aquí, para haberles mostrado que ese proyecto contaba con el acompañamiento de la Aeronáutica Civil; y no nos oponemos a que dos artículos de rozamiento estén en el Código Aeronáutico, porque creamos que no es importante la seguridad, por el contrario, esos dos artículos tocaban temas que ya están reglamentados e incluso por normas internacionales, lo único que iba a hacer es que entráramos en conflictos con las normas que ya había. No vemos la necesidad de que cuando hay unas normas que están consignadas en los anexos de la OACI y que su derivación en los reglamentos aeronáuticos colombianos está explícita, tengamos que supeditarlas a que estén reglamentadas por el Congreso, ¿por qué?, porque después, cuando tengamos que cambiarlas se hacen más estrictas o tiene que haber un cambio, vamos a tener que ir a la misma fuente que las impuso, y si algo ha tenido la Aeronáutica es que es muy ágil. En el momento en que sale una reglamentación de un anexo nuevo de la OACI, nosotros estamos incorporándolo en nuestro reglamento aeronáutico colombiano. Entonces quiero hacer esa claridad porque me preocupa que nosotros estemos en contra de que se incorporen normas que busquen una mayor seguridad de los usuarios.

Que el tema de aprobación de frecuencias, mezclarlo con disponibilidad de aviones, eso es un tema que nos tocó el Senador Torrado; en las audiencias autorizamos las frecuencias que nos piden, no ponemos limitación para frecuencias en

temas nacionales y no ponemos limitación en las frecuencias que nos piden en temas internacionales dentro de lo que permiten los acuerdos aéreos que tenemos con X o Y país. Pero que nosotros le aprobemos una frecuencia no quiere decir que ellos puedan ir a volar en esa frecuencia en la hora de mayor congestión de El Dorado, eso es algo que tienen que ir a negociar, entre otras, con el operador y explotador de El Dorado que es Opañ.

Hace poquito nosotros tuvimos un tema, Air Europa quería volar a Bogotá, excelente, nosotros estamos abiertos, ojalá venga Air Europa y vengán otras aerolíneas y volvamos a tener a British Airways, y volvamos a ir Britalia pero nos dijo “queremos volar a las 7:15”, le dijimos no podemos porque es imposible, no hay dónde parquearlos, no hay dónde ponerlos, es que, Senador Torrado, muchas veces no tenemos en ciertas horas pico, ni posiciones remotas, el problema no es siquiera de que tengamos que bajar al pasajero en bus, es que no tenemos ni dónde parquearlo porque estamos con un aeropuerto que se nos ha quedado corto, por eso estamos construyendo el aeropuerto que les acabo de mostrar. Necesitamos ser muy claros y lo hemos sido con los operadores internacionales, nosotros les autorizamos la frecuencia pero de ahí a que usted tenga la disponibilidad operativa para volar en X o Y ruta a cierta hora es algo que tiene que ir a discutir con el operador. Pero entre otras, nosotros no podemos estar limitando los acuerdos aerocomerciales que hacemos porque es que el país no se circunscribe solamente a Bogotá, hay capacidad de sobra en Medellín, en Barranquilla y en Cali para tener vuelos internacionales y nosotros se lo hemos dicho a las aerolíneas, si El Dorado siente que todavía está muy congestionado y que nos demoramos todavía un tiempo en tenerlo en la capacidad que queremos, aprovechen esa capacidad que hay, claro, ellos nos dicen que tienen unos modelos de negocios, que la demanda más grande se está haciendo en Bogotá, pero a nosotros nos gustaría que no hubiera unos modelos de negocios tan concentrados en Bogotá, las aerolíneas niegan que tengan sistemas hub, yo sí creo que muchas en gran parte utilizan el sistema hub y ese sistema ha ayudado a congestionar más a Bogotá; ¿que eso nos disculpe? Para nada, nosotros debíamos estar en capacidad de atender, así todas las aerolíneas decidieran que todos sus vuelos pasaran en Bogotá. No me parece lo más indicado, ni lo más justo pero uno debía estar en capacidad de poder atender esa demanda.

Ahora, ojalá pudiera decir “bueno, reglamentemos que no todos los vuelos tengan que pasar por Bogotá”, uno no le puede imponer eso a los modelos de las aerolíneas, uno lo que sí puede es dar la facilidad es “hombre, aquí están estos aeropuertos, estamos remodelando el aeropuerto de Medellín, se va a iniciar una nueva concesión en Barranquilla, aprovechen esa infraestructura que está ahí y está disponible”. El aeropuerto de Barranquilla está a nivel de mar, no tiene restricciones meteorológicas; el aeropuerto de Cali tiene las mejores

condiciones meteorológicas. Hay temas de donde uno puede trabajar. Demoraría horas, porque hablaron de todos los temas, antes de llegar ya a la Aerocivil he sido trotamundo porque he trabajado muchos temas internacionales, aquí cuando estaba en el Congreso era parte del Comité, era Tesorero y miembro de la red parlamentaria del Banco Mundial, viajaba al exterior tres o cuatro veces al año fuera de todos los viajes que tenía que hacer a mi ciudad Cali, yo tengo todas las historias de horror que ustedes se puedan imaginar sobre temas de aeropuertos pero también yo quiero ser un poco equilibrado, he visto personas muy dedicadas en las aerolíneas, azafatas, personal de aire y personal de tierra que han brindado un excelente servicio y a uno nunca se le ocurre a esa azafata que lo trató bien, con amabilidad, pedirle su nombre y mandar una carta de recomendación, uno siempre se recuerda es de los incidentes malos.

Aquí las aerolíneas tienen mucho que mejorar, pero también son un sector de transporte aéreo que se ha mantenido vivo y pujante en condiciones, no las mejores, y nosotros podemos ver lo que hizo Venezuela con sus aerolíneas, las acabó, hace 20 años VIASA era de las aerolíneas, grupos aéreos más fuertes del mundo; ¿de qué le sirvió a Venezuela haber acabado esa aerolínea? Tener unas aerolíneas con pésimo servicio, Ecuador acabó con sus aerolíneas, ahora las está apenas empezando a recuperar; nosotros necesitamos una industria fuerte, pero responsable y necesitamos estar totalmente de acuerdo, no somos adversarios, es más, yo quiero trabajar con ustedes.

El Senador Pedraza decía “tenemos que fortalecer la Aeronáutica Civil para que cumpla sus funciones”, yo estoy totalmente de acuerdo, y no nos hemos quedado quietos, estamos trabajando en este momento con el Banco Interamericano de Desarrollo para una consultoría integral para determinar cuál es la estructura, digamos, de naturaleza jurídica que tiene que tener la Aeronáutica Civil y es más, nosotros logramos antes de que pasaran los decretos de reestructuración del Estado, pasar un decreto que lo logramos en la temporada invernal pasada donde aumentamos casi cien cargos en la Aeronáutica Civil y estamos acabando de estudiar unas recomendaciones que nos hizo un estudio de la ESAP para incrementar más de 500 cargos y no en las áreas de burocracia, que el asesor del director o las áreas administrativas, no, todo en las áreas técnicas porque necesitamos más controladores, más inspectores, más técnicos aeronáuticos, ahí es donde queremos ir a fortalecer la entidad, Senador Baena, ya hemos empezado a desconcentrar funciones. Los temas, por ejemplo, de estructuración y de seguimiento y de gestión contractual de los contratos de concesión los va a hacer la ANI, la Aeronáutica no va a seguir estructurando concesiones de aeropuertos y nosotros no tendríamos ningún problema en deslindar todo el tema de investigación de accidentes, queremos que esa parte la tome la Superintendencia de Puertos, sería lo lógico, incluso que de pronto investigaran

no solamente los accidentes aéreos sino accidentes de transporte terrestre.

En verdad hemos actuado sobre ese tema, lo que no es desarticular la Aeronáutica Civil porque hay dos modelos en el mundo, hay unos modelos en que cada función la han creado en una entidad separada y esos modelos tienen sus defensores y sus detractores, hay otros modelos donde concentran las funciones esenciales pero las deslindan en secretarías completamente autónomas y operativas y con presupuesto propio. La FAA, por ejemplo, una de las cosas que reconoce de la autoridad aeronáutica es que tiene esa fortaleza, otras instancias tienen visiones diferentes pero estamos abiertos y esos consultores del BID van a estudiar todos los modelos a nivel mundial, van a estudiar errores, fracasos, aciertos y nos van a dar unas recomendaciones y esas recomendaciones esperamos tenerlas listas para el 12 de diciembre del 2012, grábense esa fecha, señores Senadores, señores Congressistas, medios de comunicación; Colombia cumple cien años de aviación y vamos a hacer de eso un gran evento que rescate lo que ha sido la contribución de la aviación al desarrollo económico del país, a la integración del territorio nacional, a la defensa de nuestra soberanía y de nuestras fronteras, incluso a la lucha que se está dando en este momento porque eso incluye la aviación militar, a los actores terroristas que buscan acabar con nuestra democracia. Estamos, mediante la reestructuración que nos está recomendando la ESAP en la parte organizacional, en la parte de personal, porque lo que está haciendo el BID es ya en la naturaleza jurídica de la Aeronáutica Civil, cómo deben ser sus funciones, cómo debe concentrarlas o separarlas; entonces, ya tenemos listas esas dos consultorías y ya podremos presentarle a los cien años de la aviación en Colombia un panorama claro y cierto de hacia dónde vamos, mientras tanto no nos hemos quedado dormidos en los laureles.

Para concluir, sabemos que tenemos unos grandes retos por delante, hemos trabajado pero no suficiente, todavía hay mucho por hacer pero tenemos claro que nuestra función gira alrededor del usuario, nos puede traer problemas, puede marcar una diferencia con lo que se ha hecho anteriormente pero no vamos a desfallecer en ese propósito y vamos a caerle con todo el peso de nuestra capacidad regulatoria a las empresas que estén violando esos derechos que tienen los usuarios de transporte aéreo pero también quiero decir que eso lo tenemos que hacer trabajando con las empresas, no busquemos una regulación que las asfixie, ni que las acabe; Colombia tiene una gran fortaleza en un sector aéreo vibrante, en este momento nuestro país es el campo de batalla de los grandes grupos aéreos latinoamericanos. El grupo LAN a través de Aires, el grupo Avianca-Taca a través de Avianca y el grupo Holding de Copa a través de Aerorepública; vamos a tener jugadores que van a tener un modelo de negocios completamente diferentes a partir del próximo año, empresas que le van a apuntar al nicho de la aviación de bajo costo. Estamos dando

las garantías para que esos modelos puedan competir plenamente; nos hemos dado el lapso tanto en el tema de combustible como en el tema de regulación de sobreventa y de rebajar el techo que han demostrado hasta la saciedad que podemos sacar con independencia, transparencia, criterio, pero lo queremos hacer no de una manera confrontacional sino acorde, trabajada con las aerolíneas para que sean beneficiarios tanto los usuarios como todo el sector que en este momento podemos decir que están también haciendo su aporte y su contribución al desarrollo nacional.

Yo les puedo enumerar los grandes errores del sector del transporte aéreo pero también les puedo enumerar los grandes aciertos y les puedo decir que hay empresas que en este momento están creciendo su red de conectividad a nivel nacional independiente de lo que hace la aerolínea del estado Satena y lo están haciendo con una gran convicción, un gran optimismo y fe en el país. Busquemos que esos dos intereses; el interés de ánimo de lucro que tiene cualquier empresa del sector privado, sea de una manera que concluya con el interés suyo como congresistas, nuestro como Aeronáutica Civil y como el Estado de defender los intereses y los deberes del usuario.

El Presidente, honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado, concede el uso de la palabra al honorable Senador Carlos Alberto Baena López.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Lo que usted plantea, doctor Castro, no vi en la respuesta el tema de atención inmediata para in situ, en el aeropuerto, ahí es que hay que trabajar, la gente necesita que le resuelvan el problema ahí, que no tenga que quedarse a dormir en el aeropuerto, que lo que veíamos en el video, que ahí lo dejen llamar, que le den los tres minutos, que le den el sándwich, es ahí en ese momento donde usted tiene que estar con la Aeronáutica, por ahora, pero en el mediano y largo plazo para que usted consolide el mercado, que es lo que usted está buscando, que sea un mercado estable, que vengan nuevos competidores, que haya competencia, que se mejore el servicio, que el core business, como decía el doctor Torrado, sea el usuario, el corazón del negocio, la protección al usuario.

Para usted va a ser muy complicado poder hacer ambas cosas, la regulación, crear las condiciones de mercado, promover la inversión y a la vez estar sancionando. Entonces, digamos, en economía también y hay mucha doctrina sobre eso, sobre la importancia de separación de poderes, que lo más eficiente en economía es poder hacer una separación de poderes y evitar un monopolio o concentración de ellos que en este caso tiene la Aeronáutica; por eso recogemos muy bien y celebramos que usted plantee que está dispuesto a analizar ahora con la Comisión del BID una posible reforma institucional porque a esto hay que crearle un marco institucional.

Usted tiene la buena voluntad, nos presentó unos videos pero es insuficiente, necesitamos un marco institucional diferente y ese marco institucional pasa por separar la función de reglamentación de hacer la política, de planear, así como van a hacer con lo de concesiones, de separar ese tema de concesiones, de infraestructura, usted se dedica a la regulación y otra entidad que hay que definir cuál sería, se encargaría de asumir todo el tema disciplinario y sancionatorio.

Fíjese cómo ahora trayendo un símil que quizá no encaje perfectamente pero sí demuestra que genera estabilidad en el mercado, es el tema de la bolsa de valores; se reformó en el 2009, se separó el tema disciplinario de la bolsa de valores y hoy vemos que en Colombia aumentó el número de accionistas y a pesar de la crisis económica mundial, la misma facultad disciplinaria que quedó separada le dio garantías de mercado, le dio estabilidad y consolidación frente a la crisis mundial.

De modo que valdría la pena revisar ese tema, profundizarlo y yo creo que sería un muy buen aporte para el próximo año y hacerlo lo más pronto posible porque definitivamente yo creo que eso le daría mucha confianza al mercado y mucha protección a los usuarios.

El Presidente concede el uso de la palabra Senador Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Señor director, la primera constancia: el Congreso de la República tiene la autonomía para poder estudiar los proyectos que correspondan en su momento; yo dejé la constancia precisamente en el debate anterior que usted se encontraba por fuera y a pesar de ello que había hecho el acompañamiento de todo lo que era el Código Aeronáutico, para que quede la tranquilidad, porque resulta que acá no solamente se trata de que nosotros aprobemos solamente las propuestas del Gobierno Nacional, sino también las que son de origen congresional, que fundamentalmente siendo responsables hemos hecho un acompañamiento con la institución.

Segundo tema, buscar una respuesta para el usuario del transporte aéreo no implica que nosotros entremos en una confrontación con las empresas aéreas que tienen ante todo un ánimo de lucro y que en un Estado como este, que les ha generado la confianza y la seguridad jurídica, también tienen una responsabilidad de carácter social. No se trata de decir que simplemente las empresas aéreas son las malas, sino que a través de la regulación que debe ejercer el Estado, se establezca una reglamentación que de la posibilidad al usuario en tiempo real de hacer atendida una queja que se presente. Qué sacamos nosotros con que haya 30, 40, 50.000 o 60.000 quejas, si a la hora de la verdad quedan precisamente en una página web sin que haya unas respuestas concretas y claras en el momento que ese usuario necesita utilizar un medio de transporte que obligatoriamente le debe prestar el Estado y que ha sido delegado a través de un tercero. Ahí es

donde está su gran reto, está el reto precisamente de la Aeronáutica Civil, nosotros no hemos permitido que por ejemplo en la propuesta del Código Aeronáutico se amarre totalmente a la Aeronáutica para que pueda expedir ese tipo de reglamentación que permita acomodarse a la situación que hoy a nivel internacional estamos viviendo. Si usted es capaz como director de la Aeronáutica Civil de lograr colocar que esas respuestas al usuario en tiempo real sean verdaderamente una posibilidad, esos usuarios van a agradecer; de nada nos sirve estar nosotros alimentando esa página, que a la hora de la verdad no termina siendo eficiente cuando precisamente está desconociendo todos los temas en materia de derechos que tienen los usuarios.

Los sistemas de información que en este momento se están aplicando, no llevan precisamente a que ese usuario tenga la posibilidad de tener toda esa información y ese conocimiento y aquí dejo una propuesta, tienen que estar obligatoriamente todas las empresas aéreas del país porque al final donde haya buen servicio, menos queja, ellos van a terminar ganando y aquí unos defensores de usuarios internos dentro de las empresas, pero en un modelo de regulación pero también de vigilancia va a generar un mayor nivel de satisfacción por parte de los usuarios, y eso es lo que nosotros tenemos que buscar y por eso este debate que ha adelantado el Senador Torrado, tiene toda su importancia en la misma medida en que no se diga que toda la reglamentación que sale del Congreso de la República o la que expide la Aeronáutica Civil en su momento, terminan beneficiando más a las empresas que a los mismos usuarios, que es la queja constante que en este momento se está dando.

Por eso yo los quiero invitar a ustedes como entidad, a que podamos construir un modelo de respuesta a los usuarios para que le dé la oportunidad de tener un buen servicio, pero al mismo tiempo lograr una satisfacción que al final le permita a ese usuario saber que tiene una buena empresa, la está fortaleciendo, pero al mismo tiempo tiene un medio aéreo de transporte responsable que le genere ese tipo de oportunidades. Entonces, simplemente quería dejar esos dos aspectos que me parece que son importantes, para que el Senador Torrado pueda cerrar su debate.

El Presidente concede el uso de la palabra al honorable Senador Torrado, Senador citante.

Honorable Senador Efraín Torrado García:

Doctor Santiago, usted fue parlamentario, tiene más de un año de estar allá y este es el primer debate a favor de los usuarios. Juguemos un poquito al equilibrio del poder.

Director Aeronáutica Civil, doctor Santiago Castro Gómez:

No es por equilibrio de poder, fue un tema de emergencia de El Dorado, tenemos que tomar unas acciones concretas ya y pues obviamente pues no.

Honorable Senador Efraín Torrado García:

Yo demoro dos minutos, y no más y hagamos equipos. Usted habló de equilibrio yo le hablo de

objetividad, usted habló de confrontar y yo le hablo de derechos. Yo no entré en el debate en ningún tema en lo que concierne a unas políticas establecidas que son de la FAA o de la OACI, tampoco hablé del reglamento aeronáutico colombiano, cómo nace, cómo se interpreta, cómo se elabora, quién lo modifica, quién la adiciona, en ese tema no me metí que es un tema grande y arduo para debatir; está concentrado un poder en una sencilla oficina jurídica que dirige, redarguye, establece, controla y sanciona.

El centro y el origen y el fundamento del debate era los derechos y deberes del usuario, para hacer poder tener hoy una visión clara de cómo vamos a plasmar este proyecto de ley en ley y queda la sensación que la Aeronáutica no tiene la culpa de nada y no dijo cómo va a mejorar la preservación de los derechos de los usuarios.

Usted fue muy fugaz en las tarifas, en las compensaciones, fue casi nulo en la interpretación de lo que es la publicidad engañosa y realmente quiero decirle, señor director, que no era el objetivo principal ni era el espíritu del debate, confrontar ni ponerlo a usted como malo, es a la Institución que usted hoy representa; pero que el gran flagelo, la gran necesidad, el gran lunar se llama usuario, y que él tiene un deber y un derecho, y fue donde yo enfoqué el origen del debate, nace ahí y es en esencia lo que queremos tratar, lo que queremos solucionar y quedo con la sensación, director, que la Aeronáutica no tiene la culpa, pero pareciera que tampoco tiene la solución. En la nueva gerencia, la gerencia de puertas abiertas como se constituye el desarrollo organizacional, siempre el verbo se conjuga en el ahora, yo sé lo que están haciendo, lo que van a hacer y me parece ilustrativa la manifestación con que se cierra mostrando lo que va a ser el aeropuerto, eso es otro capítulo, pero hoy el capítulo central, la esencia y el fundamento de este debate se llamaba “deberes y derechos del usuario”.

El Presidente informa que quedan unos temas importantes por resolver, para poder dar respuestas afirmativas, concretas en beneficio y solución a tantas quejas y reclamos por parte de los usuarios.

Siendo las tres y seis de la tarde y agotado el orden del día, el Presidente levanta la sesión y cita para el día miércoles, 23 de noviembre a las diez a.m.

La Presidenta,

Olga Lucía Suárez Mira.

El Vicepresidente,

Mauricio Aguilar Hurtado.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

ACTA NÚMERO 15 DE 2011

(noviembre 23)

En la ciudad de Bogotá D. C., el día veintitrés (23) de noviembre de 2011, a las diez y cuarenta

y nueve minutos de la mañana (10:49 a. m.), los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del miércoles 23 de noviembre de 2011, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Discusión y votación de las Ponencias para Primer Debate de los siguientes Proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 158 de 2011 Senado, 050 de 2011 Cámara**, por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el sistema nacional de gestión del riesgo de desastres y se dictan otras disposiciones.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 871 de 2011

Autor: Ministro del Interior, doctor *Germán Vargas Lleras*

Ponente: honorable Senador *Plinio Olano Becerra*

2. **Proyecto de ley número 79 de 2011 Senado, número 100 de 2010 Cámara**, por medio de la cual se modifica el parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 842 de 2011

Autores: honorable Senador *Fuad Char Abdala*
Honorable Representante *Luis Eduardo Díaz Granados*

Ponente: honorable Senador *Mauricio Aguilar Hurtado*

3. **Proyecto de ley número 102 de 2011 Senado**, por la cual se modifica el literal “f” del artículo 7° de la Ley 1276 de 2009.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 861 de 2011

Autores: honorable Senador *Carlos Alberto Baena López*

Honorable Representante *Gloria Stella Díaz*

Ponente: honorable Senador *Carlos Alberto Baena López*

4. **Proyecto de ley número 016 de 2011 Senado**, por medio de la cual se establecen los requisitos previos para limitar el tránsito vehicular en los entes territoriales del país. Publicada en la *Gaceta del Congreso* número 861 de 2011

Autores: honorable Senador *Carlos Alberto Baena López*

Honorable Representante *Gloria Stella Díaz*

Ponente: honorable Senador *Carlos Alberto Baena López*

III**Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de Proyectos de ley.****IV****Lo que propongan los honorables Senadores.**

El Presidente honorable Senador Mauricio Aguilar Hurtado:

Declara abierta la sesión y solicita a la Secretaría llamar a lista.

Al llamado a lista contestan los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Ferro Solanilla Carlos Roberto
Guevara Jorge Eliécer
Olano Becerra Plinio
Torrado García Efraín.

La Secretaria:

Informa que se encuentran presentes 5 Senadores, por lo tanto se tiene el quórum deliberatorio para iniciar la sesión formal.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Baena López Carlos Alberto
Delgado Blandón César Tulio
Duque García Luis Fernando
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando
Prieto Soto Eugenio
Sudarsky Rosenbaum John.

Con la siguiente excusa deja de asistir el honorable Senador Alexander López Maya:

Bogotá, D. C.,
Noviembre de 2011.
Doctora Olga Lucía Suárez Mira,
Presidenta de la Comisión Sexta Constitucional Senado de la República, ciudad.
Asunto: Excusas Comisión Sexta.

Respetada doctora Suárez, reciba un cordial saludo. En la siguiente me permito excusar al Segundo Vicepresidente del Senado de la República, Alexander López Maya, al no poder asistir durante esta semana a las sesiones que la Comisión Sexta citase, ya que se encuentra autorizado por la Mesa Directiva de la Corporación, para estar en una visita oficial a Washington-Estados Unidos, entre el 17 y el 25 de noviembre de 2011. Como constancia en documento adjunto presento copia de la Resolución número 85 del 16 de noviembre de 2011. Muchas gracias por su atención y comprensión.

Atentamente,

Janneth Ximena González Tobón.
Asistente.

El Presidente:

Ofrece un saludo especial a los presentes y concede el uso de la palabra al Senador Jorge Eliécer Guevara.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Quiero solicitarle a la Presidencia de la Comisión que el proyecto de ley de mejoramiento académico de los docentes del Decreto-ley 1278, se anuncie para su discusión y aprobación.

No es aceptable que la Ministra nos tenga parado el proyecto prácticamente dos meses y que no dé ninguna señal de vida, entonces propongo que lo anunciemos para la próxima sesión y que hacia la Plenaria miremos las modificaciones. Segundo, quiero manifestar mi protesta más enérgica por la forma como se ha tratado el proyecto de ley que yo he presentado referente a la reglamentación del acto legislativo que elimina la Comisión Nacional de Televisión.

El proyecto fue enviado para acumulación y de manera irrespetuosa se le dio un tratamiento que no es el tratamiento jurídico al proyecto, así lo haré ver en las comisiones conjuntas y anunciaré mi voto negativo a ese proyecto del Gobierno, por la manera irrespetuosa como se me ha tratado. Yo he sido un Senador supremamente concertador, a mí no me han llamado del Gobierno, simplemente una carta que al momento no he recibido siquiera; no he tenido comunicación, pasó la legislatura y el proyecto prácticamente en una maniobra, yo considero que es una maniobra del Ministerio de las TIC. El proyecto lo quieren *enmochilar* y *engavetar*, es un proyecto contrario al que ha presentado el Gobierno nacional, que quiere controlar de manera dictatorial la televisión en el país, cosa que yo no acepto y que mi equipo de trabajo en el Congreso, la bancada de oposición alternativa, que aspira a sacar adelante la reglamentación de la Ley 1475, el artículo para la escisión, que se escindirá del Polo para ir al proyecto político de Progresistas, que vamos a desarrollar a nivel nacional.

Me parece un tratamiento inadecuado, irrespetuoso con un Senador, el Gobierno ha faltado a una actitud digna frente a ese proyecto de ley.

El Presidente:

Otorga el uso de la palabra al Senador Efraín Torrado.

Honorable Senador Efraín Torrado García:

En el acto legislativo quedó plasmado, como fue aprobado, que el Gobierno presentaría un proyecto de ley para que dentro de los 6 meses siguientes pudiéramos sacar adelante esa nueva ley. Eso es para darle claridad frente a la conducta de la Comisión Sexta, del Coordinador de Ponente y de los ponentes, que somos los mismos en el caso de su proyecto, en el caso del proyecto del Senador Édgar Espíndola y en el caso del proyecto del Gobierno; que quedó contemplado en el acto legislativo, que usted también aprobó, que el Gobierno presentaría un proyecto de ley dentro de los 6 meses siguientes.

Presidente:

En nombre de la mesa directiva, de los compañeros de la Comisión Sexta, de los amigos colegas, darle la más cordial bienvenida al Senador y doctor Luis Fernando Duque, nuestro nuevo miembro y compañero de la Comisión Sexta; sienta en nombre de todos los compañeros, de la mesa directiva, nuestra cordial y afectuosa bienvenida, esperamos que se sienta en agrado con todos estos compañeros de los diferentes partidos que hoy representan la Comisión Sexta y desde luego augurarle los mejores éxitos en esta bonita labor que comienza en el día de hoy como compañero en nuestra comisión. Bienvenido usted, doctor Duque.

La Secretaria:

Informa que se tiene el quórum decisorio con la presencia de nueve Senadores presentes en el recinto.

El Presidente:

Somete a consideración el orden del día el cual es aprobado por la Comisión.

La Secretaria:

A solicitud del Presidente continúa con el orden del día:

Discusión de ponencia de primer debate del **Proyecto de ley número 158 de 2011 Senado, 050 de 2011 Cámara, por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el sistema nacional de gestión del riesgo de desastres y se dictan otras disposiciones.** Ese proyecto tiene publicación en la *Gaceta del Congreso* número 871 del 2011.

Autor: El señor Ministro del Interior, doctor Germán Vargas Lleras.

Ponente: honorable Senador *Plinio Olano*.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Luis Fernando Duque:

Honorable Senador Luis Fernando Duque García:

En primer lugar, saludar de manera muy especial a todas y a todos los colegas Senadores, a los funcionarios de la Secretaría y de la Comisión; agradecerles, por supuesto, Presidente, por estas palabras tan generosas y simplemente lo único que quiero expresar es mi voluntad de trabajo como siempre lo he hecho, con respeto, con cortesía, con colegaje, muy comprometido, por supuesto en trabajar por todos los proyectos que el Gobierno del Presidente Santos, dentro del contexto de la Unidad Nacional, traiga y por supuesto también los de iniciativa parlamentaria; y como integrante de la bancada del Partido Liberal, también estaré obviamente representando esas directrices de mi partido. Soy un amigo de todos ustedes, vengo fundamentalmente a eso, a construir lo que en mi trayectoria política he hecho, amistad, colegaje, y espero que en cualquier circunstancia en la que yo pueda ser útil como persona y como Senador, allí estaré. Mil gracias y estoy a la disposición para lo

que ustedes consideren que yo puedo ser útil en todas las tareas tan importantes de la comisión.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Presidente, antes de que usted ordene leer la proposición con que termina la ponencia, permítame darle un caluroso saludo de bienvenida al doctor Luis Fernando Duque; es una persona que quienes tenemos el honor de conocerlo desde hace ya muchos años aquí en el Congreso, podemos dar fe de sus capacidades, de sus valores y queremos que se integre muy rápidamente a la tarea de la Comisión Sexta; por eso le expresamos nuestra bienvenida, Luis Fernando, a esta reincorporación al Congreso de la República. Señor Presidente, le pediría, por favor, que leyéramos la proposición con que termina el informe de ponencia y yo inmediatamente me dispongo a sustentar esa proposición.

El Presidente:

Solicita leer el informe con que termina la ponencia.

La Secretaria:**Proposición**

Por lo anteriormente expuesto solicito dar primer debate al **Proyecto de ley número 158 de 2011 Senado, 050 de 2011 Cámara, por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el sistema nacional de gestión del riesgo de desastres y se dictan otras disposiciones.**

Presentada por el honorable Senador *Plinio Olano*.

Ha sido leída la proposición con que termina el informe, señor Presidente.

El Presidente:

Abre la discusión del proyecto concediendo el uso de la palabra al ponente del Proyecto, Senador Plinio Olano Becerra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Este proyecto de ley, como lo ha anunciado el Orden del Día, tiene origen en el Gobierno Nacional, ha sido presentado por el Ministro del Interior, el doctor Germán Vargas Lleras; fue debatido y votado en la Plenaria de la Cámara de Representantes el martes 18 de octubre del 2011 y con él se pretende adoptar la política nacional de gestión del riesgo de desastres, se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.

En el tránsito legislativo de este proyecto surge el decreto expedido por el Gobierno Nacional número 4147 del 3 de noviembre del 2011, por el cual se crea la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, se establece su objeto y su estructura; quiere decir que entre el 18 de octubre y la fecha en que estamos hoy el Gobierno Nacional, en uso de las facultades que el Congreso de la República le fijó, ha expedido un decreto

con fuerza de ley que modifica en parte el proyecto que vamos a estudiar. Este proyecto busca definir la política pública de gestión de riesgo y establecer en nuestro país un sistema nacional de gestión de riesgo de desastres. Está indicado en el Plan Nacional de Desarrollo, que el Congreso de la República también adoptó, y las modificaciones que este ponente ofrece a consideración de los honorables senadores, están determinadas en casi la mitad de los artículos con que vino aprobado de la Cámara, pero lo abultado de las modificaciones realmente constituye involucrar la nueva denominación de lo que se va a llamar la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

Por otro lado los artículos modificados tienen que ver con una práctica legislativa que hemos asumido en esta comisión y es la de no dejar articulado para reglamentar por parte del Gobierno nacional si no se establece un plazo perentorio. Todos los plazos de reglamentación los definimos 90 días después de que se sancione esta ley. Las demás modificaciones tienen que ver con esa redacción que usa mucho a veces el Gobierno, de que los entes territoriales “podrán”; nosotros hemos definido claramente no es la opción, sino la obligación de que eso se dé.

Tenemos unos artículos que vamos a modificar posteriormente a la ponencia que me ha hecho llegar el Gobierno nacional, con los cuales estamos de acuerdo. Hay dos artículos en los que tengo una duda y probablemente, de acuerdo a la definición que ustedes tomen, los vamos a aplazar para la siguiente ponencia, y tengo 4 proposiciones que modifican algunos artículos, presentadas por el doctor Carlos Baena.

Sobre el capítulo primero, en los fundamentos de la gestión del riesgo de desastres como política del Estado colombiano recuerden que en los debates que nosotros desarrollamos sobre este tema pedimos al Gobierno Nacional que existiera una política de Estado en ese orden; el capítulo segundo es la estructura de organización, dirección y coordinación del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo; el capítulo tercero, instrumentos de planificación; capítulo cuarto, sistemas de información, se crea un Sistema Nacional de Información sobre el tema; capítulo quinto, mecanismos de financiación; capítulo sexto, declaratoria de desastre de calamidad pública y luego de retorno a la normalidad; el capítulo siete, régimen especial para situaciones de desastre y calamidad pública, esto referido en términos a la contratación; y el capítulo ocho son las disposiciones finales.

En relación con los fundamentos de la gestión de riesgo pretendemos mejorar la calidad de vida de las comunidades en riesgo, asociada con la planificación del desarrollo seguro y con la gestión ambiental territorial sostenible. Se establece la gestión de riesgo como responsabilidad de todas las autoridades y de los habitantes del territorio nacional, se crea el Sistema Nacional de Gestión de Riesgo que garantiza la ejecución de 3 procesos

esenciales: El primero, el conocimiento del riesgo; el segundo, el proceso de reducción del riesgo; y el tercero, el proceso de manejo de desastres.

Uno quisiera que lo que estamos viviendo en el día de hoy estuviera en la fase tres, es decir, que en el manejo de desastres hubiésemos podido superar el tema de información y el tema del proceso de reducción de riesgo. Lo que implica a partir de esta ley es la responsabilidad del proceso del manejo del desastre que nosotros estamos definiendo, pero adicionalmente vemos con buenos ojos la solicitud de que en términos de ley quede responsabilidades sobre la información, el conocimiento, y sobre la reducción del riesgo, es decir, la prevención.

Se define una red de instancias colectivas de coordinación a nivel nacional, departamental, distrital y municipal, es decir, una articulación a nivel nacional. Para los departamentos, distritos y municipios con población superior a 250.000 habitantes se especifica la existencia de una dependencia o entidad de gestión de riesgo; obviamente declaradas las oficinas de gestión de riesgo en los departamentos o en los municipios, la responsabilidad a quienes dirigen esas oficinas queda perfectamente clara y establecida en esta ley.

En relación con los instrumentos de planificación, doctor Sudarsky y doctor Baena, que han sido proponentes de debates de control político sobre esto y en los cuales hemos insistido, el Gobierno ha tenido en cuenta para presentar en los 3 niveles de Gobierno. Se especifican planes de gestión del riesgo para priorizar, programar y ejecutar acciones por parte de las entidades del sistema nacional; se especifican estrategias nacionales, departamentales y municipales para la respuesta de emergencias. Se obliga a incorporar en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial las consideraciones sobre desarrollo seguro y sostenible derivadas de la gestión de riesgo; todos los proyectos de inversión pública que tengan incidencia en el territorio, bien sea a nivel nacional, departamental o municipal, deben, repito, deben incorporar apropiadamente un análisis de riesgo de desastres, acorde con la complejidad y costo del proyecto en cuestión.

Sobre los mecanismos de financiación se modifica el actual Fondo Nacional de Calamidades; acuérdense que tenemos dos fondos que aparecieron en el Estado de Emergencia: El Fondo de Calamidades y el Fondo de Adaptación; aquí tomamos el Fondo de Calamidades y lo convertimos en el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo con subcuentas específicas para el conocimiento del riesgo, la reducción de riesgo y el manejo de desastres. Se está proponiendo que la administración de la recuperación y la protección financiera sea por parte de la Fiduciaria La Previsora. Sobre ese punto yo tengo una duda jurídica que aspiro a que desaparezca este proceso; si nosotros en la Ley podemos decir “la administración le corresponde a esta entidad en particular” yo he propuesto que podríamos decir a una entidad fiduciaria del Es-

tado para que quede abierta, porque en cualquier momento de aquí en adelante de la ley puede desaparecer La Previsora por X o Y motivo y entonces quedaríamos pegados de eso. Las administraciones departamentales, distritales y municipales constituirán –ahí había propuesto el Gobierno que “podrán” constituir, yo creo que nosotros debemos obligarles– constituirán sus propios fondos para apoyar el financiamiento de la gestión de riesgo en su territorio.

Sobre la declaratoria de desastre, calamidad pública y de normalidad, el Presidente de la República declarará mediante decreto la existencia de las situaciones de desastre y pondrá en vigor las normas pertinentes propias del régimen especial para situaciones de desastre; entonces el Presidente declara el desastre. Los gobernadores y alcaldes podrán declarar la situación de calamidad pública. La diferencia entre desastre y calamidad pública queda incorporada al proyecto de ley en el artículo primero, donde se determinan las definiciones de cada uno de los términos de este proyecto.

Hay un régimen especial para situaciones de desastre y calamidad pública y está contenido en término de que los contratos relacionados directamente con las actividades de respuesta de rehabilitación y reconstrucción de las zonas declaradas en situación de desastre o calamidad pública, se someterán a los requisitos y formalidades que exige la ley para la contratación en particulares, es decir, se da la opción de que contraten directamente. Yo presentaría de esa forma muy general lógicamente la ponencia, este es un proyecto que tiene 99 artículos.

Si los honorable Senadores tienen a bien aprobar la proposición que nos permite continuar la discusión de este proyecto en su articulado, le pediría, señor Presidente, con su venia, que sometiera a consideración la proposición.

El presidente:

Somete a consideración la proposición con que termina el informe y solicita a la Secretaria llamar a lista para la votación.

Secretaria:

Llamado a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	SÍ
Baena López Carlos Alberto	SÍ
Ferro Solanilla Carlos	SÍ
López Maya Alexander	
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	
Suárez Mira Olga Lucía	
Torrado García Efraín	SÍ
Duque García Luis Fernando	SÍ
Delgado Blandón César Tulio	
Guevara Jorge Eliécer	SÍ
Olano Becerra Plinio	SÍ
Prieto Soto Eugenio	SÍ
Sudarsky Rosenbaum John	SÍ

Total votos favorables	9
-------------------------------	----------

Acto seguido informa que ha sido aprobada por un total de 9 votos favorables, la proposición que termina el informe.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Yo creo que este es uno de los proyectos más importantes que han pasado por la Comisión Sexta y fundamentalmente por una serie de debates que aquí varios Senadores hemos tenido la oportunidad de adelantar. Las circunstancias que vive el país hoy demandan un mayor compromiso del Estado, una mayor efectividad precisamente en cada una de sus actuaciones, pero también un grado de responsabilidad de todos aquellos que como autoridad ejercen en Colombia para evitar estas situaciones tan dolorosas que está viviendo el país, que no solamente afecta la vida humana, sino que también restringen la libre movilidad en todas las regiones de Colombia, que han generado, como está hoy el país, que nosotros estemos en unas situaciones de gravedad desde el punto de vista económico y fundamentalmente afectando la normalidad de todos los ciudadanos colombianos.

Generar una política de manejo del riesgo en Colombia era necesario y muy importante, y por eso pues yo quiero felicitar al Senador Plinio Olano por la ponencia que ha presentado, pero también dejar acá unos temas a consideración con miras a la ponencia de segundo debate, porque se trata de fortalecer este proceso, que le va a permitir a todas las autoridades tener una reglamentación seria, responsable y coherente en el manejo del riesgo.

Quiero hacer una anotación y una advertencia con todo el respeto que se merece el Gobierno Nacional Unas autorizaciones desde el punto de vista constitucional y legal que se le entregó al Gobierno para poder reestructurar todo el Estado y en los momentos que nosotros tuvimos la oportunidad de adelantar el debate hacia Colombia Humanitaria, hicimos una reflexión que no solamente fue una propuesta del Senador Baena, sino también que nosotros hicimos en la medida de que le diéramos la importancia al manejo de riesgo, convirtiéndolo como un departamento administrativo adscrito a la Presidencia de la República y con sorpresa veo que hemos perdido la mejor oportunidad para que Colombia hubiese adelantado en ese camino para darle la importancia del riesgo y con ese decreto expedido con las facultades entregadas por el Congreso de la República, el número 4147 del 2011, creamos fue una unidad nacional del manejo del riesgo adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, es decir, dependiente del señor Secretario de la Presidencia de la República y no le dimos la importancia que se merecía este tema y que nosotros habíamos advertido que en una reunión realizada al interior

de la Unión Interparlamentaria una de las grandes preocupaciones que estaba mostrando las Naciones Unidas era la manera como en Colombia se le había quitado el nivel de importancia a lo que era el manejo del riesgo en Colombia, y acá quedó, simplemente, una unidad que hace parte de lo que disponga el señor Secretario General de la Presidencia de la República; es lamentable, a pesar de que aquí hay unos elementos que generan una serie de posibilidades y al menos le dan un grado de importancia para que también el manejo lo asuma el Presidente de la República.

También quería hacer advertencia porque aquí frente a todos los debates que se dieron con Colombia Humanitaria; hoy las respuestas frente a lo que ha venido pasando en Colombia no son muy claras a los resultados que ha dado Colombia Humanitaria en el país y un híbrido que al principio no se sabía quién tenía la responsabilidad, si eran los alcaldes, los gobernadores, o simplemente ese fondo-cuenta que fue transformado para que tuviera un gerente y al mismo tiempo pudiera dar una serie de respuestas. Hoy las inquietudes siguen y tenemos muchos problemas porque los recursos no pudieron fluir, como se les dijo; aquí hubo una desfinanciación, señor Viceministro, de más de 500.000 millones de pesos en todos los proyectos que supuestamente nos ayudarían a solucionar los problemas de esta segunda parte de la ola invernal y que han sido muy catastróficos para el país. Es una reflexión que tiene que llevarnos porque aquí Colombia Humanitaria, que en su momento fue una solución provisional, tendrá que desaparecer con la decisión de que precisamente este fondo-cuenta pase a esta unidad nacional para el manejo del riesgo, pero que va a estar adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República y hay que entenderlo así.

Yo quería hacer también, Senador Plinio Olano, una serie de consideraciones frente a este proyecto. Las responsabilidades las tiene la unidad, pero acá estamos creando comités para todo y al final lo que nosotros tenemos que buscar es que alguien se haga responsable frente a todo el tema, entonces tenemos el comité para el conocimiento del riesgo, comité para el manejo del riesgo, y entonces cuando uno empieza a mirar qué grado de responsabilidad van a tener esos funcionarios frente a todos estos temas en materia del conocimiento y del manejo del riesgo, pues encontramos que aquí hay un mismo parágrafo que está permitiendo que esos funcionarios deleguen toda esa representación en otros funcionarios y al final no van a haber respuestas claras. Aquí hay una grave preocupación, y lo habíamos dicho, era lograr que existiera un ente que fuera capaz de articular en los planes de desarrollo, que aquí está considerado en las partes generales, con los departamentos en sus políticas públicas, pero también en sus obligaciones en materia de Plan de Desarrollo y con los alcaldes. Volver a la historia que estamos viviendo en este momento en la Sabana de Bogotá, inundados 3 o 4 municipios, cuando sabíamos qué tenía

que hacer cada una de las entidades y cuáles eran sus responsabilidades, pero ahora quedamos representados por todos los funcionarios, pero al final pueden delegar toda su representación y el problema es que nosotros vamos a terminar el fenómeno de La Niña, en febrero y en marzo estamos en la temporada invernal normal que tiene el país y yo sí creo que nosotros deberíamos aprovechar, Senador Plinio Olano, cuando usted haga la ponencia para segundo debate, hasta dónde nosotros llevamos a que haya un compromiso real y hasta dónde verdaderamente esas instancias de tantos comités no permitan que se termine diseminado en una serie de funcionarios unas responsabilidades, cuando la que tiene que manejar todo el proceso de conocimiento del manejo del riesgo sea la autoridad que está al frente de ella, que va a ser el director de esa unidad administrativa, y entonces no termina articulando esos procesos por cada uno de sus lados y no hay unas respuestas claras.

Yo creo que uno de los problemas más graves que ha tenido Colombia frente a todo el manejo del riesgo es que no tenemos responsabilidades concretas y hasta ahora estamos implementando una muy buena política en ese sentido.

En general esto es un proyecto interesante, lo necesitaba el país, lo tenemos que defender, lo tenemos que votar, pero lo que yo sí quisiera es que hasta dónde esa responsabilidad queda disminuida en ese grado en cada uno de estos comités, cuando son comités que van a ser inoperantes. Si usted mira, por ejemplo, el del solo conocimiento del riesgo, son 23 personas y todos los 23 pueden delegar, y así cómo vamos a articular esto para que verdaderamente sea realidad. Ayer la Procuraduría General de la Nación decidió abrir indagación preliminar contra el señor Ministro del Transporte, frente a todos los temas en materia vial que hay; cuántas advertencias no se hicieron, frente a todo este tema gravísimo que teníamos. Ahora lo que hay que entrar a revisar es si esas acciones que debían tomarse para poder solucionar ese problema en parte, se hicieron, y no es por tratar de echarle culpas y responsabilidades simplemente porque se quiera a unos funcionarios; esta comisión se sessionó permanentemente, precisamente para que se le diera respuestas a las alcaldías y a los departamentos frente a esos temas, usted lideró eso como Presidente, Senador Olano, y entonces ¿qué es lo que nosotros queremos? Que quede esto bajo esa responsabilidad clara porque de comités tenemos todos los que quieran, pero de funcionarios que sean responsables frente al tema, sí lo tenemos que exigir y en este paso para el segundo debate, yo dejo esta propuesta para que podamos tener unos responsables concretos frente a ese tema.

Con todo el tema del Fondo de Calamidades sería bueno tener la información final de todos esos recursos que se transfirieron y cuál es hasta ahora el balance de toda la inversión que se ha hecho en el país frente a este tema, porque uno escucha una historia diferente con los alcaldes y otra cosa es la

que nos están contando acá, y esa sí es una gran preocupación; mientras tanto, seguimos mandando más plata, todos los días nos hacen anuncios de plata para poder solucionar los problemas y el país está en una situación que es gravísima, y acá se trata es de construir cosas importantes porque ya está claro que todos los años vamos a vivir en emergencia, pero ningún alcalde soluciona el problema en materia de vulnerabilidad de la gente que vive en zonas de riesgo, el nuevo alcalde llega a solucionar un plan de vivienda distinto, pero nadie le soluciona el problema a esas familias que están en ese estado, y vaya y mire la situación del municipio de Soacha, por dar un solo ejemplo, y se repite esta historia en el país, y si no logramos que esto quede totalmente articulado pues todo este esfuerzo que está haciendo el Congreso de la República en materia de responsabilidades, no va a llevar el día de mañana a que haya acá unos alcaldes y gobernadores comprometidos con la situación real que está viviendo el país y esa es la preocupación.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Jorge Guevara.

Honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Yo creo que este es un proyecto de ley muy necesario, con todo lo que ha ocurrido, con todos los recursos que se han invertido en las olas invernales, pareciera que no hemos hecho gran cosa. Hoy acaban de declarar casi que la emergencia por el río Bogotá, la Universidad de la Sabana suspendió las clases, han tenido que tomar medidas de emergencia para resolver el problema de la comunicación de la capital con Chía, con las demás ciudades cercanas. Entonces necesitamos unos mecanismos jurídicos que de manera rápida, organizada, y profunda tengan instrumentos y herramientas para ayudar no sólo a prevenir el riesgo del desastre, sino el intervenir frente al desastre. Yo sólo quiero decirle que acompaño, por supuesto, este proyecto y quiero decirle al Ponente, al doctor Plinio que miremos muy bien el tema de las instancias de coordinación, me parece que hay un montón, van a ser como 200 personas, el Comité Nacional para la Reducción del Riesgo son 16, y así uno comienza a mirar, su dirección y su composición, todos los comités son muy grandes.

Por qué no se hace un esfuerzo ya para el segundo debate, no lo propongo ahora, de mirar cómo se tienen menos mecanismos de coordinación y se tienen unos mecanismos pequeños, operativos, que le den funcionalidad a cualquier decisión que toma el país en una emergencia; creo que es una necesidad, uno se pone a ver y hasta para aprenderse los nombres tiene aquí un lío, tiene que andar con la ley en la mano y para hacer una intervención pública, no sabe si es la dirección, si es el comité coordinador, se nos amplió, muy engorroso, para que todo este sistema que queremos montar de prevención funcione. Entonces yo le pediría, para que en la ponencia hacia el debate siguiente

se recoja esa inquietud y por supuesto dispuesto a acompañar este proyecto.

El Presidente:

Confiere el uso de la palabra al Senador Carlos Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Nosotros desde el movimiento MIRA vamos a acompañar el proyecto, ya votamos positivamente. No sé si sea el momento para presentar las proposiciones, pero quisiera llamar la atención en cuanto a la primera proposición, señor Viceministro, doctor Plinio Olano, ponente de este proyecto, y colegas, Senadores, sobre establecer unos criterios para el momento de la asignación de las ayudas, que se denominarían unos *criterios de equidad*, porque hasta el día de hoy pues por la misma urgencia de tener que atender las situaciones de calamidad de las regiones, simplemente se envían las ayudas, que lleguen los kits, pero no hay tiempo para mirar, por ejemplo, los indicadores de vulnerabilidad de las zonas o los indicadores de amenaza ante desastres o las condiciones de pobreza o de desigualdad de la zona.

Hay dos proposiciones aquí orientadas a que contemos con unos criterios, de modo que haya una equidad en la distribución de las ayudas a las diferentes regiones de Colombia; hemos encontrado en las ayudas que se han dado pues porque la urgencia no da para más, pero sí un desbalance muy grande entre regiones muy pobres que han recibido muy poco frente a otras regiones que quizás no sean tan pobres y que han recibido muchísimo más, entonces lo que buscamos aquí es que haya unos criterios de equidad que ordenen la distribución de esos recursos.

De igual forma hemos introducido un artículo para impulsar la diplomacia humanitaria; anoche en el debate planteábamos que Colombia se ha dedicado es a la diplomacia comercial y a presentarle al mundo un país para la inversión, pero tratar de alguna manera de dejar a un lado lo que es revelar la realidad que nos acompaña, la dramática realidad de los estragos que está causando el cambio climático, que por cierto es un fenómeno de carácter universal; entonces no tenemos por qué esconder esa realidad y negarnos a la posibilidad de pedir ayudas internacionales, fortalecer el tema de cooperación internacional, impulsar acciones como el TPS para la documentación, así sea temporal, de los colombianos que viven en los Estados Unidos. Al principio nos decían “la mayoría de los damnificados están en Barranquilla” y de la Cancillería nos decían –con el primer fenómeno de la Niña– “En Estados Unidos no hay personas de la Costa”, pero sí hay del Atlántico, y nos decían “que todo fue en la Costa, ¿para qué ustedes se ponen a hablar aquí del Eje Cafetero, si la mayoría de gente que está en los Estados Unidos es del Eje Cafetero y del Valle?” Pues ahora cuál es la excusa, ya tenemos toda esta región inundada, pero el Gobierno no quiere mover un dedo en ese sentido

de diplomacia humanitaria, entonces aquí le estamos enviando un mensaje para que se active esa forma de diplomacia.

Y por último, una proposición para facultar a la Contraloría General de la República, para que haga el control posterior excepcional frente al manejo de los recursos propios del Fondo de Gestión de Riesgo en los municipios y en los departamentos; nosotros tenemos aquí, por ejemplo, las respuestas de la Contraloría en la comisión de invierno y ellos dicen: “no hemos podido hacer un control más exhaustivo en este tema porque no estamos facultados”; entonces la Constitución dice que en los casos excepcionales previstos por ley, en el artículo 167, la Contraloría podrá –facultativo– ejercer control posterior sobre cuentas de cualquier entidad territorial. Anoche en el debate en plenaria se escucharon casos de problemas con manejo de recursos, entonces estaríamos por ley facultando a la Contraloría también para que cuando la situación lo amerite, haga uso –que es facultativo por ley– intervenga también en materia de estos fondos en los departamentos y en los municipios.

Quisiera preguntarle al señor Viceministro del Interior, por qué motivo, acorde con lo que decía el doctor Ferro, no se logró un departamento administrativo para este tema en la Presidencia, por qué finalmente queda como una dependencia adscrita al Departamento Administrativo, cuál fue la consideración del Gobierno para que no quedara como departamento administrativo; nosotros siempre invocamos eso porque nos parecía que tenía que estar en la Presidencia para poder trabajar coordinadamente con todas las entidades, porque si estaba en la Presidencia podía convocar y obligar, pero al quedar adscrita obviamente va a perder visibilidad, entonces quisiéramos como escuchar una explicación por parte del Gobierno, por qué no se logró esa modificación, que fue algo que aquí en la Comisión Sexta insistentemente se solicitó.

El Presidente:

Otorga el uso de la palabra al Senador John Sudarsky.

Honorable Senador John Sudarsky Rosenbaum:

Anoche la sesión de la Plenaria terminó a una hora avanzada de la noche y esta mañana tuvimos un desayuno al que nos invitó el Senador Torrado a discutir el proyecto del reemplazo de la Comisión de la Televisión. El Gobierno Nacional entregó este proyecto ayer a las cuatro de la tarde, tiene 100 artículos y esperan que nosotros vengamos a esta reunión y ejerzamos de manera responsable nuestra labor legislativa. Yo realmente me siento ofendido porque yo soy una persona muy responsable y estoy seguro que cada uno de mis colegas son personas absolutamente responsables en el intento que hacen para poder estudiar en detalle los proyectos que vamos a discutir aquí en la comisión, entonces yo quisiera que me explicaran cómo hace uno para estudiarse un proyecto con 100 ar-

tículos, cuando físicamente no ha habido ninguna posibilidad de hacerlo responsablemente.

Entonces quiero dejar una constancia, y la voy a presentar cada vez que sea necesario porque por múltiples razones vamos a estar sometidos a este proceso de aquí al 16 de diciembre para terminar legislando nosotros de una manera atafagada que no permite hacerlo responsablemente. Este Congreso está montado bajo la idea de tener dos cámaras, Senado y Cámara, ¿por qué no es unicameral? Porque existe la idea que usted con dos cámaras hace un proceso reflexivo y hay unos filtros, unos balances, y todo un procedimiento sobre este tema que obliga a que hagamos en ese proceso leyes bien hechas.

La principal responsabilidad que tenemos nosotros como legisladores es sacar leyes bien hechas, eso es; nosotros tenemos la potestad de hacer control político, muy a menudo ese tiene gran éxito, en algunos no lo tiene, pero el tema de hacer bien las leyes sí es fundamental, especialmente a nivel de las comisiones. Así que yo quiero dejar claramente, digamos, esta constancia en este sentido, porque me siento absolutamente impedido de opinar de manera inteligente y responsable sobre un proyecto que apenas ayer a las cuatro de la tarde recibimos la gaceta.

El Presidente:

Da el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Quiero arrancar por el final. Le quiero preguntar a la Sra. Secretaria si hubo algún voto negativo a la proposición con que se pedía que le diéramos debate al proyecto.

La Secretaria:

Responde negativamente.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

La intervención del Senador Sudarsky, a mi juicio, es a destiempo; yo aquí no tengo el interés de forzar absolutamente a nadie, los debates de los proyectos de ley tienen dos partes importantes. El primero en el que se discute la conveniencia y la constitucionalidad del contenido del proyecto, que fue la que yo expliqué hasta ahora; yo no he explicado más sino una conveniencia, en la que creo que todos estamos de acuerdo, y la constitucionalidad en la que no he visto ningún desacuerdo.

Realmente al único que yo vi pidiendo la palabra, y tengo que dar fe de eso, antes de que votáramos esa proposición, fue al Senador Ferro quien ha hecho una intervención que es de fondo, no es sobre el articulado, y es el cuestionamiento de que a partir del decreto-ley que produce la Presidencia de la República, de acuerdo a las facultades que nosotros le entregamos, no quedó establecido un departamento administrativo de gestión de riesgo; eso es de fondo porque aquí queda es como una unidad y entonces yo me hago una reflexión: En este proceso de las leyes nosotros le dimos una facultad al Gobierno Nacional a través de una ley; él usó esa facultad, pero ¿quién tiene la matriz legis-

lativa? Pues el Congreso, quien retoma, después de que se termina el período de facultades, la matriz legislativa y lógicamente que es en este momento en el que el Congreso puede retomar esa capacidad legislativa para modificar lo que el propio Gobierno ha propuesto, y entonces aquí nos vamos a encontrar con una discusión, a mi juicio, sana y válida y es, el Gobierno Nacional tiene una voz en la propuesta de un proyecto de ley y también tiene una voz en la producción de un decreto con fuerza de ley; inicialmente lo que yo he pretendido es articular los dos temas para no ponerme en oposición de la solicitud del Gobierno Nacional.

No es el Gobierno Nacional el que nos puso el proyecto anoche, fue el ponente quien lo presentó ante la mesa directiva y es la mesa directiva quien nos lo ha puesto el día de hoy. El Gobierno presentó este proyecto hace mucho rato ya pasó por Cámara, por comisión, por plenaria, y va para el tercer debate, que es el de esta comisión, entonces no es el Gobierno Nacional.

Tercero, yo le pregunto, señora Secretaria, si se están cumpliendo los términos de ley que establece la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria:

Manifiesta que se cumplió la radicación, la publicación y se anunció en una sesión distinta a la del día de hoy, convocada por la Mesa Directiva.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Estamos dentro de los términos de ley; yo no quisiera que pensáramos que con la intervención del Senador Sudarsky, sintamos que estamos violando la ley, nosotros estamos dentro de los términos de la ley.

Que cada uno tenga ocupaciones, es totalmente respetable, por el contrario, el Senador Carlos Baena presenta 4 proposiciones, quiere decir que el Senador Baena sí tuvo la oportunidad de leerlo y otros Senadores. Yo no quiero que esto parezca una imposición del Gobierno, lo que procedería aquí, si los Senadores están de acuerdo, es que nos devolvamos a la discusión macro porque si no es de esa manera, yo voy a preguntar en la Secretaría, Senador Sudarsky, si hay alguna proposición suya que modifique el articulado, y si la Secretaría me dice que no la hay, la discusión suya termina estando a destiempo; yo actuaría en esa dirección, y agradeciéndole la confianza que me pueden otorgar algunos colegas Senadores en la intervención que ha hecho el Senador Ferro, el Senador Guevara, el Senador Carlos Baena, si decidiéramos que las modificaciones hacia la Plenaria no sean unas modificaciones tan de fondo como se han expresado acá, si son unas modificaciones de fondo yo prefiero parar, que entremos a discutir, devolvamos la discusión al primer punto y entonces allí involucramos un tema de la necesidad de que esto sea un departamento administrativo del rango que se quiere aquí, y lo establecemos porque tenemos cómo hacerlo, podemos modificar ese tema. Segundo, si son unas modificaciones con las cuales nosotros podemos tener un consenso, en la prácti-

ca legislativa yo estoy de acuerdo que los comités no sean tan grandes, un comité de 18 personas no funciona, yo diría que podríamos ir hacia adelante.

Donde me encuentro en este momento es en la discusión del articulado; si ustedes están de acuerdo yo continúo en la exposición del articulado, teniendo en cuenta que no estamos violando absolutamente ningún procedimiento legal y vamos definiendo unas posiciones con las cuales yo me comprometería para llegar a la plenaria; si esas modificaciones son de un fondo tal que en la plenaria yo tengo que abordar la discusión de que por qué después de que ustedes aprobaron este articulado, yo voy y lo cambio tan contundentemente, prefiero que le gastemos a esto otros dos o tres días y volvamos con un tema, pero necesito conocer, tal como lo ha propuesto el Senador Baena, las proposiciones de quienes están aquí. Para mí no es válida una proposición de que no he tenido tiempo de leer el proyecto.

El Presidente:

Concede la palabra al Senador John Sudarsky.

Honorable Senador John Sudarsky Rosenbaum:

Yo en ningún caso presenté ninguna proposición, yo presenté una constancia, le pido por favor que respete la naturaleza de la intervención. Yo estoy registrando un hecho y dejando una constancia, y no permito que usted pretenda ponerme temas en mi boca cuando yo no lo dije, el hecho existe y la constancia se queda, porque efectivamente el proyecto se entregó ayer a las cuatro de la tarde, terminamos la sesión a avanzadas horas de la noche y esta mañana estuvimos trabajando sobre eso; ni posibilidad de hacer un debate ilustrado sobre el articulado y las proposiciones, lo que indica es que no he tenido tiempo de hacerlo y no lo puedo hacer responsablemente.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Podría servir de pronto el escuchar al Gobierno, a ver cuál fue la motivación para que quedara de esa forma la unidad y ya con base en eso podemos entrar a debatir ese punto, que es central de la discusión.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Quiero dejar una constancia frente a la gran oportunidad que se perdió de haber creado ese departamento administrativo, que era una propuesta que había salido aquí de la Comisión Sexta. No vamos a cambiar si nosotros no tenemos la posibilidad de tener el beneplácito del Gobierno frente a la estructura que se creó pero sí es bueno dejar la constancia porque después con el paso del tiempo

se va a terminar demostrando que aquí cada vez más se necesita una institución que sea capaz de responder frente al manejo del riesgo en Colombia que es lo que nosotros estamos buscando.

Yo estoy de acuerdo con la ponencia que ha presentado el Senador Plinio Olano, solamente había dos aspectos que me parecía que eran temas de revisar hacia la ponencia de segundo debate y que no va a variar en el fondo la construcción de la política pública en materia del manejo de riesgo en Colombia que son esos comités que terminan siendo tan grandes pero que tienen una gran responsabilidad y al final se termina diluyendo en funcionarios de tercero o cuarto nivel y si acá estamos creando esas instancias de coordinación, por qué tenemos que después de completar ahí 22 funcionarios para el conocimiento del riesgo que es uno de los problemas más graves que tiene este país, delegados en la responsabilidad de funcionarios de cuarto nivel y acá tenemos es que buscar que todo alcalde y gobernador le responda al país y a la autoridad por su omisión y negligencia en el manejo del riesgo.

Tenemos situaciones que se nos han anunciado en materia de desastre y yo pregunto, ¿dónde están las gestiones de esos alcaldes y gobernadores para que pueda darse respuesta? Aquí hay un caso típico. Senador Baena, el del departamento del Atlántico, el del municipio de Santa Cruz, han pasado ocho meses y vaya y pregúntelo usted a cada uno de los habitantes de ese municipio si le solucionaron los problemas por parte de la gobernación o por parte de Colombia Humanitaria, aquí terminó en una indolencia y lo que nosotros al crear esta política que no se está cambiando en nada su contenido, tenemos que exigir mayor responsabilidad de cada uno de esos funcionarios.

Entonces unos comités para el manejo del riesgo, para el conocimiento del riesgo y terminan siendo después delegados en funcionarios terceros; que el Ministro del Transporte responda ante el país y ante la Procuraduría por el caos vial, hay un desastre natural pero también había la advertencia acá que debían generarse unos recursos importantes y él es el Ministro del Transporte y si está bloqueado la mitad del país, que le responda la Procuraduría y demuestre si hubo negligencia en la toma de decisiones, eso tiene que ser así porque entonces todos esos debates de control político que hemos venido adelantando durante estos meses y el Senador Olano siendo Presidente aquí nos convocó en sesión permanente para que el Ministerio tomara decisiones y hoy cuando hagan ese balance, se darán cuenta que el Ministerio quedó atrás en muchas de las cosas que debían desarrollarse y las quejas son constantes.

Entonces, Senador Olano, en ese sentido tiene la confianza en mi caso como Senador para que usted continúe con la ponencia sino simplemente revisen esas dos instancias, al menos entonces no deleguen esa responsabilidad en funcionarios de tercero o cuarto nivel porque aquí nadie va a res-

ponder el día de mañana cuando haya un desastre en el país.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Viceministro del Interior Aurelio Iragorri Valencia.

Viceministro del Interior, doctor Aurelio Iragorri Valencia:

Este proyecto en toda su estructura nace en esta Comisión como fruto de varios debates, aquí me estrenaron en el mes de septiembre recién nombrado de Viceministro, el Senador Baena y el Senador Prieto tal vez fueron los citantes en ese momento, y se inició una discusión muy importante de la necesidad de que el Gobierno contara con una política, en ese momento ni siquiera estaba en una situación tan grave el fenómeno de la niña, apenas habíamos sentido las inclemencias del primer semestre.

Y ahí surgen varias inquietudes, una, la necesidad de contar con una política pública de gestión del riesgo, con una política como la que se refleja en este proyecto que no es improvisado, nace de un estudio de tres años que se hizo con el Banco Mundial y nace de la experiencia vivida en Colombia de la emergencia más grande que hemos tenido en la historia del país en temas de desastres naturales como fue el fenómeno de la niña y como sigue siendo hasta ahora. El primer punto es, gran parte de lo que ha sucedido, de las modificaciones y de los cambios positivos en estos temas, surgieron inquietudes que nacieron en esta misma Comisión, después fuimos citados a tres debates de control político con respecto al tema específico del invierno.

¿Por qué no un departamento y más bien una unidad? Realmente el tema de la alta consejería del buen Gobierno que fue quien coordinó todas estas reformas del Estado consideraron una oportunidad en el hecho de que en esta misma comisión se había planteado la necesidad de quitarlo al Ministerio del Interior, porque era una dependencia o una simple dirección del Viceministro como lo dijimos aquí mismo, aprovechando la decisión del Ministerio del Interior y de Justicia, con esa facultad se aprovechó para organizar el tema de gestión del riesgo.

Yo no tengo la respuesta exacta de por qué no un departamento pero sí puedo decir si la unidad sirve o no sirve. Hoy la oficina de gestión del riesgo o la dirección tiene 14 personas en nómina, así está diseñada hoy; atender semejante emergencia con 14 personas y 20 contratistas es imposible, lo que quedó previsto como estructura en ese decreto de la unidad es que tenga más de 94 personas. Después se vio la necesidad y el responsable del tema a futuro es el director de la unidad de gestión del riesgo. Ya no podemos separar esas responsabilidades en ningún comité y se estableció que eso también surgió de los debates aquí, la necesidad de contar con tres subdirecciones; una que es fundamental, que de eso no ha existido política en Colombia nunca y es el conocimiento del riesgo,

hay un subdirector responsable para ese tema con el director de la unidad; otra que es la prevención del riesgo que es la segunda subdirección y una tercera que es ya la atención del desastre como tal.

Así quedó la estructura y el tema de la nómina. ¿Qué ventajas tiene la unidad? Que depende directamente de la Presidencia, y la orden presidencial tiene mayor peso que lógicamente que la orden de un director como existe hoy en el Ministerio, que es un funcionario que depende del Viceministro. La Presidencia decidió que el Bienestar Familiar debía ser una dependencia de la nueva Agencia para la Prosperidad y no podía estar aparte porque quedaba debilitada y no fortalecida, y para fortalecerla la integró y en este caso consideraron que la mejor manera de que esto funcione como una política de Gobierno era involucrando desde la presidencia hacia abajo a todo el Gobierno Nacional; ¿que los comités son muy grandes? Es cierto, yo los estaba mirando ahora; los Ministros no pueden delegar sino en los Viceministros, dice además ahí para que no queden funcionarios de tercera, digamos que nosotros somos de segunda, no pueden delegar sino en los Viceministros, y esos comités lo que buscan es que ese trabajo de coordinación, de planeación, sea de todo el Gobierno Nacional, pero es un tema de planeación. Cuando uno mira las funciones de los comités no son funciones ejecutivas, es de recomendar, asesorar, planear, pero el responsable cuando compara la unidad con su nómina con el comité, es el director de la unidad con su subdirector, que habrá un subdirector para cada uno de los tres ejes fundamentales que rigen esta política que son, como ya lo dije, el conocimiento, la prevención y la atención.

Una cosa muy importante Senador Plinio, es una cuenta para cada uno de los temas para que con los recursos no suceda como antes del fenómeno de la niña, cuando llegamos había algo menos de 9000 millones para atender el resto de la emergencia, lo que quedaba en esa citación que se hizo en esta Comisión hasta el mes de diciembre y era apenas septiembre y en el fenómeno de la niña se invirtieron como 5 billones de pesos. Un punto importante es que quedaron unas subcuentas para que el Gobierno Nacional destine recursos específicos para cada una de esas políticas porque no sirve de nada tener un departamento si no se le asignan recursos ni se le asigna la suficiente gente. Entonces, quedó con la nómina necesaria que pasó de 14 personas a 92, con el poder que significa estar dentro de esa unidad de la Presidencia de la República, que significa el mando mismo del Presidente y del secretario general de la Presidencia, con los recursos necesarios que se van a asignar a cada una de esas políticas y con un responsable directo que es el director con sus tres subdirectores para que respondan por cada una de las políticas que definen este eje fundamental de lo que será la política de gestión del riesgo a futuro.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Me entusiasmo lo que yo hago y le pido a Dios que no me quite el entusiasmo por lo que hago porque después quiero apasionarme. Segundo, el ponente es también el tutor, por lo menos el vigilante de que el proceso legislativo vaya sin vicios porque uno le puede acomodar un vicio con solo una constancia, entonces la constancia quería dejarla sobre los términos.

Me había hecho llegar la Secretaría proposiciones que ha presentado el Senador Carlos Alberto Baena para el artículo 17, para el 43, para el 48 y un artículo nuevo, 17, 43 y 48, y tengo proposiciones que modifican mi ponencia en el artículo 52, 79, 80 y el 100. Si usted lo considera, señor Presidente, pudiésemos aprobar el resto del articulado dejando por fuera estos artículos y estos artículos los explicamos y los aprobamos independientemente.

El Presidente:

Somete a votación el resto del articulado que no tiene discusión solicitando a la Secretaria llamar a lista.

La Secretaria:

Llamado a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	SÍ
Baena López Carlos Alberto	SÍ
Ferro Solanilla Carlos	SÍ
López Maya Alexander	
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	
Suárez Mira Olga Lucía	
Torrado García Efraín	SÍ
Duque García Luis Fernando	SÍ
Delgado Blandón César Tulio	
Guevara Jorge Eliécer	SÍ
Olano Becerra Plinio	SÍ
Prieto Soto Eugenio	SÍ
Sudarsky Rosenbaum John	SÍ
Total votos favorables	9

Acto seguido informa que han sido aprobados con 9 votos favorables los artículos que de la ponencia que no tienen modificación.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano Becerra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Señor Presidente le presentaría estos cuatro artículos que son aprobados por el Gobierno y que yo he presentado, pero si los miembros de la Comisión quieren que se lean los artículos le pediría a la secretaria que los leyera y me subleven de eso por una afección que tengo.

El Presidente:

Solicita a la Secretaria que se sirva leer los artículos.

La Secretaria:

Lee los artículos:

Proposición del artículo 52

Junta Directiva del Fondo Nacional: La Junta Directiva del Fondo Nacional de Calamidades, en adelante Junta Directiva del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, estará integrada de conformidad con lo dispuesto en el Decreto-ley 4147 de 2011 y tendrá las siguientes funciones: **Primero**, señalar las políticas generales de manejo e inversión de los recursos del fondo y velar por su seguridad, adecuado manejo y óptimo rendimiento; **segundo**, velar por el cumplimiento e implementación de los objetivos del fondo; **tercero**, indicar de acuerdo con lo previsto en el artículo tercero del presente decreto la destinación de los recursos y el orden de prioridades conforme al cual *atendidos los objetivos del fondo frente a las disponibilidades financieras del mismo, existentes en cada caso*; **cuarto**, *recomendar los sistemas idóneos para atender las situaciones de naturaleza similar calificadas por la propia junta*; **quinto**, *absolver las consultas sobre las materias relacionadas con el objeto y objetivos del fondo que formule el Gobierno nacional o la sociedad fiduciaria que administre el fondo*; **sexto**, *determinar cuándo las circunstancias lo requieren y teniendo en cuenta los objetos y objetivos del fondo, los casos a los cuales los recursos pueden transferirse a título gratuito y no recuperable*; **séptimo**, *podrá determinarse la necesidad del personal para el cumplimiento de las funciones de la gerencia*.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena:

Sugiero leer sólo donde está la modificación, a menos que sea un artículo nuevo.

La Secretaria informa que casi toda la modificación es la que fue leída.

La Secretaria continúa: En el artículo 79, *Disposición de bienes*: El Gobierno Nacional podrá disponer de forma directa a través de convenios interinstitucionales con terceras entidades el uso y bienes y respecto de los cuales pese a la medida del decomiso preventivo o en el proceso de extinción de dominio o se encuentren extintos en exclusivo fin de atender necesidades relacionadas con los motivos de declaratoria de situación de desastre o calamidad pública. Cuando se trate de bienes sobre los cuales no exista una medida de extinción de dominio de carácter definitiva, la disposición de bienes solo podrá realizarse de manera provisional.

El artículo 80, *Transferencia de recursos*: El fondo nacional podrá transferir recursos de sus cuentas o subcuentas a entidades públicas de orden nacional o territorial y entidades privadas cuyo objeto social tenga la relación directa con las actividades que se requiere para atender la calamidad o desastre, para ser administrada por estas sin que para ello se requiera la operación presupuestal de alguna por parte de la entidad receptora. En el documento que ordena la transferencia, se indicará la manera expresa, la destinación de los recursos

los cuales se girarán en cuentas abiertas especialmente para la atención de desastres o calamidades públicas declaradas y estará exenta de cualquier gravamen. La administración de dichos recursos será responsabilidad del jefe de la respectiva entidad a la cual se le efectuó la transferencia y estarán sujetos al control fiscal ejercido por las respectivas contralorías. Corresponde a la junta directiva del fondo nacional de gestión de riesgo: Diseñar los procedimientos administrativos, operativos para la ejecución de las transferencias de recursos y de control administrativo de la utilización y legalización de los mismos, debe darse de conformidad con lo reglamentado para tal fin, expedida al ejecutivo.

Artículo 100. *Vigencia*. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

El Presidente somete a votación las proposiciones del Gobierno y después las proposiciones de los Senadores.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena:

El gobierno pide que en el numeral 3 supriman algo, en el artículo 52, numeral tercero que se diga “indicar la destinación de los recursos y el orden de prioridades conforme al cual serán atendidos los objetivos del fondo frente a las disponibilidades financieras del mismo existentes en cada caso.”.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Propongámoslo con la modificación que ha presentado el Senador Baena.

El Presidente somete a votación las proposiciones presentadas.

Secretaria:

Se somete a votación el artículo 52, el artículo 79, el artículo 80, el artículo 100 presentado por el Gobierno Nacional, por el Senador Plinio Olano y con la modificación presentada por el Senador Baena.

Llamado a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	Sí	Duque García Luis Fernando	
Baena López Carlos Alberto	Sí	Delgado Blandón César Tulio	
Ferro Solanilla Carlos	Sí	Guevara Jorge Eliécer	
López Maya Alexander		Olano Becerra Plinio	Sí
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando		Prieto Soto Eugenio	Sí
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	Sí
Torrado García Efraín	Sí		
		Total votos favorables	8

La Secretaria informa que han sido aprobados con 9 votos favorables los artículos mencionados.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

El Senador Carlos Alberto Baena ha presentado cuatro proposiciones; me voy a referir a dos en principio.

En el artículo 17, él propone agregar el numeral 9 que quedaría de la siguiente manera: *Establecer junto con los organismos de socorro los criterios de distribución de los recursos pertenecientes al fondo nacional de gestión del riesgo de desastres*. Nosotros estamos de acuerdo con esa proposición del Senador Baena, nos parece que es equitativa y les da un juego a los organismos de socorro locales también.

La otra proposición es al artículo 43 que es sobre la cooperación internacional en la gestión del riesgo; el Senador Baena propone que agreguemos un párrafo que diga *“el Gobierno Nacional a través del departamento administrativo para la prosperidad social en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y la unidad para la gestión del riesgo en un plazo no mayor a 90 días posteriores a la fecha en que se sancione la presente ley, establecerá un plan estratégico para fomentar y gestionar recursos jurídicos, financieros, físicos, humanos y técnicos de cooperación internacional y diplomacia humanitaria”*. Él había hecho la sustentación de esta proposición con lo cual estamos totalmente de acuerdo, yo le sugeriría que aprobáramos esos dos artículos o si me lo permite de una vez, la observación sobre el siguiente artículo, el modifica para que no sean 90 sino 180 días, eso no tiene problema.

Presentó una proposición que modifica el artículo 48, aumenta en el párrafo primero lo siguiente: *“De acuerdo a los criterios de distribución de recursos definidos previamente por el Consejo Nacional para la Gestión del Riesgo, es decir, es armónico con lo que ya aprobamos. Los criterios de distribución contendrán como mínimo indicadores de vulnerabilidad y amenaza ante desastres, condiciones de pobreza y desigualdad de la zona, serán establecidos por el Consejo Nacional de manera pública”*, Continúa esta frase que yo la sometería a discusión: *“y bajo la supervisión de la Contraloría General de la República en un plazo no mayor a 90 días posteriores a la fecha en que se sancione la presente ley”*. Yo propondría que le quitáramos la supervisión de la Contraloría General de la República, porque si lo dejamos le vamos a quitar la facultad de control posterior. Entonces, en ese artículo tal como él lo presenta, quitando únicamente donde dice *“y bajo la supervisión de la Contraloría General de la República”*, el plazo continúa, ¿lo mantenemos en 90 días o lo ponemos en 180 días?

El último artículo es un artículo nuevo, lo propone el Senador Baena, control para recursos de desastre, dice *“facúltase a la Contraloría General de la República para ejercer control posterior excepcional sobre el manejo de los recursos propios del municipio o departamento cuando estos provengan del fondo de gestión del riesgo los cua-*

les estuviesen destinados para la atención de desastres”. Quisiera dejarle la discrecionalidad a la Contraloría porque si nosotros le damos la facultad como un ordenamiento, entonces la función de las Contralorías locales y departamentales terminan no existiendo, pero como conocemos el trámite de la facultad excepcional que es a través de una proposición en cada caso, le propondría al Senador Baena lo siguiente: Sentémonos con la Contralora, le proponemos el artículo, si la Contralora está de acuerdo en aceptar esa facultad de manera discrecional lo podemos meter ahí, si no está de acuerdo, nosotros con este artículo estaríamos modificando la ley que determina los eventos en los cuales la Contraloría debe actuar de manera excepcional. Mi propuesta sobre el artículo sería que antes de que pongamos la ponencia para el último debate, los dos consultemos a la Contralora, no por escrito sino verbalmente y concertamos este artículo los dos.

Con esas consideraciones tendríamos para discusión el artículo 17, el 43 y el 48, con esos completáramos los artículos con que viene la ponencia.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Estoy de acuerdo, quizá en el último artículo. En el artículo nuevo podríamos dejar algo así como *facúltase a la Contraloría General de la República para ejercer discrecionalmente el control*, exactamente, pero sí podemos ahondar en el tema lo dejaríamos para el último debate de modo que acojo lo planteado por el doctor Plinio Olano.

El Presidente excluye la proposición, anuncia que se cierra la discusión y que se votará las proposiciones en las cuales se modificaban dichos articulados.

La Secretaria:

Vamos a votar los artículos 17, 43 y 48 leídos por el Senador Plinio Olano:

Llamado a lista:

Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado	Sí.	Baena López Carlos Alberto	Sí.
Delgado Blandón César Tulio	Sí.	Duque García Luis Fernando	
Ferro Solanilla Carlos Roberto	Sí.	Guevara Jorge Eliécer	
López Maya Alexander		Olano Becerra Plinio	Sí.
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	Sí.	Prieto Soto Eugenio	Sí.
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	Sí.
Torrado García Efraín	Sí.		

Acto seguido informa que han sido aprobados con 9 votos favorables los artículos 17, 43 y 48 faltantes para la aprobación del articulado.

El Presidente abre la votación para el articulado del proyecto de ley, del título y tránsito a la Plenaria del Senado; anuncia que va a cerrarse, anuncia que queda cerrada, ¿pregunta a la comisión si lo aprueba?.

Secretaria:

Llamada a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	Sí	Duque García Luis Fernando	Sí
Baena López Carlos Alberto	Sí	Delgado Blandón César Tulio	
Ferro Solanilla Carlos	Sí	Guevara Jorge Eliécer	Sí
López Maya Alexander		Olano Becerra Plinio	Sí
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	Sí	Prieto Soto Eugenio	Sí
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	Sí
Torrado García Efraín	Sí		
		Total votos favorables	9

El Presidente informa al Senador Jorge Hernando Pedraza que se está votando articulado del proyecto de ley, título y tránsito a la Plenaria del Senado, y le solicita que pida la palabra y que con mucho gusto se la dará. Solicita a La Secretaria dar lectura al título del proyecto.

Secretaria:

Título del proyecto: *por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el sistema nacional de gestión del riesgo de desastres y se dictan otras disposiciones*. Informa que ese es el título que trae la ponencia.

A continuación informa que ha sido aprobado con 9 votos favorables el articulado, título del proyecto y el tránsito para segundo debate.

El Presidente designa al Senador Plinio Olano ponente para segunda debate y le concede el uso de la palabra.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Quedamos con tres artículos de fondo para discutir en la siguiente ponencia. El artículo nuevo que presentó el doctor Carlos Alberto Baena, los dos artículos que identifican a La Previsora como la entidad fiduciaria que administrará el Fondo. Quiero hacer una consulta sobre eso y le pido al Senador Luis Fernando Duque que nos ayude; Luis Fernando Duque ha sido miembro de las comisiones económicas todo el tiempo que ha estado en el Congreso, tenemos la duda de si una ley puede identificar puntualmente que los recursos del fondo los maneje La Previsora, yo estoy pensando que mejor coloquemos una entidad fiduciaria del orden estatal. Para la ilustración de todos los Se-

nadores, le podemos hacer unas modificaciones a la composición de los comités y que le demos un debate al tema de si es unidad o si es un departamento administrativo.

El Presidente concede el uso de la palabra al señor Viceministro Aurelio Iragorri.

Viceministro del Interior, doctor Aurelio Iragorri Valencia:

Este es un proyecto que no solamente le interesa al Congreso de la República, al Gobierno, sino a Colombia entera, que está esperando una efectiva política del manejo de la gestión del riesgo para poder cambiar situaciones como las que se han presentado hoy.

Simplemente quería explicar un poco cuál es el tema de La Previsora; en la presentación del proyecto inicial en la Cámara de Representantes se hablaba que los recursos se manejan a través de La Previsora S.A. y así se vienen manejando. Si no se establece en este proyecto de manera determinada en dónde se hace el manejo de los recursos, podemos quedar en un limbo con respecto al manejo actual de la emergencia que se está realizando a través de La Previsora, entonces, nos tocaría hacer un proceso licitatorio o, si es a través de una entidad del gobierno, ya averiguamos Senador y hay dos entidades fiduciarias en el Gobierno, no sólo La Previsora sino también Fiduagraria, esa era la inquietud.

En el Decreto-ley 919 que es anterior a este proyecto está mencionada La Previsora. Entonces, la inquietud es simplemente el hecho de no quedar en ese limbo en pleno manejo de la emergencia o cuando las cuentas están habilitadas por ley es en esa entidad y a través de ella es que se viene manejando, son los artículos 47 y 48 del proyecto de ley.

Estamos pendiente de cualquier inquietud para la presentación de la ponencia en la plenaria.

Presidente:

Agradeciéndoles aquí a todos los compañeros la aprobación de este importante proyecto de ley, esperamos que el Gobierno y conjuntamente con el Congreso se sigan tomando las mejores decisiones a favor de tanta situación tan difícil y tantas catástrofes que se nos han presentado en los últimos meses y que al país se le puedan dar soluciones.

A todas esas poblaciones vulnerables, a todas esas familias damnificadas y hoy cuando vivimos todas esas grandes emergencias lo más importante es poder atender y sobre todo poder tener todas estas alertas tempranas, poder dar y hacer esas gestiones necesarias para la buena salida a los problemas de los damnificados y de las familias que hoy afronta el país y de los mismos sectores económicos.

El Presidente solicita continuar con el siguiente punto del orden del día.

Secretaria:

Proyecto de Ley número 79 de 2011 Senado, número 100 de 2010 Cámara, *por medio del cual*

se modifica el párrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

Autores: honorable Senador *Fuad Char*, Representante *Luis Eduardo Díaz Granados* y Ponente: honorable Senador *Mauricio Aguilar*.

El Presidente, honorable Senador César Tulio Delgado Blandón:

Solicita a la Secretaría que se sirva leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

Secretaría:

Dese primer debate al Proyecto de Ley número 79 de 2011 Senado, número 100 de 2010 Cámara, por medio del cual se modifica el párrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla, de acuerdo al texto original del proyecto de ley, el cual se permite adjuntar, presentado por el honorable Senador *Mauricio Aguilar Hurtado*.

El Presidente: Otorga la palabra al honorable Senador *Mauricio Aguilar*.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

El objetivo de este proyecto, el primer debate de Senado y de la cual se viene haciendo su trámite en el Congreso de la República, es modificar o distribuir estas competencias para el mantenimiento de los últimos 30 kilómetros del río Magdalena en el canal de acceso al puerto de Barranquilla que actualmente está a cargo de la Corporación Grande del Río Magdalena, Cormagdalena.

Este proyecto busca que esta labor de encausamiento y mantenimiento hoy sea compartida por el Instituto Nacional de Vías que es el encargado de la Administración y la infraestructura portuaria exceptuando el puerto de Barranquilla, según la Ley 1242 del 2008 y Cormagdalena. Por eso en razón de este importante proyecto, las tareas de mantenimiento o de rehabilitación y dragado de estos últimos 30 kilómetros que realiza Cormagdalena, tiene como fuente de financiación el valor correspondiente al 60% de las contraprestaciones que paga la sociedad portuaria y concesionarios del puerto de Barranquilla que por su uso solo alcanzan la suma de 400 millones de pesos, pero hoy cuando hablamos de recuperar la navegabilidad de este importante recurso natural, de generar hoy otra alternativa de transporte como es el transporte de carga y de pasajeros, pero más enfatizado al de carga, es necesario que de forma oportuna se decida que estas actividades se amplíen de forma necesaria, que las competencias administrativas también las podamos llevar a través del Instituto Nacional de Vías para poder así mismo apalancar mayores recursos que hoy demandan para poder hacer un verdadero dragado a este importante río y sobre todo, para darle la importancia a este puerto que tenemos los colombianos como es el puerto de Barranquilla.

Quería mostrar unos datos importantes: al puerto de Barranquilla en el 2010 ingresaron 643 buques, se movieron 3.096 millones de toneladas de carga de las cuales 2107 millones de toneladas fueron importaciones, 976.000 toneladas en exportaciones y 10.993 toneladas en cabotaje. Para el 2011 con corte a septiembre se han movido 3.192 millones de toneladas de carga y han ingresado 704 buques, lo que ha demostrado la favorabilidad y el uso de este importante puerto, por eso es necesario y fundamental que podamos asegurarle los recursos y podamos darle la verdadera importancia.

El Invías anunció que finalizó la obra del dragado del Canal de acceso al puerto de Barranquilla con una inversión de 10.000 millones de pesos, lo que permitirá que más buques de mayor tamaño, de mayor magnitud llegaran a la ciudad y generaría la entrada de 10.000 toneladas de carga más por buque, 6.430 millones de toneladas al año.

Hoy cuando hablamos del firmado del tratado de libre comercio con los Estados Unidos, ya que todos los canales de acceso del puerto de Barranquilla como los Puertos de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura, deben tener condiciones que nos permitan ser competitivos y poder generar estos ingresos. Por esto es importante, de una manera ágil, viendo cómo se ha estudiado el articulado de manera detallada, solicitarles de manera respetuosa aprobar este proyecto para que pase a segundo debate de Plenaria del Senado y así realmente le podamos dar la oportunidad a uno de los puertos insignia de nuestro país, que tenga los recursos, se le asegure realmente la transformación pero sobre todo, también generar competitividad cuando hablamos de estos tratados de libre comercio que nos van a permitir el intercambio comercial, pero así mismo la entrada y salida de nuestras mercancías, de las mismas exportaciones y las importaciones que realizamos a diario para el buen funcionar de la economía de nuestro país. Con eso termino el informe y solicito que someta a consideración el articulado y aprobación de este proyecto.

El Presidente cede la palabra al Senador *Carlos Ferro*.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Esta propuesta que está haciendo el Senador *Fuad Char* como autor de este proyecto, está modificando una norma que nosotros aprobamos en esta Comisión Sexta, que es el llamado código fluvial, y después de una serie de acuerdos que se lograron con todos los sectores, queríamos establecer unas responsabilidades de quién tenía que velar por todas las obras en materia de encauzamiento del río Magdalena y se la dimos a la Corporación Autónoma Regional que había sido creada por Constitución Nacional y tratamos de lograr deslindar las responsabilidades del Invías frente a ello y para eso también a través de esas normas progresivamente se le iban a entregar todos los puertos para que los que estaban sobre el río tuvieran el manejo de la Corporación.

Las modificaciones que hoy se pretenden en ese sentido es volverle a entregar responsabilidad a Invías en una parte que ya en ese momento nosotros habíamos definido que era una responsabilidad de esta corporación, que era la única que estaba creada precisamente por Constitución Nacional. Puede ser este un proyecto de ley que quede con una responsabilidad de Invías pero que al final no se vaya a cumplir y a mí me asalta esa duda porque lo que buscamos era que por Constitución, todos los recursos que recibía en el manejo los tuviera Cormagdalena para que le respondiera. Si acá vamos a hacer alguna cosa distinta de que Invías entre a generar un recurso cuando ya habíamos logrado ese acuerdo, me parece que al final esté proyecto de ley no va a ser tan importante porque solamente estamos asignando es la responsabilidad a Invías que ya se la habíamos quitado en la modificación cuando se la entregamos en el Código Fluvial a Cormagdalena.

Me queda esa preocupación porque sé que en el fondo no va a ser nada distinto, de todos modos yo hago la advertencia sobre este tema, es que no va a cambiar en nada esto y en cambio sí vamos a diluir la responsabilidad que debía tener la Corporación porque es la que recibe los recursos, porque es la que debe tener los compromisos y por lo que en la Constitución Nacional se creó.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Mauricio Aguilar.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Lo que realmente se ha querido generar es un poco más de compromiso. Hoy nosotros vemos que los recursos que se le están invirtiendo a este Canal realmente han sido muy pocos, ese proyecto que tuvo sus discusiones en Cámara y que llega aquí a Senado es precisamente porque nosotros necesitamos mayores compromisos del Instituto Nacional de Vías, es importante, se le consultó y por eso vimos que se quiere realmente es asegurar unos recursos fundamentales e importantes para recuperarlo y sobre todo, generarle mayor inversión y mayor competitividad al mismo puerto.

El Presidente concede el uso de la palabra al honorable Senador Luis Fernando Duque.

Honorable Senador Luis Fernando Duque García:

Me llama la atención el debate interesante que se ha suscitado entre el Senador Aguilar y el Senador Ferro y creo que lo que podríamos hacer o sugiero muy comedidamente, que incorporen al Senador Ferro como ponente o una subcomisión para que ustedes estudien y discutan la viabilidad o la conveniencia o si realmente hay alguna circunstancia de fondo, para que el proyecto pueda tener una fluidez y no tenga algunos tropiezos en la presentación de ponencia para segundo debate.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Mauricio Aguilar Hurtado.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Le quiero decir al Senador Ferro lo que se ha venido viendo en el país debido a las situaciones difíciles que hoy afrontamos; por eso a pesar de que la responsabilidad es de la Corporación, lo que se pretende es que también le podamos asegurar recursos, le podamos brindar ese acompañamiento. El mismo Cormagdalena no tiene recursos para poder atender todos estos proyectos, es fundamental, es importante.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Hay una motivación del proyecto y más con el director del Invías de Barranquilla, eso podría asegurar unos recursos para ese tema. Pero propondría lo siguiente para que quedemos claros en ese punto y coadyuvar un poco la proposición que ha hecho el Senador Luis Fernando Duque. Hagámosle una consulta al Instituto Nacional de Vías a ver si está de acuerdo en adoptar o asumir ese compromiso porque si no, lo que vamos a hacer es estructuralmente a dejar en el presupuesto que el instituto ahora asuma unas funciones diferentes a las que tiene hoy en el tema carretero.

Hagamos esa consulta, no se necesita por escrito, hagamos una visita al director del Invías y con el concepto que nos dé, nosotros procederíamos a votar el proyecto.

El Presidente concede la palabra al doctor Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Quiero dejar la constancia, indiscutiblemente todo recurso que se le pueda asignar al río Magdalena, el mayor afluente que tiene este país, es indiscutiblemente bienvenido. Pero acaba de decir el Senador Plinio Olano una cosa que sí tenemos que revisar frente al tema; los porcentajes se mantienen gracias a que se entregaron y se le van a entregar en los próximos años a los puertos que están y que manejaba Invías sobre el río Magdalena.

El tema es que ahora es una circunstancia especial, y lo acaba de mencionar el Senador Olano, terminemos entregando unos recursos de vías terciarias adicionales que no sabemos cuánto, para precisamente proteger los últimos 30 kilómetros que llegan a Barranquilla que es la situación y ahí sí el reclamo el día de mañana para nosotros cuando nos digan "oiga, del presupuesto de Invías está saliendo 5.000, 20.000, 30.000 o 40.000 millones de pesos para el mantenimiento del río", cuando en este proceso de aprobación del código fluvial nosotros establecimos cuáles eran los recursos que iban a venir directamente y en la ley está la obligatoriedad. Lo único que está haciendo esta ley es dándole la orden a Invías que invierta en ese río y resulta que hoy Invías no tiene ni siquiera recursos para el mantenimiento de vías terciarias para ninguno de nuestros departamentos y eso sí deja una

preocupación que debíamos revisar, Senador Aguilar, por encima de cualquier circunstancia porque lo único que está haciendo esta ley es dándole una facultad a Invías para que invierta en el río.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Mauricio Aguilar.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Presidente, yo solicito que nombremos esa comisión, les vamos a consultar de manera formal al Instituto Nacional de Vías para que también nos dé la confirmación de que, si se acepta, se incluye estas funciones o estas responsabilidades y sino para votarlo positiva o negativamente.

Solicitamos el aplazamiento de esta discusión del debate mientras, en el menor tiempo de este periodo tener ya una respuesta positiva.

El Presidente: somete a consideración el aplazamiento de la discusión del Proyecto número 79 de 2011 Senado.

La Secretaria informa que ha sido aprobado el aplazamiento de la discusión del proyecto de ley.

El Presidente da continuidad a la sesión con el siguiente punto del orden del día.

Secretaria:

Proyecto de Ley 102 de 2011 Senado, por medio de la cual se modifica el literal f) del artículo 7° de la Ley 1276 de 2009, publicado en la *Gaceta del Congreso* 861 de 2011. Autores: honorable Senador *Carlos Baena* y Representante *Gloria Stella Díaz*.

Ponente: honorable Senador *Carlos Baena*.

El Presidente solicita a la Secretaria leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

Secretaria:

Proposición:

Se solicita a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado, dar primer debate al Proyecto de Ley 102 de 2011 Senado, *por medio de la cual se modifica el literal f) del artículo 7° de la Ley 1276 de 2009*.

Cordialmente presentada por el honorable Senador *Carlos Alberto Baena*.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador ponente *Carlos Baena*.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Este es un proyecto sobre los gerontólogos, aparentemente muy sencillo pero tiene su implicación porque son las personas que están trabajando con los adultos mayores, tienen la profesión de gerontólogos pero en la ley de adulto mayor que se expidió aquí en el Congreso en el año 2009, se definió gerontólogo como geriatra, entonces al definirlos como geriatras ya no les están dando empleo porque el geriatra tiene que ser un médico y los gerontólogos no tienen que ser médicos sino que son personas que hacen otra labor diferente, no clínica, pero sí de integrar al adulto mayor, de

acompañarlo, de apoyarlo, de estar en proyectos sociales, colectivos, comunitarios, de modo que los adultos mayores están protestando y también los gerontólogos porque los dejaron mal, sin empleo y los adultos mayores están sufriendo los efectos de esa falla en la definición.

Está aquí la Ley 1276 de 2009 que es la que establece nuevos criterios para atención integral del adulto mayor en los centros vida, una ley del Congreso. En el artículo 7° de las definiciones se empieza a definir qué es un centro vida, qué es el adulto mayor, qué es la atención integral, qué es la atención primaria del adulto mayor, qué es geriatría y qué es gerontólogo, entonces, cuando dice que es un “profesional de la salud especializado en geriatría”. Lo que nosotros estamos haciendo es “corrijamos eso” porque con la ley no estamos haciendo nada, estamos bloqueando el servicio y la ayuda al adulto.

Proponemos con el proyecto definir gerontólogo de la siguiente manera: *profesional de la salud titulado de centros debidamente acreditados para esta área específica del conocimiento, que interviene en el procedimiento de envejecimiento y vejez del ser humano como individuo, desde el punto de vista colectivo, desde una perspectiva integral con el objetivo de humanizar y dignificar la calidad de vida de la población adulta mayor*. Ese es básicamente el proyecto.

El Presidente pone en consideración la proposición con que termina el informe de ponencia del Proyecto de Ley número 102 de 2011, *por la cual se modifica el literal f) del artículo 7° de la Ley 1276 de 2009*, acto seguido le concede el uso de la palabra al honorable Senador *Pedraza*.

Honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Le sugeriría una sucinta aclaración al autor y ponente del proyecto, el doctor *Baena*, en algo que me presentaría una duda y que desde luego hay que dirimirla. Hay gerontología como especialidad, digamos, de postgrado de la medicina y lo que aquí se pretende es darle autonomía a una especie de licenciatura en donde el gerontólogo no necesariamente deba ser médico para dedicarse, por supuesto, a la atención de la segunda juventud, de la tercera edad o de la primera edad de la vida, sobre ello habría que acompañar el proyecto y no sé si desde luego tengamos ya o a lo largo o en la reglamentación se pudiera hacer la colegiatura de este tipo de profesiones porque cuando nosotros hemos procedido hacer aquí normas sobre las colegiaturas siempre aparecen, universidades de garaje, con muchas quejas sobre los contenidos académicos de las profesiones inscritas ante el Ministerio de Educación; adicionalmente a eso porque hay una serie de parámetros que para este caso particular el Ministerio de la Salud determina como mínimos para poder ejercer este oficio, es decir, conciliar un poco la voluntad del Estado entre el Ministerio de Educación con el pécsum de lo que es la carrera del gerontólogo como tal como una licenciatura.

Esa parte es simplemente para que nos ilustre a efecto de que no se preste para una colisión de intereses y una competencia desleal, y además de eso para una apertura sin límite y sin control de facultades en las universidades, que finalmente van a saturar mercado y van a dejar unos profesionales con muchas expectativas, pero con muchas frustraciones después de 4 o 5 años de estudio ejercer un oficio como este.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Carlos Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

No sé si en la redacción estemos cubriendo el riesgo que usted plantea, porque dice: “*Gerontólogo, profesional de la salud*”, es decir, que le está dando ese rango, no propiamente de licenciatura, y dice “*titulado de centros debidamente acreditados para esta área específica del conocimiento*”, entonces creo que estaríamos blindando ese riesgo que el doctor Pedraza está planteando.

Honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Encuentro en el numeral 4 una redacción que hace plena claridad sobre el tema, que es que el gerontólogo en ningún momento es especialista en geriatría; yo creo que eso ya nos deja con mucha tranquilidad para que no se preste para esa confusión que...

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Correcto.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Eugenio Prieto.

Honorable Senador Eugenio Prieto Soto:

Quiero hacer una observación que me parece importante sobre el tema que ha tocado el doctor Pedraza: En esta comisión debemos asumir el tema de las colegiaturas, no de colegiaturas individuales para profesiones. Yo creo, doctor Pedraza, que ese ha sido el problema para que Colombia no pueda tener unas colegiaturas; desarrollarlo constitucionalmente mediante una propuesta de acto legislativo permitiría que el país tenga colegiaturas organizadas y que cada profesión, después de que lo desarrollemos constitucionalmente, pueda crear sus colegiaturas de acuerdo a sus propias capacidades y a sus propias posibilidades, a la voluntad, al ejercicio de solidaridad de sus miembros y a lo que se pueda hacer. Me parece que es una buena propuesta, doctor Pedraza, y con mucho gusto lo acompañaría a que avanzáramos en ese rumbo el próximo año.

El Presidente Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Quería proponerle hacer la proposición de omisión de la lectura del articulado y del título del proyecto; ese es un proyecto realmente pequeño, entonces en una sola votación aprobemos el pro-

yecto tal como fue presentado en la ponencia del Senador Baena.

El Presidente pone a consideración de los honorables Senadores el Proyecto de Ley 102 de 2011, el informe de ponencia, la omisión de la lectura del articulado, el articulado, el título del proyecto y que pase a segundo debate en la Plenaria del Senado.

Secretaria:

Llamado a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	Sí	Duque García Luis Fernando	
Baena López Carlos Alberto	Sí	Delgado Blandón César Tulio	Sí
Ferro Solanilla Carlos	Sí	Guevara Jorge Eliécer	
López Maya Alexander		Olano Becerra Plinio	Sí
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	Sí	Prieto Soto Eugenio	Sí
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	
Torrado García Efraín			
		Total votos favorables	9

Acto seguido informa que ha sido aprobado con 7 votos favorables la proposición con que termina el informe, la omisión de la lectura del articulado, el articulado, el título del proyecto y dese segundo debate.

El Presidente solicita que se den los trámites necesarios para que pase a la Plenaria del Senado. Da continuidad con el siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Discusión y votación del Proyecto de Ley número 016 de 2011 Senado, *por medio de la cual se establecen los requisitos previos para limitar el tránsito vehicular en los entes territoriales del país*. Presentada por el honorable Senador Carlos Alberto Baena.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Carlos Alberto Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Todos sabemos lo que ha pasado con el pico y placa, ahora es una medida que ni se estudia, que ha causado afectaciones económicas inmensas; lo que proponemos aquí es se obligue a los alcaldes a hacer unos estudios antes de expedir la norma, que la Superintendencia de Puertos lo controle; también una compensación tributaria, que si a la gente la obligan a dejar el carro tantos días al año en la casa, pues que le descuenten el impuesto a vehículos, nos parece que es algo justo. Que hay excep-

ciones, que pueden declarar pico y placa cuando circunstancias de orden público, calamidad pública lo ameriten.

También una norma que es de unificación en todo el territorio nacional, porque uno muchas veces pasa de Ibagué a Bogotá y se encuentra de sorpresa con el pico y placa, entonces cada ciudad o cada municipio tiene un pico y placa diferente y uno no puede movilizarse por el país. Lo que se busca es que el Ministerio de Transporte reglamente este tema y establezca una unificación a nivel nacional de unos horarios, que le permitan a la gente movilizarse por todo el territorio nacional, por los municipios, para facilitar la movilidad en el país.

Hay un artículo transitorio que quienes ya hayan decretado el pico y placa, lo pueden mantener, pero tienen 6 meses para hacer los estudios y justificar la medidas sin perjuicio de lo que ya estamos estableciendo, para tratar de unificar el pico y placa en todo el país, pues esto ayuda a la competitividad, a la generación de empleo y nos parece que mira la parte social.

El Presidente concede la palabra al Senador Eugenio Prieto.

Honorable Senador Eugenio Prieto Soto:

Los planteamientos son válidos, todos hemos vivido las tragedias en nuestras ciudades, sobre todo en las grandes ciudades, de lo que es el pico y placa; algunos territorios lo tienen por todo el día, como en la ciudad de Bogotá, en mi tierra es por horas, pero se repite el día de la semana y obviamente uno tiene que hacer el análisis ponderado de la situación: la medida ¿es útil? Sin duda alguna que sí; la medida ¿logra agilizar, descongestionar, mejorar el tráfico? Estamos de acuerdo; la medida no es equilibrada, equitativa, justa con los ciudadanos desde el ejercicio de la libre movilización y de la tenencia de un vehículo de su propiedad o de varios. También estamos completamente de acuerdo. Pero me preocupa particularmente el tema de cómo organizar adecuadamente el tráfico, la movilidad en nuestros grandes centros urbanos.

Yo pediría el análisis, doctor Baena, de incluir dos o tres aspectos que me parecen recomendables, recuerde que los territorios tienen una categorización, yo acojo lo de los 6 meses, pero para ciudades de categoría especial me parece que deberíamos darle siquiera un año de gradualidad al estudio porque son más complejas; segundo, me parece que se debe estimular la utilización del servicio público del transporte en esa misma medida, es decir, cómo se estimula el servicio público y cómo se estimulan los sistemas integrados de transporte, que es uno de los grandes problemas que tenemos porque no estamos legislando aquí, doctor Plinio, bajo esos sistemas integrados de transporte, hemos hecho una legislación acá que los está dejando por fuera.

Finalmente, así como se pide una compensación tal vez desde el punto de vista tributaria para el tema del pico y placa, pues hay ciudades que

por la congestión es imposible entrar a algunos lugares fundamentales del centro, entonces, también démosle la posibilidad a la alcaldía, al territorio de que a los vehículos de determinada posibilidad, que estén entrando a un perímetro del territorio muy central, pues también tengan un costo más alto por hacerlo. Yo creo que es lo que compensaría y equilibraría un poco la medida, que en buena hora me parece válido el que se piense en buscar unificarla, en la medida de que se realice a nivel nacional, estoy completamente de acuerdo, uno no puede pasar de un municipio a otro y en un municipio con un pico y placa y en otro con otro, y los afectados somos los usuarios del sistema de transporte. Yo le dejaría esas tres inquietudes, doctor Baena, que me parece importante que las analice.

El Presidente concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Yo estoy de acuerdo con el objetivo del proyecto, me parece que lo que hemos venido haciendo es a tientas, sin base en estudios, sin una investigación clara y más bien como tratando de tomar decisiones muchas veces a la ligera que se convierten en normas.

Estaría de acuerdo en que aprobáramos la proposición con que termina el informe, pero haría dos modificaciones: La primera, en el artículo 1º: *“Todo acto administrativo tendiente a restringir la circulación de vehículos automotores particulares y, o –nos faltaría una “y/o”- de servicio público –porque puede ser o particulares o de servicio público, no las dos incluidas– de transporte en el perímetro urbano del territorio nacional”*, porque esta restricción como quedaría así, quedaría posibilitando prohibir la circulación en el territorio nacional en zonas urbanas y rurales. Yo creo que nosotros nos estamos identificando con el tema de que es en lo urbano, en las áreas urbanas del territorio nacional.

Yo le propondría que no nos metamos con el tema contemplado en el numeral sexto, que pide establecer medidas de compensación tributaria que sean proporcionales al tiempo de restricción vehicular, porque nos vamos a ganar muchas administraciones que van en contra de esto, entonces si la restricción de hoy, dos días, estamos hablando de dos en siete días son como un 20%, de una vez el castigo tributario por este tema a los municipios. No me metería en ese enredo porque puede dañarnos el proyecto.

El Presidente: Tiene la palabra el Senador Mauricio Aguilar.

Honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Gracias Presidente. Yo también estoy de acuerdo con ese importante proyecto del Senador Baena. Simplemente, me asalta la duda y es que hay ciudades en las cuales la restricción es para dos dígitos y para otras ciudades es de cuatro dígitos. Entonces, pues no sabría cómo se manejaría, si se

implementa unificar y que eso sería importantísimo, cómo se manejaría si en una ciudad son de dos dígitos y otra de cuatro, no se pudiese coincidir con los números.

Es importante y me parece que realmente le damos una herramienta a los conductores, sobre todo cuando se trasladan a una ciudad, o el decir hoy 1, 2, 3, 4 y si en otra ciudad, que yo voy para Tunja, entonces sólo sea de dos, ¿qué pasaría ahí? Entonces, pienso que al unificarse tendría que ser para todos de cuatro dígitos o de dos dígitos.

Presidente:

El proyecto es muy interesante y a mí me gustaría incluso que aprovecháramos para modular la oferta y la demanda de vehículos, de venta; nosotros de alguna manera pudiéramos hacer un ejercicio de unificación en el pico y placa para frenar ese estímulo de que las familias tienen dos y tres carros para ello. Acto seguido concede el uso de la palabra al Senador Carlos Baena.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Como tenemos quórum, no sé si fuera posible avanzar en el proyecto como está y de pronto para plenaria introducimos ajustes, como hemos venido haciendo, e introduciríamos lo que planteó el doctor Plinio Olano, el “y, o” y en el perímetro urbano; quedaríamos pendientes con lo que dijo el doctor Eugenio Prieto, de incluir las medidas de estímulo.

Tengo mis dudas con lo de la compensación tributaria, porque de todos modos me parece que eso es justo, pero yo entiendo que lo que usted dice es por cuestión de trámite y oposición a nivel nacional, entonces podríamos suprimirlo y presentaríamos un proyecto de ley aparte sólo para eso, que modifique el impuesto de vehículo y que diga específicamente que en ese tema habrá compensación, y propondría que avancemos así como está el articulado y ya para plenaria hacemos los ajustes que se habrían hecho.

Lo del tema de los peajes, doctor Prieto, me parece que debería ir por otro proyecto; yo entendí es que cuando vayan a ingresar al centro de las ciudades tengan que asumir el pago de una tasa, pero no tendría una relación directa con el pico y placa, entonces lo podríamos considerar ya en otro proyecto.

Sería la propuesta que lo votáramos y que hiciéramos esos ajustes para plenaria.

El Presidente concede la palabra al Senador Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

El tema de las tasas o los peajes al ingreso de la ciudad merece otra discusión y de entrada no lo respaldo.

El Presidente informa que el Ponente aceptó la exclusión del numeral seis del artículo 1º, que

tiene que ver con la compensación tributaria. Concede el uso de la palabra al Senador Carlos Ferro.

Honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

¿Por qué con las modificaciones que hemos pretendido y el martes lo votamos sin ningún problema el proyecto, por qué no alcanzamos?

El Presidente otorga el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Yo resumo en lo siguiente, si le parece al ponente: Primero, “y, o”; segundo, determinar que es en las zonas urbanas; tercero, retirar el artículo 6º; y cuarto, para las ciudades de más de un millón de habitantes colocar un año y para las otras 6 meses.

El Presidente propone con las modificaciones y la discusión que se ha hecho, y en la próxima sesión le abrir el espacio a la aprobación del proyecto.

Honorable Senador Carlos Alberto Baena López:

Creo que estamos convocados para conjuntas con el tema de televisión y como hay mensaje de urgencia estamos obligados a asumir ese tema. Por eso le solicito a los colegas que aprobemos teniendo en cuenta lo que dice el doctor Plinio Olano, con esas modificaciones; de pronto lo del año lo aclaramos ya para plenaria, tomo en cuenta las consideraciones; aclaro que lo de los peajes no va en este proyecto y eso es otro tema de discusión, yo tampoco lo comparto, y podríamos avanzar.

Presidente concede la palabra al Senador Hernando Pedraza.

Honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Es un aporte simplemente deferido, pues lógicamente el pico y placa se puede y es utilizable si eso es una ley de la República y la ciudad que lo quiera asumir, de acuerdo a sus temas de inviabilidad, o de no movilidad, lo hace, pero como el caso más dramático es Bogotá, en el Congreso de Infraestructura el pasado jueves y viernes, en Cartagena, hubo dos cosas que llamaron la atención y que modificarían sustancialmente el tema del pico y placa: La primera, el alcalde electo de Bogotá el día martes confirmó que haría una variación para levantar de manera paulatina el pico y placa en Bogotá; y la segunda, que le notificó a los bogotanos que el que tenga carro, tiene que pagar una tasa adicional; no se sabe si es una tasa, si es un impuesto o si es una retribución, si es una contribución o si termina siendo realmente un subsidio, pareciera ser que es un subsidio porque él habla de que el que tenga carro, que pague y esa plata se traslada al subsidio al transporte colectivo y al transporte público. De tal forma que me parece que esto hay que preverlo.

Si nosotros hemos de dar un paso en eso, se lo digo a los bogotanos, a la ciudadanía, lo haría en la medida en que el alcalde, quien es el que tiene la habilitación popular para hacerlo, asuma el

riesgo, si eso es lo que los bogotanos quieren o no quieren, si esa es una medida eficaz o no, de lo contrario, nosotros también tenemos un poco la reserva de políticamente cobrar una equivocación de ese tamaño.

De otro lado, me parece que no va a ser tan alegre que el alcalde de Bogotá diga que va a ponerle tasas e impuestos o contribuciones o subsidios a los propietarios de vehículos, porque eso tendría que ser una norma que emerja por iniciativa del Gobierno Nacional, porque se trata de tasas, contribuciones o impuestos y la Constitución le da a esos temas la aptitud prevalente y privativa al Ejecutivo; y segundo, no lo podría hacer el Concejo de Bogotá por un acuerdo distrital, sino tendría que ser el Congreso de la República por iniciativa del Ejecutivo, so pena de que naturalmente cualquier tipo de iniciativa sobre eso, así tenga mayorías en el Concejo, sea abiertamente ilegal frente a la ley que tenemos, pero lo más grave, inconstitucional porque violaría la propiedad privada, pero esos son ya los primeros anuncios de cómo querer tocar la propiedad privada de esa manera. Yo quiero dejar pues esa reflexión.

El Presidente informa que con las propuestas aquí presentadas se pondrá en consideración la proposición con que termina el informe de comisión del Proyecto de Ley número 016 de 2011, *por medio de la cual se establecen los requisitos previos para limitar el tránsito vehicular en los entes territoriales del país.*

Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Entonces, Presidente me permito puntualizar cuáles son las modificaciones del articulado que hoy está sometido a discusión: Primero, que se agregue una “o” donde dice “vehículos automotores particulares y/o de servicio público de transporte en el área urbana del territorio nacional” para el artículo 1°. Retirar el numeral seis del artículo 1°, que es el que establece medidas de compensación tributarias que sean proporcionales al tiempo de restricción vehicular; y lo del término de 6 meses dejarlo en dos categorías: Una categoría de municipios mayores de un millón de habitantes para 12 meses y otra categoría de municipios menores de un millón para 6 meses, en esa dirección hay que redactarlo para la plenaria.

El Presidente pone en consideración la proposición con las modificaciones aquí presentadas por el doctor Plinio Olano y el doctor Torrado.

La Secretaria: se permite aclarar que en la proposición con que termina el informe de este proyecto de ley, en la publicación aparece el Proyecto de Ley 102 y aclara que es el Proyecto de Ley 016 de 2011, para que quede subsanada esa publicación y da lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

El Presidente somete a consideración la proposición con que termina el informe, la omisión de la

lectura del articulado, el articulado propuesto con las modificaciones presentadas, el título del proyecto y el tránsito a plenaria del proyecto.

Secretaria:

Llamado a lista:

Aguilar Hurtado Mauricio	Sí	Duque García Luis Fernando	
Baena López Carlos Alberto	Sí	Delgado Blandón César Tulio	Sí
Ferro Solanilla Carlos	Sí	Guevara Jorge Eliécer	
López Maya Alexander		Olano Becerra Plinio	Sí
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando	Sí	Prieto Soto Eugenio	Sí
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	
Torrado García Efraín			
		Total votos favorables	7

Acto seguido informa que ha sido aprobado con 7 votos favorables la proposición final con que termina el informe, la omisión de la lectura del articulado, el articulado con las modificaciones presentadas por el Senador Plinio Olano y el Senador Carlos Ferro, el título del proyecto y dese segundo debate.

El Presidente agotado el Orden del Día y siendo la una y veinte minutos de la tarde (1:20 p. m.) levanta la sesión y convoca para el próximo martes a las nueve de la mañana.

La Presidenta,

Olga Lucía Suárez Mira.

El Vicepresidente,

Mauricio Aguilar Hurtado.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

ACTA NÚMERO 18 DE 2011

(diciembre 13)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día trece (13) de diciembre de 2011, siendo las diez y cuarenta y cuatro minutos de la mañana (10:44 a. m.), los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del martes 13 de diciembre de 2011, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

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

1. Proyecto de Ley número 150 de 2011 Senado, por la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* 873 de 2011.

Autora: Ministra de Cultura, doctora *Mariana Garcés Córdoba*

Ponente: honorable Senador *Carlos Ferro Solanilla*

2. Proyecto de Ley número 52 de 2011 Senado, por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica.

Publicada en la *Gaceta del Congreso* 687 de 2011.

A este proyecto le emitió concepto el Ministerio de Educación, oficio radicado en la Comisión el día 5 de octubre de 2011, después de haber sido radicada la Ponencia, el cual fue remitido a los correos de los honorables Senadores en la misma fecha.

Autor: honorable Senador *Jorge Eliécer Guevara*

Ponente: honorable Senador *Jorge Eliécer Guevara*

3. Proyecto de Ley número 79 de 2011 Senado, número 100 de 2010 Cámara, por medio de la cual se modifica el parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla. Publicada en la *Gaceta del Congreso* 842 de 2011.

Autores: honorable Senador *Fuad Char Abdala*, honorable Representante *Luis Eduardo Díaz Granados*

Ponente: honorable Senador *Mauricio Aguilar Hurtado*

III

Anuncio de ponencias para primer debate de proyectos de ley

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente, honorable Senador Luis Fernando Duque García: saluda a los funcionarios citados, y solicita a la Secretaria efectuar el llamado a lista.

La Secretaria, doctora Sandra Ovalle García, realiza el llamado a lista, contestan los siguientes honorables Senadores:

Duque García Luis Fernando
Ferro Solanilla Carlos Roberto
Guevara Jorge Eliécer
López Maya Alexander
Prieto Soto Eugenio.

La Secretaria: informa que se encuentran cinco Senadores en el recinto, por lo tanto existe quórum deliberatorio.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Aguilar Hurtado Nerthink Mauricio
Baena López Carlos Alberto
Delgado Blandón César Tulio
Olano Becerra Plinio
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando
Sudarsky Rosenbaum John
Torrado García Efraín.

El Presidente: Señala que el Orden del Día se votará cuando se conforme el quórum decisorio. Seguidamente, le concede la palabra al Senador Alexander López.

El honorable Senador Alexander López Maya anuncia que va a presentar una proposición para un control excepcional.

Ustedes saben que yo le he estado haciendo seguimiento al tema del sistema de transporte masivo de la ciudad de Cali, y llevo cerca de 3 meses solicitándole al Presidente de Metrocali que me entregue una información que requiero de carácter urgente, porque vamos a tener dificultades con el sistema, uno, en el financiamiento, de casi 400.000 millones de pesos, y requerimos esa información para ajustar con el Ministro de Hacienda unos temas claves; y dos, en relación a la ejecución del proyecto como tal. Tenemos unas serie de obras que se han venido recortando, que se han venido suprimiendo y van a afectar naturalmente la prestación del servicio, y no nos dan el cierre financiero necesario; y tres, hace mes y medio entregaron a dos operadores el 15% restante de la operación del sistema, cuando inclusive en debates de esta comisión, se tenía un acuerdo de que ese 15% era para los pequeños transportadores que habían quedado expulsados del sistema; ahora lo tienen dos de los cuatro operadores, lo que deja por fuera un grupo importante de pequeños transportadores. Entonces, quiero presentar una proposición de control excepcional por parte de la Contraloría General, a efectos de que se revise el tema económico, el tema de infraestructura, costos, viabilidad y cierre financiero del sistema. Entonces, voy a radicar esa proposición para que la Contraloría nos ayude en este esfuerzo; inclusive llega una nueva administración y sería muy importante que esa nueva administración tenga esa herramienta como punto de partida, y nosotros organizar nuestro sistema de transporte masivo en la ciudad de Cali. Gracias.

El Presidente: le informa al Senador que se va a incluir en el punto de proposiciones, y que cuando se conforme el quórum decisorio, se pone en consideración. Seguidamente, le solicita a la Secretaria continuar con el Orden del Día.

La Secretaria: señor Presidente, el Proyecto de Ley número 150 de 2011 Senado, por la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia. Publicado en la *Gaceta del Congreso* 873 del 2011. Autora: La señora Ministra de Cultura, doc-

tora Mariana Garcés Córdoba. Ponente: El honorable Senador Carlos Ferro.

El Presidente: Le concede la palabra al Senador Ponente Carlos Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla saluda a los presentes, y le comunica al Presidente:

Voy a presentar una proposición para declarar una sesión informal, y escuchar a algunos de los representantes de este tema, que han venido trabajando con el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Industria y Turismo, para buscar poder consolidar este proyecto de ley. Entonces, quisiera someter a discusión la posibilidad de declarar sesión informal en algún momento, para poderlos escuchar.

El Presidente: le sugiere al Senador iniciar la exposición del proyecto, y que en el momento que considere pertinente, se apruebe la sesión informal. Seguidamente, le concede la palabra al Senador Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

El proyecto que se ha presentado a consideración de la Comisión Sexta, fue radicado el 13 de octubre del año 2011 por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para su trámite legislativo. Los dos ministerios realizaron, durante muchos meses, una serie de mesas de trabajo, que buscaban concertar la opinión de los ministerios y de todos los sectores interesados, y para buscar también el beneplácito del Ministerio de Hacienda. Antes de comenzar a hacer la explicación de fondo de lo que busca el proyecto, me voy a permitir presentarles un video que ha sido elaborado por muchas de las personas que pertenecen al sector, que le quieren dejar a todos los televidentes que siguen esta sesión y también a todos los Senadores, lo que ha sido la Ley de Cine en Colombia, y lo que se busca con esta nueva norma.

Presentación VIDEO.

El Presidente, honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Pregunta a la señora Secretaria si hay quórum decisorio.

La Secretaria: Responde afirmativamente.

El Presidente: Pone en consideración el Orden del Día, anuncia que se va a cerrar y pregunta a la Comisión si lo aprueba.

La Secretaria: Informa que ha sido aprobado.

El Presidente: Le concede la palabra al Senador Carlos Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla: Le solicita al Presidente decretar sesión informal, para escuchar a algunos de los sectores.

El Presidente: Pregunta a la comisión si acepta la proposición de la sesión informal.

La Secretaria: Informa que ha sido aprobada.

El Presidente: Le concede la palabra al Senador Alexander López.

El honorable Senador Alexander López Maya: Solicita al Presidente, poner en consideración una proposición que había presentado, de control excepcional a Metrocali, que es la empresa de transporte en la ciudad de Cali.

El Presidente: Somete a consideración, anuncia que se va a cerrar y pregunta a la comisión si aprueban la proposición.

La Secretaria: Informa que ha sido aprobada.

El Presidente: Le concede la palabra al Senador Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Colombia durante los últimos años ha generado una serie de normas que le han permitido incentivar el tema de la producción cinematográfica. Indiscutiblemente la expedición de las Leyes 397 de 1997 y 814 del 2003, la llamada Ley del Cine, y los documentos Conpes 3462 del 2007 para el fomento de la cinematografía y 3659 del 2010, fomento de las industrias culturales, también han ayudado a generar las llamadas industrias creativas, entre ellas, el cine, que constituyen hoy para el país, en materia de resultados socioeconómicos, una profunda consideración y relevancia, que implica generar un gran trabajo con todas ellas. En el caso de la cinematografía, en el contexto de regulación de la política pública intersectorial, ha venido decantando la necesidad de articular elementos sustanciales de patrimonio cultural, el derecho a crear y a expresar contenidos, el derecho de acceso a los públicos y las personas a productos artísticos, audiovisuales y a las estrategias de desarrollo en la cadena de valor en esta industria en materia creativa. De acuerdo con lo anterior, Colombia pasó de estrenar tan solo 4 películas en el año 2000, a alrededor de 12 títulos anuales de manera sostenida desde el 2007. Otro de los beneficios que se tuvo por parte de la Ley 814 del 2003, ha sido el desarrollo notable en ámbitos de producción, de exhibición, el respaldo del público y la presencia internacional de muchas de las muestras de estas películas en eventos de carácter internacional, con los cuales han obtenido muy buenos resultados. Estos datos hablan hoy en día de un sector que ha logrado aprovechar los instrumentos establecidos por la Ley 814, de manera que ha logrado contar con un buen inventario de películas, de títulos con un buen reconocimiento internacional y que indiscutiblemente ha generado una infraestructura y un *know how*, que ha permitido que la producción de películas se configure hoy en día como un servicio cualificado propio para su exportación. Hoy se somete a consideración del Congreso de la República una iniciativa que busca fomentar la actividad cinematográfica mediante la promoción del territorio nacional, es decir, bajo el contexto cultural de lo que significa Colombia hoy en el ámbito internacional, para que se pueda tener un desarrollo de la prestación en materia de filmación

de audiovisuales, así como la prestación de servicios cinematográficos en todo el territorio nacional y también la integración de elementos fundamentales en ámbitos como los sociales, los culturales, los tecnológicos y los económicos, reconociendo la industria cinematográfica como un vehículo de promoción del país. También esta iniciativa busca afianzar los mecanismos alrededor de la estimulación en el país de la realización audiovisual, del crecimiento de esos servicios técnicos y creativos asociados a la misma, de transacciones de bienes y servicios audiovisuales, y la inversión nacional y extranjera para que la imagen del país, a través de esta promoción de nuestro territorio, para la filmación de películas y en general el desarrollo industrial y económico de este sector, dado su importante rol en la integración y la competitividad internacional.

El proyecto de ley en particular establece medidas para el fomento integral de la actividad cinematográfica de manera concurrente con los fines que fueron trazados en la Ley 397 del 97 y 814 del 2003 respecto a la industria cultural del cine. Este objetivo se sustenta en efectos de tipo económico sobre la industria cinematográfica del país, en términos de infraestructura, transferencia del crecimiento y de la experiencia como el incremento de ofertas de trabajo, consumo de servicios, reconocimiento internacional y promoción turística del país. Las normas aquí propuestas promueven capacitación en los servicios vinculados al sector, el desarrollo de la infraestructura y la adopción de nuevas tecnologías que impulse la exportación de esos servicios audiovisuales en forma sistemática y el crecimiento de toda la cadena de producción que indiscutiblemente incentiva en la conformación de empresas estables, productoras de bienes y servicios que suministren insumos a los distintos eslabones de la cadena de producción. Hoy en día, para explicar por qué, de fondo, esta ley es importante, se requiere ante todo comprender cuál es la situación actual del país frente al contexto global, que indiscutiblemente permite que se le vea como una gran oportunidad, para que a través de sus locaciones muchos de los productores pueden tener la oportunidad de exportar todo este tipo de producción cinematográfica y para poderla poner en el mercado internacional. Aquí, por ejemplo, traemos en contexto la realización de una sola película, "El amor en los tiempos del cólera", que fue rodada en la ciudad de Cartagena en el año 2006 y cuya producción generó cerca de 15 millones de dólares, que indiscutiblemente permitieron contribuir en ese sentido. ¿Por qué se está buscando esta ley? Los 52 estados de Estados Unidos más Puerto Rico han generado una serie de incentivos para poder lograr que allí se desarrolle todo este tipo de producciones, de Estados Unidos y Puerto Rico; 25 países del mundo también tienen esta clase de incentivos y lo que se busca es que Colombia pueda hoy comenzar a liderar, bajo esta nueva política que establece esta ley, un papel fundamental en América Latina junto con República Dominicana

y Puerto Rico. La coyuntura actual en el contexto latinoamericano demuestra que el gran país que era productor en materia cinematográfica, como es el caso de México, ha decaído por muchas situaciones; ese factor externo fundamentalmente busca que hoy las producciones que se están realizando tengan un contenido totalmente distinto a lo que se había hecho; los contextos, el contenido genera hoy otro tipo de oportunidades que ya no es la producción que todos los colombianos y a nivel latinoamericano y a nivel mundial se estaba acostumbrado para un país productor, como en el caso de México; también se ha visto que en razón a esas situaciones de orden público que hoy en día genera un país como este, ha logrado que se disminuya los costos en materia de producción y exista una presión en esa circunstancia general de una crisis, que indiscutiblemente ha marcado y ha desincentivado la posibilidad de desarrollo en países como ellos.

La producción de contenidos internacionales ha buscado que no solamente mirando los temas que hoy en día se están mostrando a través de todo este tipo de producciones, se mantengan unas locaciones que fundamentalmente generen unos espacios que no vayan de acuerdo a los contenidos que allí se están mostrando y un público que es cada vez más exigente. Por eso hoy, bajo todo este concepto que se ha venido requiriendo, da la posibilidad de que Colombia entre en ese tipo de criterios, pero también hay unos factores internos que nosotros podríamos llegar acá a mencionar por lo importante que han constituido: Primero, Colombia es un país hoy reconocido internacionalmente por su seguridad jurídica, por el tipo de oportunidades que se da en materia de inversión extranjera, por el desarrollo de un modelo institucional fortalecido, que ha permitido tener confianza en el país; se ha buscado indiscutiblemente durante los últimos años generar una venta, exportar producciones y contenidos, que indiscutiblemente han jugado un papel bien interesante a nivel internacional y lo más importante, se ha sabido vender la imagen del país, que en este momento en el contexto internacional, goza de una muy buena oportunidad. ¿Qué se está buscando a través de este proyecto de ley? Que haya un buen impacto económico con la utilización en materia locativa en el país; por eso aquí dentro de las producciones que se pueden desarrollar no solamente se está hablando de la producción, sino también de los servicios que genera precisamente esa producción, aquí hay unos rangos que los dos ministerios han hecho un estudio, donde hay la posibilidad que dentro de la producción de películas de siete a quince millones de dólares en total por cada una de estas películas, le genere al país indiscutiblemente unos ingresos representados en cerca de un 70% en lo que corresponde a todo el tema de producción y un 42% en lo que corresponde a la utilización en materia de personal técnico, personal artístico, servicios de soporte. Por eso también aquí, dentro de toda la utilización de todo este proyecto, en materia de utilización de infraestructura, también aquí hay un tema que es

fundamental sobre el tipo de trabajos que se generarían: Aquí hay una proyección si al quinto año de la vigencia de esta respectiva ley más o menos se puedan utilizar cerca de 4,189 posibilidades de trabajo, contenido en las dos áreas que fundamentalmente van a desarrollar este tipo de trabajos.

El proyecto de ley, para no entrar en más consideraciones y de antecedentes, fundamentalmente va a buscar es la utilización de nuestro territorio como patrimonio cultural, posibilidad de venta, y en ese sentido de imagen que el día de mañana, a través de esa producción, permita generar una serie de ingresos. Aquí se está creando, en el título segundo, un fondo filmico, cuya responsabilidad tendrá el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y que indiscutiblemente van a estar constituidos sus ingresos por cinco aspectos fundamentales: Primero, los que asigne anualmente el Presupuesto Nacional, los derivados del rendimiento y operativos de ese fondo; el producto de la venta o liquidación de sus inversiones; las donaciones, transferencias y aportes en dinero que se reciba; y los aportes de cooperación internacional. La entidad administradora de este fondo puede constituir patrimonios autónomos, previa autorización del Comité de Promoción Fílmica Colombia, que está contenido precisamente en el artículo 6° de este proyecto de ley, y el Gobierno Nacional dejará una partida dentro del Presupuesto Nacional asignada anualmente, para que el fondo no afecte los topes fiscales establecidos en materia de normas presupuestales. ¿Cuáles van a ser los destinos de los recursos de este fondo? Primero, el pago a las contraprestaciones previstas en materia de incentivos; segundo, el pago de costos administrativos, según el contrato, convenio que se celebre para el manejo y la ejecución de este fondo; y la inversión de actividad de promoción de Colombia como lugar de filmación. Aquí se está creando el Comité de Promoción Fílmica Colombia que fundamentalmente tendrá las siguientes responsabilidades: Primero, aprobar el manual de asignación de recursos y el manual de contratación por el cual deberá regirse la entidad administradora; aprobar el presupuesto de gastos de administración y control; aprobar los proyectos de filmación en Colombia y la celebración de los contratos correspondientes entre el administrador y el productor cinematográfico; aprobar los proyectos para la promoción del Territorio Nacional para el desarrollo de actividades cinematográficas y lugares de filmación; y aprobar su propio reglamento. La integración de ese Comité de Promoción Fílmica estará por el Ministerio de Comercio, el Ministerio de Cultura, el Ministerio de las Tecnologías, el Presidente de Proexport, dos representantes designados por el Presidente de la República y el Director de Cinematografía del Ministerio de Cultura.

Yo quisiera, ahora cuando comencemos a hacer la discusión, aclarar cuáles fueron los estímulos creados para el tema de la producción nacional del cine colombiano mediante la Ley 397 y cuáles son los estímulos que se están creando mediante esta

ley, para que haya claridad frente al tema. En lo que concierne a la Ley 397 de 1997 se crearon estímulos especiales a la creación cinematográfica en distintas etapas; dos, estímulos e incentivos para las producciones y coproducciones cinematográficas colombianas; estímulos e incentivos para la exhibición y divulgación de la cinematografía colombiana; estímulos especiales a la conservación y preservación de la memoria cinematográfica colombiana y universal de particular valor cultural; estímulos especiales a la infraestructura física y técnica que permita la producción, distribución y exhibición de obras cinematográficas; la renta que los productores, distribuidores y exhibidores obtengan y que se capitalice o reserve para desarrollar nuevas producciones o inversiones en el sector cinematográfico, que será exenta hasta el 50% del valor del impuesto sobre la renta. En la Ley 814 del 2003, primero, la exhibición de obras colombianas de largometraje en salas de cine o salas de exhibición no causa cuota parafiscal a cargo del exhibidor ni del distribuidor; la destinación de los recursos del Fondo para el Desarrollo Cinematográfico, que buscaban concesión de estímulos e incentivos iguales a los previstos en la Ley 397 de 1997, incluidos subsidios de recuperación a la producción y coproducción colombianas; estímulos y subsidios de recuperación por exhibición de obras cinematográficas colombianas en salas de cine; créditos a la realización cinematográfica en condiciones preferenciales a través de entidades de crédito; créditos en condiciones preferenciales para establecimiento o mejoramiento de infraestructura de exhibición a través de entidades de crédito; créditos en condiciones preferenciales para establecimiento de laboratorios de procesamiento cinematográfico a través de entidades de crédito; otorgamiento de garantías a la producción cinematográfica a través de las entidades de crédito; investigación en cinematografía; realización de estudios de factibilidad para el establecimiento o mejora de la infraestructura cinematográfica; asistencia técnica y estímulos a la formación en diferentes áreas de cinematografía; acciones contra la violación de los derechos de autor en la comercialización, distribución y exhibición de obras cinematográficas; estímulos a productores, distribuidores y exhibidores; los exhibidores cinematográficos podrán descontar directamente en beneficio de la actividad de exhibición en 6.25 por la exhibición de cortometrajes nacionales; los contribuyentes del impuesto a la renta que realicen inversiones o hagan donaciones a proyectos cinematográficos de producción o coproducción colombiana de largometrajes o cortometrajes, aprobados por el Ministerio de Cultura a través de la Dirección Cinematográfica, tendrán derecho a deducir de su renta por el periodo gravable en que realice la inversión o donación e independientemente de su actividad productora de la renta el 125% del valor real invertido o donado, porcentaje de emisión en televisión de obras cinematográficas nacionales y los proyectos que podrán titularizarse. Quería dar lectura de esos incen-

tivos que quedaron generados allí precisamente en estas dos normas, para que nosotros pudiéramos hacer la distinción de lo que es este proyecto en relación con la utilización del territorio nacional como patrimonio cultural y como locaciones que fundamentalmente generarían ese tipo de desarrollo. Presidente, dejando la explicación general, me permito solicitarle se someta a consideración el informe de ponencia.

El Presidente: le ofrece la palabra al Senador Alexander López.

El honorable Senador Alexander López Maya:

Presidente, antes del informe de ponencia me gustaría escuchar ya sea al Viceministro o a la señora Ministra, para que complementen la posición del ponente, y de manera amplia nos expliquen cómo está la situación a nivel nacional, cuáles son los recursos que tiene nuestra producción de cine nacional, cuál es el respaldo y el apoyo que ha tenido el gobierno en cada una de sus áreas, y cuál sería el impacto, o sea, si ustedes han hecho estudios, el impacto, diríamos nosotros, de permanencia, de competencia, de pertinencia misma y toda la valoración que ustedes tienen, y cuál sería el valor o el presupuesto que se tiene por parte del gobierno para el financiamiento de este proyecto.

El Presidente:

Senadores, como ya se aprobó la proposición de la sesión informal, escuchemos a tres representantes; después volvemos a la sesión formal para escuchar al Gobierno Nacional y discutir el informe con que termina la ponencia.

Seguidamente, saluda a Rodrigo Guerrero, productor de cine, a Claudia Triana, Directora de Proimágenes Colombia, a Ramiro Fierro, mesa de gremios del sector cinematográfico, y en general a todos los presentes. A continuación, ofrece el uso de la palabra a la señora Claudia Triana, Directora de Proimágenes, indicándole que tiene 5 minutos para su intervención.

La Directora Proimágenes Colombia, señora Claudia Triana de Vargas inicia su intervención saludando y agradeciendo a los Senadores por la invitación:

En realidad, creo que es una buenísima señal que estén aquí sentados los representantes de los productores, de los técnicos, de los actores, de la Academia Colombiana de Cine, que se ha armado hace poco en el país, porque realmente están demostrando lo que ha pasado en los últimos años con el cine, que los gremios se han ido consolidando, que la calidad de la producción cinematográfica colombiana ya tiene un valor y una capacidad competitiva internacionalmente muy importante; y quiero de verdad agradecerle al Senador Ferro por haber hecho esta presentación del panorama cinematográfico colombiano, porque realmente lo que necesitamos es el último empujón. Esta es una ley que complementa los estímulos que ya están dados en la Ley 397 y la Ley 814, pero que hace

un énfasis especial y muy importante vinculando al Ministerio de Comercio con la exportación de servicios, la exportación de locaciones, es decir, vamos a filmar películas en el país, pero no nos llevamos como el petróleo, que se lleva algo, sino realmente estamos simplemente tomándole fotos al país; eso se ha visto en muchas de las experiencias de otros países: Hay estímulos tributarios, estímulos como el que está diseñado en esta ley, de compensaciones a quienes inviertan en los lugares, por ejemplo, en Estados Unidos hay por lo menos 52 estados que tienen este tipo de experiencia, hay experiencias en Europa del Este, en la región hay en Puerto Rico, en República Dominicana, incluso en México. Lo que estamos buscando es ponernos en el panorama internacional, lograr competir en unas condiciones iguales, incluso mejores para atraer a Colombia toda esa inversión de películas independientes de Hollywood, de películas europeas de gran presupuesto, que hasta ahora no han venido a filmar al país. Tenemos actores que ya dan una calidad internacional, que podemos ponerlos en las pantallas de todo el mundo, además tenemos la credibilidad para los inversionistas extranjeros, necesitamos construir confianza y este es el último empujón que necesitamos para poder posicionar al país como escenario de rodaje.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra al señor Rodrigo Guerrero, productor de cine.

El señor Rodrigo Guerrero, Productor de Cine inicia su intervención saludando y agradeciendo la oportunidad de participar:

Voy a enfocarme en lo que yo represento, que es el sector de los productores. Lo que a nosotros nos gusta y apoyamos de este proyecto de ley, es que esto es un complemento a las herramientas ya existentes en la legislación de Cultura de Colombia de apoyo al cine. Efectivamente el proyecto de ley tiene una lógica económica, una lógica de unos dineros que ingresan al país a generar trabajo, que en este momento en el cine colombiano es muy importante poder dar un paso más en la profesionalización del sector, y este proyecto de ley nos permite eso, dar un paso más para que no solamente las empresas de producción tengan unos ingresos y unos flujos de caja más estables, que no dependan de la taquilla y de la venta de las películas, pero del trabajo y de la prestación de servicios; además de esto permite que nuestros profesionales sean mejor pagados y puedan acceder a producciones de mayor alcance, mayor calibre, que eso es lo que significa para el sector una profesionalización. Ya de por sí, este debate y estos espacios están generando una formalización diferente para nosotros dentro de los gremios y dentro de los sectores de los productores, y eso es lo que buscamos con este proyecto, o sea, realmente sí es un proyecto de ley importante para el sector; agradecemos el apoyo que nos puedan dar, estamos seguros de que el proyecto de ley va a dar unos resultados muy positivos en su ejecución.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra al señor Ramiro Fierro de la mesa de gremios del sector cinematográfico.

El Representante Mesa de Gremios Sector Cinematográfico, señor Ramiro Fierro, saluda a los presentes:

Esta ley pretende complementar los estímulos de la Ley 814; consideramos que es importante para el desarrollo de la industria cinematográfica la nueva ley, pero consideramos también que ese estímulo debe ser tanto para las producciones extranjeras como para las producciones colombianas, y el proyecto de ley lo expresa claramente, que también pueden acceder a estos estímulos las producciones colombianas, pero lastimosamente el tope mínimo de gasto que debe hacer una película para acceder a los estímulos en el proyecto de ley, consideramos que es elevado para una película colombiana. Sería muy importante que este tope mínimo de gasto pueda ser accesible para que más películas colombianas puedan acceder a estos estímulos y así se puedan alcanzar los objetivos de la Ley 814 y toda la legislación cinematográfica, de apoyar a la producción colombiana también y de incentivar la industrialización del cine colombiano. Otro punto importante es el de la creación de empleo: Esta ley sí contribuirá a la creación de empleo, como lo ha expresado Rodrigo Guerrero, pero también consideramos el personal artístico y técnico representado en la mesa de gremios, que debe ser un empleo de calidad, un empleo con garantías laborales y un empleo digno.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra a la actriz Laura García.

La señora Laura García agradece la oportunidad:

Estoy aquí en representación del sector de los actores de cine, también soy Segundo Vicepresidente de la Academia de Cine, recién fundada. Recuerden ustedes que un país se conoce por sus artistas muchas veces; si uno habla de Italia, pues habla de Leonardo Da Vinci, si uno habla de Inglaterra, habla de William Shakespeare, de los Beatles; entonces me parece muy importante que dado que el sector cinematográfico está ya alcanzando una madurez muy importante, esta nueva ley va a permitir no solamente que la imagen de Colombia se internacionalice por proyectos artísticos como este, sino que también los actores y todos los demás sectores de la cinematografía; esta va a ser una ley muy buena para nosotros poder tener trabajo, por ejemplo, si vienen producciones internacionales y hay esos incentivos de que si toman personal artístico y técnico de Colombia en sus producciones, indudablemente eso nos protege a nosotros como actores, y en todo país importante siempre ha habido una protección al trabajo de los actores.

El Presidente: Agradece las intervenciones, y anuncia que se vuelve a la sesión formal. Seguidamente, le requiere a la señora Secretaria dar lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

La Secretaria:

Proposición:

Dese primer debate favorable al Proyecto de Ley número 150 de 2011 Senado, *por la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia.*

El Presidente: le ofrece el uso de la palabra a la señora Ministra de Cultura, Mariana Garcés.

La doctora Mariana Garcés Córdoba, Ministra de Cultura, presenta un saludo a la Mesa Directiva, a los Senadores y al sector, y agradece el acompañamiento en el primer debate del proyecto:

La iniciativa que hemos construido desde el Ministerio de Cultura con el Ministerio de Comercio Exterior y sobre todo con el sector, ha sido una iniciativa ampliamente discutida y ampliamente concertada. Tal y como se ha dicho aquí, verdaderamente el sector del cine, tal vez como industria cultural, ha sido una de las más atendidas desde el punto de vista legislativo por el Congreso de la República, desde la creación del Ministerio, y con su desarrollo posterior en la Ley 814. Nosotros, como vimos, pasamos de producir una película al año, y hoy se están produciendo casi doce. En el último Consejo Nacional se nos reportó que se estrenarían 30 películas el año entrante. Eso ya son cifras que permiten decir que el sector es altamente representativo y altamente importante en la construcción del PIB y en la construcción de la cuenta satélite de Cultura; ya no solamente ocupa los primeros lugares en la construcción de esa cuenta, la televisión y la industria editorial, sino que también el cine empieza a ser y a tener un espacio importante. Ustedes pueden consultar todos los incentivos que se prevén hoy en día y gracias a ese tránsito que hizo por el Congreso de la República la ley de creación del ministerio y también la Ley 814; no me voy a detener en ellos, pero cuando quieran, los podemos mirar y ahí están para consulta de cada uno de los integrantes del Senado. ¿Qué queremos nosotros? nosotros básicamente entendemos que en este momento Colombia no es competitiva en el contexto internacional para que aquí se rueden producciones de importante presupuesto, y no somos competitivos porque no tenemos los suficientes incentivos que sí entregan otros países.

Aquí se mencionó Puerto Rico, y quiero mencionar también Hungría, donde los incentivos, que a través de su legislación para que se rueden en sus escenarios películas, empiezan a ser muy importantes en el contexto internacional. Nosotros en Colombia estamos beneficiados con un paisaje natural, estamos beneficiados con algunas ciudades históricas que representan gran interés para rodajes internacionales; pero no tenemos los suficientes incentivos que sí entregan otras naciones para que nos escojan, y lo que queremos con este proyecto de ley, que hoy se discute en el Congreso de la República, es estar al mismo nivel de otros países que no cuentan siquiera con los intereses culturales o con los intereses naturales que tiene Colombia. Nosotros con las posibilidades de la geografía,

más una ley de incentivos, creemos que tenemos muchísimas posibilidades para atraer capital fresco a la industria, pero no solamente atraer capital fresco, sino con un sentido de responsabilidad muy grande de fortalecer al sector de la cinematografía. La industria cada día se consolida más. Sin embargo, nosotros necesitamos herramientas adicionales que nos lleven a la formalización y, por eso, una de las apuestas importantes del proyecto es el desarrollo de la infraestructura, el fortalecimiento de los servicios cinematográficos que se prestan en Colombia, fortalecerla al grado de que nuestros servicios sean de la calidad que permitan ser exportables. Y, adicionalmente, queremos impactar no solamente a la industria cinematográfica, sino invitar a que capital fresco y capital renovado invierta en Colombia. La ley está dirigida a los productores cinematográficos nacionales, que con las leyes anteriores, a las cuales ya hemos hecho mención, también ya están considerados, desde el punto de vista de la ley, grandes beneficios, y en ese evento, también queremos impactar a los productores cinematográficos extranjeros que tengan deseo de filmar películas en Colombia y contratar servicios cinematográficos nacionales.

La ley prevé que esta nueva, con la anterior, no sean concurrentes, sino que pueda el productor nacional escoger entre uno u otro beneficio, también para equilibrar más el acceso y el mercado. Otro punto es, que el proyecto no considera personas naturales beneficiarias de estas alternativas, porque una de las obligaciones del Ministerio de Cultura y del sector, es la formalización, que se creen empresas, que se creen industrias, una industria permite hacer más fácil el control, porque el beneficio que estamos entregando es demasiado importante, por eso la ley también impone en sus diversos artículos una serie de controles para quien se haga acreedor a esos beneficios.

El proyecto de ley crea dos instrumentos: el Comité de Filmación Colombia y el Fondo de Filmación Colombia. El fondo, a diferencia del primer fondo y al cual acceden exclusivamente los productores colombianos, proviene exclusivamente de presupuesto nacional; esto es una diferencia muy importante con el fondo que hoy existe y que fue aprobado por este Congreso. El primer fondo, al que acceden hoy los productores, viene también de recursos que ponemos todos los colombianos cuando entramos a cine y compramos una boleta, hay un porcentaje de esa boleta que va al fortalecimiento del fondo; en este caso, es presupuesto que se afora a partir del 2013, en el evento de que el Congreso de la República apruebe el proyecto que viene de las arcas del Ministerio de Hacienda. Nosotros tenemos un estimado para el 2013, de que ese fondo inicie con un presupuesto de 25.000 millones de pesos y estamos pensando, de acuerdo a todas las proyecciones que tenemos, que por lo menos en Colombia en el 2013, que es cuando entra en vigencia el fondo, en el evento de que se apruebe este proyecto de ley, se consideraría la operatividad del fondo a partir de enero del 2013.

Las proyecciones dicen que rodaríamos en Colombia un promedio de cinco películas, de un presupuesto de 30 millones de dólares, y ese monto ya empieza a ser una cifra muy significativa para un rodaje en el país; hoy en día no rodamos películas de esos presupuestos y no las rodamos precisamente porque no tenemos una ley que prevea esos incentivos, como lo prevé esta ley.

El Comité de Filmación Colombia, ese fondo estará adscrito al Ministerio de Comercio Exterior por muchas razones; primero, ustedes conocen los techos del presupuesto de Cultura, donde el fondo estuviese asignado al Ministerio de Cultura, nuestros techos se reducirían enormemente, dado que nuestro presupuesto es un presupuesto muy menor, a pesar de haber crecido en un 40%; segundo, porque el tema del cine y la promoción de Colombia, como posible territorio para rodaje, es un tema que le compete enormemente al Ministerio de Comercio Exterior y obviamente al Viceministerio de Turismo; ellos tienen muchísimas más herramientas de realizar con entidades como Proimágenes, acompañados del sector, y con entidades como Proexport, un mejor acercamiento a los productores internacionales. Ahí tenemos que tener en cuenta que el cine básicamente no tiene fronteras, ustedes ven cantidades de películas, que en el guión les cuentan qué está sucediendo en uno u otro lugar, de acuerdo a lo que haya establecido el guionista, pero que se ruedan en otros países completamente distintos, y eso también lo tiene en cuenta la ley. A nosotros, además de que los escenarios naturales de Colombia o las ciudades de Colombia puedan estar en pantalla, también nos interesa atraer rodajes en este país, que fortalezcan la industria cinematográfica y que dejen recursos, independientemente de que se haga un especial énfasis en que lo que los espectadores están viendo sea o no sea Colombia. ¿Cómo funciona el tema operativamente? Lo que propone el proyecto, y vuelvo a ejemplificar con una película de un presupuesto de 30 millones de dólares, es que de una posible película de 30 millones de dólares en Colombia, que se invertirían aproximadamente seis, no todos los gastos de una película se sucederían en el país: Usted contrata afuera los actores, la preproducción, otra cantidad de temas conexos y anexos, y lo que esperamos nosotros que venga a Colombia de esos treinta, son seis millones, y de esos seis millones de dólares, nosotros estamos diciendo que el 50% se destinarán a servicios relacionados y directos con cinematografía, y en eso, en la medida en que la demanda va siendo mayor, nosotros esperamos que la infraestructura para rodar películas en el país y los equipos técnicos que se requieren, se vayan cualificando, y eso no pasa de la noche a la mañana, y por eso tampoco estamos poniendo límite en el proyecto, a que pueda existir importación temporal de equipos altamente especializados, mientras la industria se fortalece, y así ha pasado con el primer proyecto de ley.

Hoy en día los servicios cinematográficos que se prestan en Colombia son mucho más eficien-

tes, de muchísima mejor calidad tecnológica que cuando inició el primer año de vida del proyecto; eso es muy importante tenerlo en cuenta, nadie invierte en el fortalecimiento de la infraestructura técnica si no hay una demanda, y desde el Estado y desde el Congreso se propicia una legislación para incentivar esa demanda. Nosotros estamos diciendo que sobre esos servicios cinematográficos que se contraten en Colombia a través de una empresa cinematográfica colombiana, establecida aquí, el productor internacional tiene que hacer un contrato con una empresa aquí, adicionalmente, cuando trae esos recursos, los tiene que poner en una fiducia, de manera que los controles para el sector sean muy claros, y adicional tienen una auditoría y una serie de pasos que están establecidos en el proyecto, que tienen que cumplir ante el Ministerio de Cultura. En los debates del proyecto les cuento lo siguiente: Nuestra interacción con el sector, con el Ministro de Comercio, con el vice, nos decían: “pero ustedes por qué le quieren poner tanto control al proyecto”, nosotros, en nuestro sector turístico y en nuestro sector comercio también tenemos una serie de incentivos, pero no ponemos tantos controles. Nosotros, después de un análisis riguroso, sabemos que el sector de la cinematografía en Colombia, es un sector relativamente joven, que todavía está en proceso de formalización, y por eso debe tener controles de que evidentemente los recursos se traigan al país o se inviertan en el país, dado que estamos reintegrando un 40% sobre los servicios que tienen que ver con cinematografía, y un 20% sobre los que tienen que ver con temas logísticos, como transportes, hoteles y alimentación, y estos gastos tienen que estar totalmente certificados, y esa es la claridad que tiene el proyecto. Por eso, además de constituir una fiducia, deben contratar una auditoría externa, deben comprobar la inversión y el gasto; el proyecto define qué son servicios cinematográficos, qué son servicios logísticos, y esos son los porcentajes que prevé que se le reembolsen al productor. Ahora bien, este proyecto obviamente tendrá que ser reglamentado para que los interesados puedan proponer sus diversos proyectos al comité, y este avala o no avala hasta por el monto con el que se inicia el fondo. Nosotros esperamos que ese fondo, en la medida en que la demanda crezca, el fondo también crezca. Este proyecto, para tranquilidad de ustedes, se analizó y se concertó no solamente con el sector y con el Ministerio de Comercio, sino también con el Ministerio de Hacienda, en el dossier del proyecto está la constancia y el aval del Ministro de Hacienda, diciendo que vamos a contar con el fondo.

Aquí tenemos una serie de datos de países que tienen incentivos similares a los que propone el proyecto, ahí ustedes los ven claramente, estas son cifras que están claramente avaladas por estos países, por Puerto Rico y por Hungría. Es importante decir que la inversión del productor cinematográfico tiene que ser de mínimo 1.800 salarios mínimos legales vigentes, que es una inversión de aproxi-

madamente 500.000 dólares, en la medida en que no siempre el proyecto implicará el rodaje total de la película, también se pueden rodar escenas o apartes de la misma. Nosotros tenemos una proyección a cinco años, que está a disposición y análisis de todos ustedes, y creemos que el impacto para la economía va a ser suficientemente positiva, y que el proyecto amerita toda la consideración del Congreso de la República. Hay otras disposiciones que prevé el proyecto, como la participación artística y técnica, un visado especial, los que hacen parte de una película necesitan ingreso al país, con unos visados que hoy el Ministerio de Relaciones no considera porque no son empleados locales, no son empleados colombianos, se les paga en el exterior, pero ruedan en Colombia, y adicionalmente se dice en el proyecto, se aclara, que el rodaje de una película no es un espectáculo público y por ende, no debe tramitar todos los permisos que están hoy a consideración del Congreso, también para ser eliminados a través de la ley del espectáculo público de 20 permisos distintos, sino que las alcaldías o departamentos tendrán conocimiento del tema, pero no con la tramitología que hoy hace muy ineficiente que se piense en Colombia como posible lugar de rodaje. Desde el punto de vista del Ministerio de Cultura, este es un proyecto complementario a las normas actualmente vigentes, el sector de la cinematografía tiene especial importancia para el Gobierno, y creemos que es una gran oportunidad este proyecto de ley para que entren recursos frescos al sector y podamos fortalecer técnica y humanamente al cine colombiano y a las posibilidades de rodar en el país, como los prevé el proyecto.

El Presidente: le ofrece el uso de la palabra al señor Viceministro de Turismo, doctor Óscar Rueda.

El doctor Óscar Rueda García, Viceministro de Turismo, saluda y agradece a todos los miembros de la Comisión Sexta:

Este proyecto de ley es producto de un trabajo liderado por el Ministerio de Cultura, al que hemos acompañado con mucho gusto y porque nos sentimos identificados y cumpliendo de esta manera nuestra misión. La verdad es que desde hace rato hemos venido realizando un matrimonio muy bien avenido entre el Ministerio de Cultura y el Ministerio nuestro, especialmente en lo que corresponde a turismo, porque sin duda alguna, las manifestaciones culturales son lo mejor que tenemos para promover y para vender al país turísticamente hablando, y ustedes señores de la Comisión, especialistas en turismo, saben muy bien lo que esto significa, pero además somos el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y aquí estamos hablando de comercio, aquí se trata de hablar de exportaciones de servicios; el país ha venido creciendo de manera vertiginosa en su mercado externo, exportaciones principalmente de minería, pero qué bueno poner al lado de este crecimiento de esas exportaciones, la de este recurso natural del país, que es su riqueza.

za cultural, y se trata entonces de exportaciones de servicios. Hoy el turismo, que es la principal exportación de servicios, está después del petróleo y después del carbón, y sin duda alguna estas, las de servicios, son las que tienen mayor posibilidad de crecer, y aquí hemos encontrado una potencialidad muy grande, que sin duda alguna, se dispararía a través de los mecanismos previstos en esta ley; es, sin duda alguna, un tema de industria.

Qué bueno cuando uno ve una manifestación cultural, y además de la riqueza intelectual que produce, poder decir cómo esa manifestación cultural puede generar empleo, puede generar divisas y puede contribuir al desarrollo del país; una cultura viva, una industria cultural, y si hay alguna industria cultural por excelencia, es esta del cine, entonces generaríamos divisas, generaríamos empleo y sin duda alguna, un valor agregado muy grande de la transformación de una manifestación artística a una manifestación industrial. ¿Por qué el turismo?, el artículo 1° del proyecto de ley así lo dice, cómo vamos a poder aprovechar un mecanismo valiosísimo, para que a través de las filmaciones en Colombia se haga promoción turística del país, de nuestras costumbres, de nuestra cultura, de nuestros paisajes. La verdad yo diría, que no hemos sido muy afortunados en el tratamiento que nos da el cine internacional, muchas veces lo que aparece en las películas, que ni siquiera digo que es que se filmen en Colombia, porque inclusive sucede el fenómeno de que se dicen filmadas en Colombia y en realidad sus paisajes pertenecen a otros países, y para mostrarnos no necesariamente de una manera positiva. Sin duda alguna, este será un vehículo para lograr transformar y dar un vuelco a esa situación y convertir eso, que quizá hoy de pronto no nos favorece mucho, en algo definitivamente positivo. Hemos visto cómo muchos países han logrado su posicionamiento turístico y su promoción a través del cine, dos ejemplos que se me ocurren, Nueva Zelanda, donde filmaron la serie del Señor de los Anillos, y cómo todo el mundo se preguntaba “oiga dónde son esos paisajes tan maravillosos, y a raíz de la filmación de esas películas, se multiplicó por dos el número de visitantes a Nueva Zelanda, que solamente querían ver lo mismo que habían visto a través de la pantalla. Costa Rica empezó a posicionarse como un destino de ecoturismo, y todos sabemos el liderazgo que ha asumido en este tema a través de las filmaciones de películas de Steven Spielberg, en el tema de la serie de los dinosaurios. Entonces, sin duda alguna, nosotros que tenemos tanto para mostrar, tendríamos ahí un vehículo y un aprovechamiento importante. Nuestro problema no es la carencia de los insumos turísticos ni de los paisajes ni de nuestro acervo cultural, es la necesidad de tener vehículos para mostrarlos, para promoverlos, para que la gente sepa que existe, y qué más maravilloso que esa capacidad transportadora y multiplicadora de una película y de una pantalla de cine.

Esta es una ley ganadora, sin duda alguna, nos va a generar empleo, nos va a generar divisas, nos

va a generar imagen, que todavía la seguimos necesitando mucho, e indudablemente inversión en el país, gasto en el país, y para nuestros artistas, nuestros técnicos, va a ser también una mayor oportunidad de ascender en sus posibilidades de trabajo, de calidad de trabajo, vamos a recibir una transferencia de conocimientos, porque evidentemente quienes van a venir aquí a filmar, esperamos que sean los que son más líderes y tienen más que aportarnos a nosotros en su conocimiento de la industria cinematográfica; nosotros vamos a poner la capacidad de nuestros artistas y vamos a poner la belleza y el atractivo de nuestros recursos. Imagínense por ejemplo, una película en que tuviera oportunidad de mostrar las orquídeas de Fusagasugá, un Orquideario, sería algo que para mucha gente es algo exótico, y les diría: “miren destino paraíso”, algo que nosotros quisiéramos mostrar, que es un producto turístico del Valle, pero que necesitamos indudablemente impulso; o le diría al Senador Guevara, mostrando el verde del Caquetá, nadie se imagina lo que es ese departamento en materia de naturaleza y en materia eco-turística, y que no podemos contar ni siquiera muchas veces a los propios colombianos.

El otro día que dábamos un debate sobre el tema del paisaje cultural cafetero, imagínense la filmación de películas en donde el fondo fuera un patrimonio de la humanidad, porque ese es otro tema, nosotros somos un país muy privilegiado en materia de patrimonio de la humanidad, puesto número 24 en el mundo nos clasifica el foro económico mundial, qué oportunidades tenemos de contarlo, de que el mundo se entere, y qué mejor oportunidad que esta. Se imaginan aquí en Bogotá mostrando una filmación del protagonista entrando al Museo del Oro, con cualquier disculpa, como sucede en una película, y que todo el mundo se pregunte ¿dónde queda eso y qué hago para visitar y para conocer esa maravilla?, de manera que ahí estamos desperdiciando y hemos venido desperdiciando muchas oportunidades de promoción. Cuando veo al Senador Olano pienso en Boyacá y en todo lo que hemos trabajado por la promoción turística de Boyacá, y cómo podríamos aprovechar esta oportunidad grandísima para mostrar por ejemplo nuestros pueblos coloniales, nuestra arquitectura colonial que es patrimonio también.

Esta es una ley definitivamente ganadora, y todos ustedes, el día de mañana cuando vean estas películas, producto de esta ley, van a poder decir sentados ahí en la sala de cine, “yo contribuí a este resultado y yo contribuí a esta maravilla que hoy podemos estar logrando”. De manera que tenemos aquí una excelente oportunidad de mostrarnos y de vernos como somos. Yo no sé si ustedes sepan que somos el primer país del mundo en aves, cómo mejor poderlo contar que a través de una película, somos el segundo país del mundo en especies conocidas de la naturaleza. Entonces, creo que en esta alianza del Ministerio de Cultura y del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y en ese trabajo legislativo tan serio y tan entusiasta que

ustedes han emprendido con esta ley, de verdad vamos a producir algo para un mejor país, no solamente cinematográfico, porque en últimas, esto no es más que un medio para generar empleo, para tener mejor nivel de vida de los colombianos que están vinculados a ese sector y para podernos promocionar mejor y así obtener, a través del turismo, también más divisas y más empleos.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra al Senador John Sudarsky.

El honorable Senador John Sudarsky Rosenbaum:

Realmente, quiero celebrar esta iniciativa, que se tuvo desde el Ministerio de la Cultura en asociación con el Ministerio de Comercio, y celebro además la ponencia positiva que hace el Senador Ferro. Yo tuve la precaución de consultar la naturaleza del proyecto con gente del gremio que ha estado vinculada, inclusive, en el proceso legislativo de las leyes anteriores, que buscaban incentivar la producción de la industria fílmica en Colombia. Y efectivamente ellos celebraron con enorme regocijo este paso que se está dando con este proyecto de ley, que esperamos todos llegue a muy buena fructificación como ley de la República. Ellos comentaban, siendo muy profesionales en este tema y habiendo participado de toda la estructura, que tal vez el único punto que había que comentar y adicionar, y en ese sentido estoy presentando una proposición, es en el tema de las calidades que debían tener los delegados del Presidente, porque anotaban, que efectivamente lo que uno podía encontrar era, que muy a menudo podrían ser personas que no tuvieran conocimiento profundo de la industria, de lo que es producir, y esto no es algo que se adquiere, digamos, académicamente, sino que es algo que es de experiencia, y la proposición va en el sentido de añadirle en el artículo 7º, un párrafo nuevo referente a los designados del Presidente de la República, diciendo que sean colombianos, mayores de 30 años, tener un título profesional en medios audiovisuales o comunicación social, cine y televisión, y tercero, acreditar al menos seis años de experiencia profesional en el sector del cine, producción o distribución de mínimo cinco películas, o una especialización en los sectores a que hace referencia el numeral anterior. Lo que ellos decían, es que se pueden cometer errores ya en el proceso mismo de implementación, y la experiencia de estos industriales del cine, que Colombia ya cuenta con gente de larga trayectoria y con reconocimiento internacional, sería muy importante añadirlo a este punto.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra a la señora Ministra, quien va a responderle al Senador John Sudarsky.

La doctora Mariana Garcés Córdoba, Ministra de Cultura:

Senador, nosotros estamos de acuerdo en que en el proyecto se incluya que sean personas de reconocida trayectoria; nos parece que eso es fundamental, llegar a esos niveles de especificidad que

usted está anotando, nos parece complicado, también hay otras personas del sector que tienen gran trayectoria, pero que por ejemplo, son productores o son directores, no necesariamente encasillar tan fundamentalmente como usted lo está señalando, pero sí nos parece que deben ser personas de reconocida trayectoria. También le quiero contar al Senado de la República por qué la conformación de ese comité como está planteado: en el Consejo Nacional de Cinematografía, hoy en día nos enfrentamos al problema de las inhabilidades: Las personas que representan a los sectores en ese fondo, dado que los recursos vienen de una boleta, entonces el distribuidor tiene que decir, el exhibidor tiene que decir, el productor tiene que decir, el director tiene que decir; cada vez es más difícil lograr que nos acompañen personas en ese comité, dado que se inhabilita; no es posible estar sentado en el fondo de cinematografía y adicionalmente recibir recursos. Por eso cuando ustedes ven este comité en su conformación, responde básicamente a que el presupuesto viene de presupuesto de la Nación, primer tema; segundo: a un tema de donde en el caso de que se abra, tendríamos que considerar en el proyecto también inhabilidades, porque uno no puede ser juez y parte, menos para recibir recursos, y así está previsto también en la Ley 814. De manera que en el evento de que se quiera modificar esta conformación, yo le pido que adicionalmente tengamos en cuenta un artículo sobre inhabilidades e incompatibilidades, para que no se dé esa doble condición de poder proponer un proyecto y recibir los incentivos que prevé la ley, pero estamos completamente de acuerdo, en que el tema de la comprobada experiencia y trayectoria, debe ser tenido en cuenta sin ningún problema.

El Presidente: Solicita a la Secretaria dar lectura a la proposición con que termina el informe de ponencia.

Secretaria:

Dese primer debate favorable al Proyecto de Ley número 150 de 2011 Senado, *por medio de la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia.*

El Presidente:

Se abre la discusión con que termina el informe de ponencia, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la comisión?

La Secretaria:

Llamada a lista:

Nerthink Mauricio	Sí.	Baena López	Sí.
Aguilar Hurtado		Carlos Alberto	
Delgado Blandón		Duque García	
César Tulio		Luis Fernando	
Ferro Solanilla Carlos	Sí.	Guevara Jorge	Sí.
Roberto		Eliécer	
López Maya	Sí.	Olanó Becerra	Sí.
Alexánder		Plinio	
Pedraza Gutiérrez		Prieto Soto	
Jorge Hernando		Eugenio	
Suárez Mira Olga		Sudarsky	Sí.
Lucía		Rosenbaum John	

Torrado García Efraín Sí.

La Secretaria: Informa que ha sido aprobada la proposición con que termina el informe, con 7 votos favorables.

El Presidente: Le ofrece el uso de la palabra el Senador Alexander López.

El honorable Senador Alexander López Maya:

Yo quiero dejar una serie de consideraciones, habiendo aprobado el informe que ha presentado el Senador Ferro. Me parece pertinente dejarlas al momento de precisar una ley nueva, en términos de las pretensiones, que creo, son unas pretensiones ambiciosas, están ligadas a una línea, diríamos nosotros, que junta dos Ministerios, uno, la dinámica misma de nuestra cultura, de lo que es nuestro país como tal, y dos, explotar también nuestra cultura, nuestro territorio, nuestra biodiversidad cultural a partir de lo que es el turismo. Yo genero varias preocupaciones y aspiro que las podamos resolver en los próximos meses, Ministros; uno, es el tema de productores nacionales, vamos a profundizar más en lo siguiente: Yo quisiera ver un productor nacional nuestro, compitiendo con un productor internacional, y quiero que eso lo miremos con toda tranquilidad, con ánimo, entender que un productor internacional pueda desplazar nuestra producción nacional. Entonces, allí tendríamos que poner demasiado cuidado, demasiada atención, es clave mirar eso, por fortuna tenemos tiempo. O sea, si uno ve la dinámica de la propuesta, la intención, uno diría “hombre, va por buen camino”, pero ya en la práctica, con todas las ventajas que da esto, con todas las gabelas, lo más atractivo es que estos recursos, que son recursos públicos, pues muchos van a querer acceder a él, y nos llegan con una tecnología, nos llegan con unas condiciones mucho más fuertes, además porque los productores internacionales, de lejos, en términos de recursos, nos ganan a nosotros.

Ese tema hay que valorarlo, prestarle mucha atención, a efectos de entregarle competencias a ese comité que va a otorgar la asignación de esos recursos, y podríamos, lo digo con toda tranquilidad, en una muy buena intención, estar en el mediano, corto y largo plazo, terminando con una producción de cine nacional que es excelente, maravillosa, independiente de las condiciones, o sea, ¿a quién no le gusta una película colombiana?, nos encanta, cada que en cartelera sale una película colombiana todo el mundo sale corriendo, nos gusta el cine colombiano porque trae mucho contenido nuestro, es como lo nuestro, y defendemos nuestra cultura nacional. Otro tema, Ministra, que nos puede generar un inconveniente, y es una preocupación para ese comité: Sucede que aquí hay recursos públicos como incentivo, pero qué puede ocurrir si por ejemplo, un productor internacional, en una de sus películas genere una política contraria en relación a resaltar algunos temas que a nosotros nos duele y no nos gusta que salgan, por ejemplo, a mí me duele cuando veo una película gringa,

que los terroristas colombianos, que los narcotraficantes, inclusive en juegos de video, aniquilando terroristas colombianos. Yo quisiera saber si una película de esas, Ministra, y es para que lo tengan en consideración, creada y construida con recursos públicos y que hable mal de nuestro país, qué efectos podría tener en relación a la aplicación de esos recursos; una película que hable mal de nuestro país, que genere, contrario a lo que es fomentar cultura, una mala imagen de nuestro país. Quiero dejar ese tipo de inquietudes muy pertinentes, a la hora de entrar nosotros a generar esas exenciones.

Yo plantearía que antes de segundo debate, convoquemos una audiencia pública para que debatamos el tema, donde invitemos a todos los sectores, una cosa bien difundida, a efectos de que vamos a segundo debate bien fortalecidos. Yo tengo seis proposiciones que buscan dejar esta serie de inquietudes que tengo, que en un momento dado pondrían a este Congreso, al legislador en apuros. A ustedes cómo se les ocurre aprobar una ley entregando unos recursos que los va a manejar un comité, y finalmente termina pasando, que nuestra industria nacional se afecta. Entonces, una proposición que tengo al artículo 1º, al objeto; voy a retirarlas, pero voy a dejarlas enunciadas a efectos de que toda esta discusión que se ha planteado, podamos nosotros subsanarla en un debate tranquilo, y plantearía que quede aprobada una audiencia pública, con todos los actores intervinientes, que conozcan esta ponencia, y que ellos nos den elementos e insumos para nosotros avanzar con toda la certeza y con toda la tranquilidad que se requiere. Entonces sería en el artículo 6º, que es el comité de promoción y fílmica colombiana; en el quinto, que es el destino de los recursos de este fondo; en el octavo, que son los contratos de filmación en Colombia; y el artículo noveno, que es el tema de contraprestación. Yo retiraría esos artículos, los dejo enunciados en términos de plantearnos esta audiencia pública, de abrir el debate, de que en la segunda ponencia se preste atención a lo que yo acabo de decir acá y lo que han dicho los otros colegas, y podamos de esta manera construir una ley que nos ayude y que tenga esos fines que han planteado los Ministros, porque me parece que tiene unos fines sanos, mirándolo desde el punto de vista de desarrollo de nuestra cultura y desarrollo del cine y también de lo que podríamos ganar en un intercambio común como tal; y el artículo 13, que se me quedaba. Básicamente serían esas mis observaciones, y quedo muy atento a las sugerencias del ponente para segundo debate y de la mesa directiva y de los Ministros, para que trabajemos estos temas con toda tranquilidad.

Presidente: Tiene el uso de la palabra el Senador Jorge Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Ahora que escuchaba a la Ministra y al Senador Carlos Ferro, que ha hecho una ponencia tan interesante sobre este proyecto de ley, vino a mi

memoria la historia de un cortador de madera del pueblo donde me crié, Solano (Caquetá), porque me pareció y hoy me parece todavía más extraño el hecho, Santo Brochero, un empresario de esos que llegaban, dejaban el mercado, la gente se iba a cortar la madera y a los tres meses volvía a comprarle la madera, y terminó construyendo un teatro en mi pueblo, Teatro El Cedro, porque la madera que se cortaba, creo que hay que recogerlo en la historia del cine. Allí vimos las primeras películas, esas de que pasaba el rollo y había que esperar, había el receso que hoy ya no se utiliza de esa manera, pero había que esperar, entonces uno tenía que acordarse en qué iba para darle continuidad a la película. Me parece hoy como tan interesante ese señor Brochero, cómo es que un tipo interesado en conseguir plata, que se va a cortar madera en la selva, en ese tiempo no se hablaba de la ecología o si no, no lo hubiéramos dejado cortar el cedro, termina construyendo un teatro. Por supuesto que tenía que fracasar en el teatro Santo Brochero, y entonces eso terminó después siendo una especie de sitio donde se secaba arroz. La verdad que desde esa época tengo una gran simpatía por ese fenómeno del cine, que es tan vital para la vida de las personas.

Yo creo que este es un proyecto supremamente necesario, importante, y para no enredar el tema, propongo dos modificaciones importantes: Una, en las funciones que va a tener el comité promoción fílmica, que le dedique un recurso muy significativo a lo que llaman el circuito alterno; necesitamos más salas de cine; necesitamos el apoyo a la distribución y exhibición, y de manera particular; yo llegué a Bogotá en el año 82 y aquí había una cadena de cineclubes por todas partes, y han ido desapareciendo los cineclubes. Entonces, creo que deberíamos, entre uno de los objetivos del comité promoción fílmica, incluir ese de manera específica, de tal manera que no solo Cine Colombia, Procinál, etc., que son los grandes distribuidores, sino que se pueda establecer un mecanismo alterno en ese punto. Segundo, la verdad, el comité promoción fílmica es un comité exclusivo del Gobierno, y entonces nosotros, con el doctor John Sudarsky que coincidió en la propuesta, simplemente proponemos una modificación muy sencilla en el numeral cinco del artículo 7º, dice: Dos representantes designados por el Presidente de la República. Hemos retomado una iniciativa que han planteado el Presidente de Asocinde, el representante de la academia colombiana de artes y ciencias cinematográficas, y la retomamos para que diga de la siguiente manera: Dos representantes designados por el Presidente de la República, que tengan amplia trayectoria en el sector cinematográfico colombiano. Creo que recoge la inquietud de ellos, recoge nuestra inquietud, no sé si eso lo pudiéramos votar de una vez con esa modificación, y por supuesto, quiero anunciar con mucho cariño, con mucha alegría, que acompaño este proyecto.

El Presidente:

Le ofrece el uso de la palabra al Senador Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Senador Guevara, yo entiendo el interés que tiene en la primera parte de la proposición, en el sentido de lo que usted ha llamado el circuito alterno, y esos incentivos ya están en la Ley 814, fundamentalmente para el desarrollo y la generación de lo que es ese proceso, y como este proyecto de ley está es orientado al tema de la utilización de locaciones colombianas, entonces volveríamos nosotros a duplicar lo que ya está contenido en la Ley 814. Simplemente para información.

El Presidente:

Concede la palabra al Senador Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

De todas maneras, a mí me parece que es importante que quede como una función; después nos van a decir: “no, eso no puedo hacer esa tarea”, el procedimiento se mirará, incluso no la propongo ahora, hago la proposición para que lo corrijamos en la ponencia para segundo debate, o sea, queda ahí como una constancia para que quede y lo recojamos en el segundo debate.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Plinio Olano.

El honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Inicia con un saludo a los Senadores, a los funcionarios citados y a todos los presentes. Sin duda, este proyecto tiene nuestro respaldo, y quisiera de alguna manera entender, que con un proyecto de estos, en algo el Congreso de la República empiece a pagar pasivos con algunos sectores, pasivos grandes, no solamente en la promoción y en el fomento, sino en la seguridad social de los actores de estos sectores. Si eso se pudiera plasmar aquí de alguna manera, me sentiría mucho más satisfecho. Quiero hacer dos apreciaciones de forma, a ver si pudiéramos debatirlas y estuviéramos como en una misma línea: La semana pasada estuvimos discutiendo el proyecto de gestión del riesgo y es un proyecto también de iniciativa del Gobierno Nacional, y nos presentaba la constitución de tres comités, cada uno con casi treinta personas. Aquí hubo una intervención, entre otras cosas, una intervención suya, sobre la eficacia de esos grandes comités, que son inoperantes, y decidimos para la ponencia que se va a discutir el día de hoy, que esos comités estén reducidos de 31 a 9 personas, y todavía me parece que son gruesos, y sacamos del comité a todos los Ministros. A mí me parece que los Ministros hoy en día tienen tantas funciones, que irles colocando cada vez más asistencias a comités y en grupo, no son realmente eficientes. Entonces, dejo abierta la discusión sobre la integración de este comité y hago eco de la proposición del Senador Sudarsky, en el sentido de que tenemos una mala experiencia cuando dejamos que el Gobierno reglamente. Aquí se hacen las leyes y al Gobierno le toca hacer la reglamentación

y las puede hacer de oficio en la reglamentación, y podríamos decir que el Gobierno reglamente las cualidades o las calidades que deben cumplir los miembros que delegue el Presidente, pero eso no va a ocurrir, ya estamos acostumbrados a que eso no pasa, entre otras cosas, un comité integrado por el Ministro de Comercio, integrado por la Ministra de la Cultura, integrado por el Ministro de Tecnologías de la Información, integrado por el presidente de Proexport, cuatro miembros directos del gabinete, para que usted los reúna tiene que hacer pocas reuniones en el año, en el mes, y fuera de eso, dos delegados del Presidente de la República, y fuera de eso, que tengan amplia trayectoria o que sean de reconocida trayectoria; eso de amplio y reconocido queda a la subjetividad de la oficina de la presidencia que evalúe las hojas de vida.

Yo pediría que reconsideren esa constitución de ese comité, si quiere que eso le funcione, porque puede asumir un Ministerio con mayor responsabilidad, con mayor envergadura el trámite de eso, llámese el Ministerio de Comercio Exterior o llámese el Ministerio de Cultura, pero uno de los dos tiene que tener autonomía en eso, porque después vienen unos párrafos que si no viene el uno entonces el otro preside, que si no viene el otro, el otro sigue y así, previendo de que no van a ir. Entonces digámonos ahí que eso lo debe presidir el Ministerio de la Cultura, y pensemos en cómo podemos disminuir la presencia de Ministros en esos comités.

En segundo término, me llama la atención que el gobierno solicite visas especiales para el talento cinematográfico, es decir, que aquí puedan venir con mucha facilidad de visa de trabajo los de afuera. Yo pregunto si eso está relacionado con una actitud igualmente proactiva de los de afuera para con los nuestros, y pensaría que de alguna manera la ley podría delimitar ese procedimiento de visas, es en convenios que pueda establecer el Ministerio de Relaciones Exteriores para este caso. Me sentiría más cómodo hacer ese tipo de convenio con un país que le ha abierto también la frontera laboral a los nuestros, pero no me parece que sea equitativo hacerlo en una sola vía. Esas serían dos observaciones que dejaría, no como proposición para que las discutamos, pero sí para que las tenga en cuenta el ponente en la siguiente propuesta que le haga la Plenaria del Senado.

El Presidente:

Ofrece el uso de la palabra al Senador Eugenio Prieto.

El honorable Senador Eugenio Prieto Soto:

Presenta un saludo a la Ministra, al señor Viceministro, a todos los representantes del sector cinematográfico, y a los Senadores de la comisión.

Yo quiero hacer varios planteamientos: El primero, indiscutiblemente, es que respeto las diferentes opiniones que se han planteado, me parece que tienen mucha validez, el planteamiento que hace el Senador Alexander de que se abra un debate con una audiencia, donde estén representados

todos los sectores, me parece bienvenido acabar de pulir un proyecto, que es un proyecto bien construido. Yo hace tiempo, y lo tengo que reconocer, no tenía en mis manos un proyecto de ley tan bien elaborado técnicamente, desde el punto de vista de la técnica legislativa, es un proyecto muy bien logrado, pero no solamente bien logrado desde el punto de vista técnico, sino de la participación de los diferentes sectores en la elaboración del proyecto. Por eso me parece que uno de los reconocimientos que debemos hacerle a este proyecto, es la riqueza participativa en su construcción, que sin duda alguna, le da legitimidad para venir a este espacio a que nosotros acompañemos, aprobemos y apoyemos este proceso. En segundo lugar, creo que hay que mirar desde el punto de vista de lo que representa la industria audiovisual, ya no solo cinematográfica, sino también en materia de televisión para este país. Yo tomo este proyecto como un segundo tiempo de lo que ha sido el desarrollo legal en los últimos años en Colombia y de lo que ha representado para esta industria las Leyes 397 del 97 y la 814 del 2003, que sin duda alguna, cuando uno mira aquí las cifras de Fedesarrollo en lo que se ha incrementado la economía en este sector cinematográfico, la producción de películas con reconocimientos internacionales extraordinarios, el incremento de la asistencia a la salas de cine de este país, que había disminuido enormemente en la primera década de este siglo, y obviamente el surgir una cantidad de nuevos talentos en este país, que tal vez muchas veces se quedan ocultos porque no tienen la posibilidad de mostrarse, y ya no sólo los talentos desde el punto de vista artístico, sino la capacidad instalada de la industria audiovisual colombiana para producir, con alta calidad, películas que pueden ser mostradas no solamente en Colombia, sino en otros lugares del mundo, y que lo hacen entrando en un nuevo aire, en un nuevo contexto en el mundo, de producir en otros formatos, de producir con otras historias, de mostrar y de narrar de una forma diferente.

Apoyar y acompañar este proyecto, a mi manera de ver, es seguir estimulando ese segundo tiempo de la industria audiovisual colombiana, obviamente protegiendo nuestros actores y protegiendo a toda la capacidad instalada de esa industria. Me pareció muy bello que Laura García estuviera acá sentada y que sintiera un poco de nerviosismo, cuando uno la ha visto desde hace tantos años, con esa capacidad histriónica que la caracteriza y la hemos admirado y le hemos reconocido ese talento, y ella se refería a que los países muchas veces se identifican por sus actores, por sus actrices, por sus artistas, pero hay artistas, que sin duda alguna, se convierten también en íconos de esos países para sus propios habitantes, así como lo es usted para nosotros, como lo son muchos y muchísimos actores y actrices, para no comenzar a enumerarlos y de pronto no dejar por fuera muchísimos. Usted tenía a su lado a una mujer que también admiramos mucho por su capacidad, por el conocimiento que tiene y por lo que le ha entregado a su país, es

Cristina Umaña, y acá pasaron Rodrigo Guerrero, Claudia Triana y hablaron precisamente de lo mismo.

Quiero unirme a lo que planteaba el doctor Plinio, porque si bien, yo le preguntaba a usted ahora Ministra, que este es un tema que tiene que ver con la posibilidad de atraer esa inversión extranjera para fortalecer esa industria audiovisual nuestra, pero además dice, me parece muy importante “aprovechar la posibilidad de dar a conocer nuestro país, el patrimonio que tenemos, que muchas veces yo lo he dicho, se nos diluye en las manos porque no lo identificamos, no lo protegemos, no lo preservamos”. A mí sí me preocupan dos cosas que no forman parte de este proyecto, pero quisiera dejar que tal vez en esa audiencia que se va a hacer o en otra, trabajemos el tema que plantea el doctor Plinio Olano, me preocupa la situación de los actores y actrices de este país, y ya no hablo ni siquiera única y exclusivamente del sector cinematográfico, ya no hablo ni siquiera única y exclusivamente del sector de la televisión, hablo de todos en general, los actores y las actrices, todos los artistas colombianos que tanto hacen por la cultura y que tanto sacrifican de sus propias vidas para poderle entregar productos de calidad a este país en sus diferentes formas. Yo creo que nosotros tenemos que hacer un trabajo desde este Congreso de la República para garantizarles a ellos protección, para garantizarles una seguridad social, porque sí da mucha tristeza y duele en el alma que muchos de esos íconos nuestros, cuando están en sus años dorados los vamos relegando, los vamos dejando, los vamos olvidando, y quedan a quién les puede dar la mano de la caridad, de la caridad pública, para terminar sus días que merecen, merecen por lo que le entregan a un país un mejor final de sus días.

Segundo aspecto: a mí me preocupa mucho la protección del patrimonio y me preocupa que, por ejemplo, todo este trabajo que hemos venido haciendo en Colombia, no hablo del que se puede hacer desde esa inversión extranjera, porque puede que tenga que ver o no tenga que ver con nuestro país; preocupa lo que plantea el Senador Alexander porque coincido, cómo nosotros, sin ir a censurar, podemos de cierta forma proteger de que el país no se utilice para que nosotros mismos prestemos los espacios y para que se hable mal, pero me preocupa es la protección y preservación de nuestro patrimonio fílmico, y no sólo su protección y preservación, sino su divulgación. Muchas veces nuestro patrimonio se queda encerrado en unos anaqueles, en unos espacios fríos, y tal vez muy bien protegidos seguramente, pero la gente, sobre todo las nuevas generaciones, no tienen la posibilidad de disfrutar de todas esas producciones que se han hecho a lo largo de los tiempos en este país, tal vez con los recursos técnicos mínimos, pero de una calidad extraordinaria. Yo he expresado en diferentes espacios mi desacuerdo y mi crítica, y lo sigo haciendo y lo seguiré haciendo, porque este país dejó pasar el bicentenario como

si nada hubiera sucedido, este país no ha hecho un trabajo de reconocimiento a su historia, a su memoria, y estoy seguro que gran parte de ese patrimonio fílmico hubiese sido necesario divulgarlo, promoverlo, difundirlo en este espacio y en este centro del bicentenario de la República. Recuerdo cuando estaba pequeño, todas las producciones de Eduardo Lemaitre, sobre la historia de Colombia, con unos actores y unas actrices extraordinarios, bien logradas, bien producidas, seguramente con dificultades técnicas, pero obviamente narrando y contando nuestra historia y protegiendo y preservando nuestra memoria.

Así que yo quiero dejar esas dos reflexiones porque me parece que nosotros debemos ir en ese frente, ir en ese sentido, y quiero expresarles a todos que voy a acompañar este proyecto, no sólo en este espacio, sino también en la plenaria del Senado, donde lo voy a estar acompañando con todo el cariño, para que pueda hacerse realidad y obviamente para que sea ese segundo tiempo, pero todavía quedan muchos tiempos más para estimular la industria audiovisual. Termino leyendo la exposición de motivos de este proyecto, parece ser que nos estuviera preparando un poco la introducción de la exposición de motivos de lo que debe ser la ley de la televisión pública en Colombia, porque aquí está un poco confundido entre lo que tiene que ser el cine y la televisión, ambos en tema de contenidos, lo que debe ser precisamente el estímulo a la producción de esos contenidos y obviamente la posibilidad de estimular a nuestros productores nacionales a que produzcan en todos los espacios de este país esos contenidos.

El Presidente:

Le ofrece el uso de la palabra al Senador César Tulio Delgado.

El honorable Senador César Tulio Delgado Blandón presenta un saludo a todos los presentes:

Quiero decirles, como Senador de la República, que este proyecto en el que se fomenta la actividad fílmica, la actividad cinematográfica, pues hay que apoyarlo, hay que respaldarlo, sobre todo, porque tiene un aspecto muy importante que es el promover la cultura, promover nuestra tierra como un patrimonio cultural, como un patrimonio turístico, como un destino. Es que aquí se ha dicho que nuestro país lamentablemente las noticias negativas con las que venden afuera en el exterior, esas noticias negativas del narcotráfico, esas noticias negativas del paramilitarismo que si bien es cierto, de alguna manera son rentables, son rentísticas desde el punto de vista de la proyección o de una audiencia. Yo pediría que tuvieran en cuenta que al darle nosotros ese respaldo, ese apoyo a esta ley de fomento a la actividad cinematográfica, vaya con unos objetivos concretos, que sea de verdad para rescatar ese patrimonio que es la cultura, que es el turismo, que es Colombia destino, y de alguna manera atarlo a la educación. A mí me parece que es bueno que esta actividad artística se vincule a los valores de la familia colombiana, de su cultura

y su folclor, pero como principios y valores para respetarse. Qué bueno que esta actividad nueva cinematográfica que vamos a aprobar aquí, de alguna manera tenga como principios un enfoque de la familia colombiana, pero transmitida en valores y principios, transmitidas a través de la televisión pública. De modo que lo único que vería que de pronto pudiéramos colocarle en segundo debate, en el patrimonio fílmico, en el comité, porque yo veo que tiene por parte del Ministerio una representación en cabeza de la Ministra y una representación en cabeza del director cinematográfico, de pronto abrir un espacio o suspender uno de esos puntos, el del director por ejemplo, diría yo, para la dirección de Confecámaras, para la dirección de las Cámaras de Comercio del país, que de alguna manera también pueden ser fuentes de donación que nutra ese propio fondo. El fondo está bien constituido y por supuesto lo vamos a apoyar, pero quiero dejar la inquietud para un segundo debate, que uno de esos renglones vaya para el empresario, la industria, la confederación de cámaras, que de alguna manera pueden nutrir el mismo fondo, y además es promoción artística y del turismo. De modo que bienvenido este proyecto, y cuenta con mi respaldo.

El Presidente:

Le concede la palabra al Senador Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Presidente, en consideración de la discusión que se ha dado al interior de la Comisión, le solicitaría que votáramos el proyecto tal como viene presentado para primer debate; y segundo, se convoca a una audiencia para ampliar más los temas que aquí han señalado los Senadores, y con base en esa audiencia, nosotros presentaríamos la ponencia. Entonces, todas las consideraciones que han hecho ustedes las vamos a estudiar y vamos a profundizar para que no haya ningún inconveniente, y en ese sentido, le solicitaría, Presidente, que someta a consideración la votación del articulado en bloque.

El Presidente:

Le ofrece el uso de la palabra al Senador John Sudarsky.

El honorable Senador John Sudarsky Rosenbaum:

Yo creo que la proposición del Senador Guevara no crea ninguna incompatibilidad y simplemente le pide unas condiciones de experiencia, de amplio conocimiento en el sector en ese sentido. Así que yo pediría que esa proposición se votara.

El Presidente, honorable Senador Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado:

Vamos a votar el articulado, anuncio que se va a cerrar, se cierra y se va a votar.

La Secretaria:

Hace una claridad: Presidente, vamos a votar es la omisión de la lectura del articulado.

Llamada a lista:

Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado	Sí.	Baena López Carlos Alberto	Sí.
Delgado Blandón César Tulio	Sí.	Duque García Luis Fernando	
Ferro Solanilla Carlos Roberto	Sí.	Guevara Jorge Eliécer	Sí.
López Maya Alexander	Sí.	Olano Becerra Plinio	Sí.
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando		Prieto Soto Eugenio	Sí.
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	Sí.
Torrado García Efraín			

La Secretaria:

Informa que ha sido aprobada la omisión de la lectura del articulado, con 9 votos favorables.

El Presidente:

Pone en consideración el articulado en bloque, exceptuando el artículo 7°.

La Secretaria:

Llamada a lista:

Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado	Sí.	Baena López Carlos Alberto	Sí.
Delgado Blandón César Tulio	Sí.	Duque García Luis Fernando	
Ferro Solanilla Carlos Roberto	Sí.	Guevara Jorge Eliécer	Sí.
López Maya Alexander	Sí.	Olano Becerra Plinio	Sí.
Pedraza Gutiérrez Jorge Hernando		Prieto Soto Eugenio	Sí.
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky Rosenbaum John	Sí.
Torrado García Efraín			

La Secretaria:

Informa que ha sido aprobado, con 9 votos favorables, el articulado del proyecto como viene en la ponencia, excluyendo el artículo 7°.

El Presidente:

Le concede el uso de la palabra al Senador Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Entonces, que se dé lectura a la modificación que propone el Senador Guevara, en relación con el aspecto que tiene que ver con la representación del Presidente de la República.

El Presidente:

Le concede la palabra al Senador Plinio Olano.

El honorable Senador Plinio Olano Becerra:

Yo entiendo la proposición del Senador Guevara, y no quiero irme en contra de la proposición, pero no me puedo ir en contra de una postulación

que hice de modificar todo el artículo; si acepto esa proposición, estoy ratificando que me gusta la composición, y no me gusta. Entonces, lo que quiero es que la siguiente ponencia defina o nos proponga una composición diferente.

El Presidente:

Le concede la palabra al Senador Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Para darle rapidez al trámite del proyecto, yo retiro la proposición, y solicito que se vote como viene en el articulado publicado en la *Gaceta del Congreso*.

El Presidente:

Entonces, se abre la votación del artículo 7°. Señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

La Secretaria:

Llamada a lista:

Nerthink Mauricio	Sí.	Baena López	Sí.
Aguilar Hurtado		Carlos Alberto	
Delgado Blandón César	Sí.	Duque García	
Tulio		Luis Fernando	
Ferro Solanilla Carlos	Sí.	Guevara Jorge	Sí.
Roberto		Eliécer	
López Maya Alexander	Sí.	Olano Becerra	Sí.
		Plinio	
Pedraza Gutiérrez Jorge	Sí.	Prieto Soto	Sí.
Hernando		Eugenio	
Suárez Mira Olga Lucía		Sudarsky	Sí.
		Rosenbaum	
		John	

Torrado García Efraín

La Secretaria:

Informa que ha sido aprobado el artículo 7° como viene en la ponencia, con 10 votos favorables.

El Presidente:

Se abre la votación del articulado de proyecto de ley, del título y del tránsito a la Plenaria del Senado de la República; anuncio que se abre la discusión, se cierra la discusión. Señora Secretaria, sírvase llamar a lista.

La Secretaria:

Informa que es el título del proyecto, dese segundo debate, y el articulado:

Llamada a lista:

Nerthink Mauricio	Sí.	Baena López Car-	Sí.
Aguilar Hurtado		los Alberto	
Delgado Blandón	Sí.	Duque García Luis	
César Tulio		Fernando	
Ferro Solanilla Car-	Sí.	Guevara Jorge Elié-	Sí.
los Roberto		cer	
López Maya	Sí.	Olano Becerra Pli-	Sí.
Alexander		nio	
Pedraza Gutiérrez	Sí.	Prieto Soto Eugenio	Sí.
Jorge Hernando			
Suárez Mira Olga		Sudarsky Ro-	Sí.
Lucía		senbaum John	

Torrado García

Efraín

La Secretaria:

Informa que ha sido aprobado el articulado, el título del proyecto y dese segundo debate al proyecto de ley.

Presidente:

Queda aprobado este proyecto, y queda el Senador Ferro como ponente para segundo debate en Plenaria del Senado. Vamos a votar la proposición para la audiencia que se va a realizar en los próximos días, anuncio que va a cerrarse, se cierra la discusión.

La Secretaria:

Informa que ha sido aprobada la realización de la audiencia pública.

El Presidente:

Le concede la palabra a la Ministra de Cultura.

La doctora Mariana Garcés Córdoba, Ministra de Cultura:

Muchísimas gracias a los honorables Senadores, de todas y cada una de sus recomendaciones, hemos tomado estricta nota; vamos a mirar cada uno de los temas con sumo cuidado y estaremos atentos a la hora en que se fije la audiencia pública. Nosotros, como les hemos contado, hemos concertado ampliamente con todo el sector, esperamos que el sector se haga presente y pueda también manifestar sus opiniones sobre este proyecto de ley.

El Presidente:

Le concede la palabra al señor Viceministro de Turismo.

El doctor Óscar Rueda García, Viceministro de Turismo:

Solamente reiterar el agradecimiento, creo que hemos dado un paso muy importante, hoy es un día que abre unas posibilidades para el desarrollo de nuestra industria cinematográfica y sin duda alguna para el turismo nacional.

El Presidente:

Le solicita a la Secretaria, continuar con el Orden del Día.

La Secretaria:

Siguiente punto del Orden del Día: **Proyecto de ley número 52 de 2011 Senado**, por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica. Está publicado en la *Gaceta del Congreso* 687 del 2011. Este proyecto tiene concepto del Ministerio de Educación, oficio radicado el 5 de octubre del 2011, después de la radicación de la ponencia, el cual fue remitido a los honorables Senadores; el autor es el Senador Jorge Eliécer Guevara y el ponente el Senador Jorge Eliécer Guevara.

El Presidente:

Saluda a la señora Ministra de Educación, María Fernanda Campo. Seguidamente, le ofrece la palabra al Senador Ponente.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Este proyecto tiene como propósito, primero, unificar el porcentaje para la calificación del ascenso de los maestros del grado 1278. El magisterio tiene hoy dos normas que regulan su carrera profesional: El Decreto-ley 2277 del 14 de septiembre de 1979, negociado con la Federación Colombiana de Educadores, después de múltiples enfrentamientos del magisterio con el Gobierno Nacional desde el año 72, en que se expidió de manera unilateral el estatuto del doctor Galán, ministro de esa época, Carlos Galán Sarmiento, luego la derrota del magisterio al Decreto-ley 128 de 1977, entonces el magisterio llegó a la conclusión de que tenía que hacer una propuesta, y el gobierno que debía concertar con Fecode, y así surge esa norma, avalada por supuesto por el Gobierno y por este Congreso luego. El 1278 fue expedido de manera unilateral por el Gobierno Nacional, es más, el gobierno le hizo conejo a Fecode, porque discutió con Fecode un estatuto durante todo el periodo de las facultades, y tres días antes de vencer ese periodo de facultades, el gobierno expidió una norma totalmente diferente a la que se había discutido, y por eso ese estatuto ha tenido tantas dificultades, ese estatuto rompió una tradición de concertación del Gobierno Nacional con el magisterio colombiano, que implicó la expedición de la Ley 43 del año 75, cuando se nacionalizó la educación y se resolvió uno de los más graves problemas del magisterio colombiano, el de la expedición de la Ley 91 de 1989, que resolvió lo referente al régimen salarial y prestacional del magisterio colombiano. En esa ley Fecode, es decir, el magisterio organizado acepta una serie de modificaciones a su condición laboral y prestacional, porque entendíamos las dificultades financieras que a futuro tendría la Nación con 300.000 maestros con pensión de gracia o con retroactividad de cesantías.

Quiero señalar esto por una razón, porque es que tanto la carta de la señora Ministra como la carta del señor Ministro de Hacienda, como las demás opiniones, incluida la Comisión Nacional del Servicio Civil, desconocen esta realidad de la educación y, de manera particular, de uno de sus gestores más importantes que son los educadores y las educadoras. Lo primero que hizo esa norma -yo he dicho y lo sigo sosteniendo, que hemos derrotado esa norma el 70% de su cuerpo, por la vía de demandarla ante la Corte Constitucional- creó nuevas inhabilidades, creó nuevas incompatibilidades, superando la ley general sobre esa materia, las han declarado inexecutable en la Corte; deberes nuevos, prohibiciones nuevas y creó una situación de injusticia, que esta ley pretende corregir, y es que en todas la carreras del sector público existentes, hoy se gana el concurso de méritos para ascender con el 60%, y el gobierno impuso en esta norma el 80%; el ochenta se le pide al que va a ser rector, al que va a ser coordinador, al que va a ser supervisor o director del *núcleo** cuando concursa, y uno lo entiende, porque es que va a tener un sobresueldo

que oscila entre el 30, 25, 30 y 40%; es la única carrera que impone el 80%, que se ha convertido en una traba para el ascenso de los maestros, en la última evaluación de competencia para el ascenso quedó demostrado.

Segundo, se propone estimular al magisterio para mejorar la calidad de la educación, por la vía de facilitar el ascenso de los licenciados y profesionales universitarios que ingresan a la carrera cuando obtienen el título de maestría. No es precisa la carta de la señora Ministra, cuando nos dice que el proyecto acaba la meritocracia para el ascenso. Senador Ferro, usted que ha estado tan atento de este proceso, que fue coautor casi de la iniciativa de la pensión de gracia de los maestros nacionales por haber estudiado en un colegio nacional y haber visto la injusticia con ese grupo de maestros, que hoy están cerca de tener ese derecho dependiendo de la definición que tome la Corte Constitucional. Lo único, no vamos a acabar el concurso de ascenso en la carrera docente, eso no es cierto; la carrera docente tiene tres grados: Uno, dos y tres, y tiene cuatro niveles: A, B, C y D. El normalista ingresa en el grado uno, el licenciado y profesional universitario en el grado 2A, 1A y 2A, y el que obtiene una maestría ingresa en el grado 3A y que jurídicamente la ubicación por profesión del normalista es el 1A, del licenciado y profesional el 2A, y el de la maestría el 3A. Para pasar al B hay que concursar, al C igual y al D igual, es decir, que los 3 concursos no los tocamos, se mantienen intactos. ¿Qué es lo que vamos a hacer? Decirle a ese educador que obtiene una maestría que pasa al grado 3A sin concursar, pero él para pasar al grado 3B debe hacer concurso, para pasar al grado 3C tiene que hacer concurso y para pasar al grado 3D tiene que hacer concurso, mantiene sus tres concursos; pero el estatuto actual castiga al que se estimula, al que hace un esfuerzo de formación, porque si un normalista que ingrese en el grado 1A obtiene la licenciatura, tendría que hacer un cuarto concurso para pasar al 2A, y si ese mismo normalista luego obtiene la maestría, tendría que hacer otro curso, es decir, que hay un grupo de profesionales que hacen 3 cursos para llegar al D, y este tendría que hacer 5 concursos, incluso, violatorios del derecho a la igualdad. Yo he visto que hasta por ahí podemos demandar ese proceso, si aquí no hay una decisión al respecto.

Me parece justo que un educador que hace el ejercicio, que gasta un recurso que vale, no sólo económicamente, sino de sacrificio familiar, personal en sus vacaciones, en sus desplazamientos, porque muchos se tienen que desplazar a Bogotá, a las capitales a hacer la maestría. En la Universidad Javeriana una maestría al 2010 valía sólo de matrícula, sin considerar grado y etc., 18'972.000 pesos, en la Universidad Libre 14'936.000 pesos, en la Universidad Pedagógica 12 millones, en la Universidad de La Sabana 22'400.000 pesos y en la Universidad Externado 25'584.000 pesos; no sumamos fotocopias, no sumamos desplazamientos, no sumamos alimentación, porque su familia

queda alimentándose en el sitio, y él tiene que ir a pagar alimentación a donde llega a estudiar, y no sumamos fotocopias, todo el gasto que implica hacer esa tarea tan importante que es la de hacer una maestría; ese es el lío, que si no le invertimos a la educación, no tenemos condiciones para mejorar la baja calidad de la educación: La diferencia entre el grado 2A y el 3A es de 851,533 pesos. Un educador tiene 14.5 salarios al año: Los doce, el mes de diciembre, el mes de la prima de vacaciones, que es medio salario, y el de las cesantías. Un educador con la maestría costaría 12'347.000 pesos; 1.000 educadores, 1.000 educadores costarían 12,347 millones.

A mí me parece que si 5.000 maestros lográramos un nivel de 5.000 maestrías anuales, cosa que no va a ser fácil, cosa que no es así de la noche a la mañana, no nos costarían 60.000 millones de pesos, Ministra. Pero yo quiero señalar al día de hoy el nivel de estudios de maestrías que hay en el país, tengo la información de la Universidad Javeriana, de la Universidad del Bosque, y no gradúan a miles de maestros anuales. La Universidad de La Salle entre el año 2008 y 2010 graduó 365 ciudadanos y ciudadanas con su título de maestría; la Universidad del Bosque, que es donde hay un énfasis importante, igual que La Salle, en educación, 103; la Universidad Javeriana 332 2008, 2009 y 2010, es decir, que en 3 años no tenemos ni siquiera graduados 1.000 maestros que estudian su condición de maestría.

Me parece que efectivamente no tiene los costos, pero la incidencia sobre la calidad de la educación sería enorme y tendríamos un grupo significativo de maestros que abordarían sus estudios de postgrado estimulados por la posibilidad de mejorar su condición salarial. ¿Cuánto gana? –y termino la exposición–, ¿cuánto gana un licenciado o un profesional universitario que ingresa a la educación? Gana 1'262.000 pesos; me parece a mí que con ese salario no es posible financiar una maestría; el educador obligado, se ve obligado a hacer un crédito y con 1'262.000 no va a tener posibilidad de pagar el crédito, sólo es posible si tiene un reconocimiento económico, que es el que tendría si cursa la maestría, que equivale hoy a 851,533 pesos. En casi todas las carreras, quien hace una especialización, quien hace una maestría, obtiene una prima técnica, que en muchos casos representa hasta el 50% de su ingreso mensual; en educación eso no ocurre, pero quiero señalar en el plano de la demostración que económicamente no vale tanto, es que en el país se ha retirado un grupo aproximado de 100.000 maestros, al año 2010 se habían retirado 100,772 maestros que habían sido reemplazados por maestros que ingresaron al nuevo estatuto. Estos son unos maestros que se ganan hoy 2'425.000 pesos y son reemplazados por maestros que ganan 1'262.000 pesos, es decir, que el gobierno se está ahorrando casi 5.000 nombramientos anuales de 1'250.000 pesos, entonces no le vamos a crear un desfase al presupuesto, ahí está la plata, pero yo no creo que este año arranquemos

con 5.000 maestrías, no va a ser posible eso, las universidades no tienen esa capacidad para ofrecer 1.000 nuevas maestrías de un sólo ofrecimiento en un año, ese es un proceso y yo creo que nosotros ganaríamos mucho.

Ese salario, Ministra, de verdad que desestimula a cualquier trabajador, y le voy a poner un ejemplo: En Bogotá fueron nombrados en el año 2010, luego del concurso, 6,733 maestros; este dato es a junio de este año, a junio de este año se habían retirado 1,108 maestros, es decir, un 14.8% de retiros de manera fundamental por la condición, primero, de salario, y segundo, por la condición de dificultad para el ejercicio de la profesión docente, porque esa fue la otra situación que generó el nuevo estatuto, es que abrió de manera indiscriminada la carrera para vincular a profesionales diferentes a los profesionales de la educación, y cuando llegan a enfrentarse a un grupo de 40, 45 jóvenes, con todas las dificultades por no tener los materiales pedagógicos que eso encarna, muchos de ellos prácticamente desertan de una profesión que sienten que no es su profesión y que no tienen eso que a nosotros nos enseñaron, en la Normal, que es lo de querer la profesión; cuando uno quiere una profesión, uno acepta muchos sacrificios por esa profesión, pero quien no tiene ese cariño, no es capaz de resistir la dificultad de 40, 45 jóvenes, que lo digan los papás, que con tres, cuatro chicos en el periodo, esa semana de receso de octubre, prácticamente dicen, y lo oí por la W y por Caracol y por RCN, que casi se enloquecían con esos chinos en sus casas.

La verdad, Ministra, a mí me parece que deberíamos hacer un pequeño sacrificio financiero, que la plata que a ustedes les está quedando de ese grupo de maestros antiguos que se están retirando, que ganan 1'200,000 pesos más, le entre a este grupo de maestros nuevos, se les asigne a ellos en materia de salario si y sólo si hacen su licenciatura, si son normalistas, o hacen su maestría, si son licenciados o profesionales universitarios, pero es más, ustedes tienen otra ganancia, esos 5.000 maestros anuales que se están retirando, tienen retroactividad de las cesantías, y los que vinculan tienen cesantías anuales de interés del 3.8% y que este año va a ser, si la DTF asciende mucho, va a ser de 4, 4.3%, cuando el resto de los trabajadores del país reciben el 12% de intereses, es decir, que el gobierno ni siquiera hace justicia con el grupo de los educadores nuevos, de pagarle el interés de cesantías que se le paga a los demás trabajadores, cuando hay sentencias reiteradas del Consejo de Estado que dicen que el régimen especial –se considera que el régimen de los maestros es especial– nunca puede estar por debajo del régimen general. Por eso, Senadores, solicito que demos primer debate a este proyecto de ley, para que se haga justicia con este grupo de trabajadores tan vitales para el desarrollo del país, para mejorar sus condiciones profesionales y para mejorar la calidad de la educación, dándole debate a la proposición, que para ello solicito a la Presidencia y a la Secretaría

que se sirvan darle lectura para su aprobación, y los invito a acompañar esta tarea e invito al gobierno a que haga una reflexión. Yo le quiero contar a la Ministra que le planteé el tema al Ministro, y el Ministro me dijo: “lo podemos mirar”, porque al Ministro lo que le habían dicho es que esto vale más de 250.000 millones de pesos, y la verdad es que no vale toda esa plata. Incluso si costara toda esa plata, en un promedio de 2, 3 años, por la educación, deberíamos hacerlo.

El Presidente:

Le ofrece el uso de la palabra a la señora Ministra de Educación, María Fernanda Campo.

La doctora María Fernanda Campo Saavedra, Ministra de Educación Nacional, presentó un saludo a los Senadores de la Comisión Sexta:

Y particularmente al Senador Guevara, quien ha sido el promotor de la iniciativa que hoy se está sometiendo a consideración de esta comisión, iniciativa que tiene que ver con la promoción y el ascenso automático en el escalafón de nuestros educadores, sin el cumplimiento de una serie de requisitos que están establecidos de manera legal, particularmente en el Decreto-ley 1278.

Yo quiero decirle al Senador Guevara y a todos los honorables Senadores que hemos estado analizando, con mucho cuidado y con total determinación, esta iniciativa que ha sido presentada para estudio en el día de hoy, y la conclusión a la cual llega el Ministerio de Educación Nacional es que esta iniciativa se opone a las disposiciones de carácter legal, particularmente, las que emanan de la Constitución Nacional en el artículo 125, donde se establece como norma general que el ingreso y el ascenso de los funcionarios de carrera deben cumplir previamente una serie de requisitos que estipule la ley correspondiente, para determinar cuáles son los méritos y las calidades que debe tener ese servidor público para poder ascender en la carrera o para poder ingresar a la misma. Y es por ello entonces que se expide el Decreto-ley 1278, donde establece claramente, atendiendo el postulado que se establece desde la Constitución Nacional, que la carrera docente debe estar basada en el mérito, que la carrera docente lo que busca es la dignificación de la carrera docente y la profesionalización del docente. Esos son los postulados que emanan desde la Constitución Nacional. Y es por ello, entonces, que el Decreto-ley 1278 reglamenta y regula la forma como se debe ingresar a la carrera docente, permanecer en la carrera docente, ascender dentro de la carrera docente y también retirarse dentro de la carrera, y establece entonces cuáles son esos requisitos. El primer requisito por sobre todo, atendiendo el postulado constitucional, es el principio del mérito, porque solamente a través de la meritocracia, es como se puede garantizar la igualdad y la equidad, la igualdad entre iguales, y ¿cuáles son esos requisitos que establece el Decreto-ley 1278? En primer lugar, los requisitos para poder ascender dentro de la carrera, es la formación académica, la experiencia profesional,

la idoneidad en el desempeño y la evaluación de competencias. Entonces, se tiene que cumplir con todos estos requisitos, que son los que constituyen el mérito dentro de la carrera docente, para poder ascender dentro de la misma, como está establecido en las distintas disposiciones de carácter legal y de carácter reglamentario. En síntesis, consideramos que el eliminar, como se propone en este proyecto, la evaluación de competencias y que se tenga en cuenta solamente para el ascenso el tema de la formación, sencillamente va en contravía de lo que se ha establecido como la meritocracia, y los requisitos a través de los cuales se evalúa la meritocracia dentro de la profesión docente, razón por la cual el Ministerio de Educación Nacional no está de acuerdo con esta iniciativa, porque, en últimas, lo que buscan estos requisitos es, primero que todo, que prevalezca el principio del mérito, porque ello garantiza una buena calidad de la educación.

Nuestros educadores son los que forman a nuestros hijos, los que forman los niños y los jóvenes de Colombia, y es por eso que nosotros tenemos que garantizar que esos profesionales tengan cada vez más los conocimientos, la experiencia, la formación y las competencias que se requieren en una profesión, que sin lugar a dudas, es la más importante que puede existir en una sociedad, como es la profesión docente.

El Presidente:

Le ofrece el uso de la palabra al Senador Carlos Ferro.

El honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla:

Nosotros en discusión anterior, habíamos expuesto una serie de consideraciones frente a este tema, que nos preocupaba de fondo. Entendemos que hay un gran interés por parte del autor de la iniciativa, de hacerles un reconocimiento a todos aquellos educadores que con un gran esfuerzo han logrado su maestría en este país. Él ha expuesto los argumentos de fondo, que indiscutiblemente los compartimos, porque sabemos que en este país, desde que comenzó a buscarse las oportunidades, no solamente para formarse, sino para poder lograr estudios con mayor profundidad, hemos visto a los educadores los fines de semana en cada uno de los rincones, y gracias al tema que la educación superior está dando en materia de postgrados, llegando a todas las diferentes regiones. Hoy en día cuando uno revisa este tema, sabe que el mayor esfuerzo y compromiso de cada uno de estos profesionales, que con vocación y en materia educativa buscan, es tener esa oportunidad de poder lograr que se les haga ese reconocimiento, porque justo es no solamente por el esfuerzo que han hecho, sino también en su capacidad económica, lo que puedan traer para sus familias, y entra también uno en un contrasentido frente a lo que debe ser el tema en mención. Por otro lado, el Constituyente del 91 establece la llamada “carrera administrativa”, que si uno se pusiera de fondo a hacer una discusión

sobre el tema, hoy hay muchos más que critican esa carrera administrativa, porque ha terminado amarrando, en muchos criterios, a las administraciones, y porque lamentablemente ha generado una serie de condiciones que hoy en día, para una dinámica dentro de lo público, no está ayudando, sino al contrario, está ayudando es simplemente a desmejorar las cosas y que la gente tenga una percepción frente al tema. Bajo ese criterio, y quiero colocar las dos consideraciones, porque acá no se trata de hacer leyes solamente pensando en una normatividad que quede expresada, sino también mirando la parte humana de lo que refleja todo este esquema, para mí, sigue siendo un tema que me asalta, y se lo explicaba al Senador Guevara, y es que en cumplimiento de materia de constitucionalidad, siempre nos digan: “ustedes van a violentar esa carrera”, que indiscutiblemente está generada por el ascenso que dan los méritos para ella, y como en estos días se ha estado hablando muchos temas en materia de pronunciamiento de la Corte Constitucional, y estos días precisamente lo escuchaba sobre unos temas de la famosa reforma a la Justicia, aquí no hay que pecar, para que el día de mañana terminemos nosotros metidos en un lío y en un problema que nos llegue a generar inconvenientes.

La propuesta mía, y se la hice al Senador Guevara, que mirando el contenido de lo que son los méritos, Ministra, por qué no establecemos un mecanismo que permita lograr ese tipo de ascensos cuando la gente ha logrado todo un esfuerzo para alcanzar esas maestrías, pero que indiscutiblemente se determine en cumplimiento de este tema, o sea, que el Ministerio de Educación, no solamente colocando la talanquera desde el punto de vista económico, sino revisando eso, se centren a estudiar esta propuesta, sin violentar la Constitución Nacional, sin violentar la ley, y que el día de mañana a nosotros no nos haga objeto de una investigación por estar violentando precisamente esos principios constitucionales y legales, podamos hacerle un reconocimiento a todos ellos, y creo que en este sentido, podríamos revisar.

Dentro de los temas que le decía al Senador Guevara, por qué la gente que logra esas maestrías en un número determinado, no puede concursar para ese ascenso o que se le permita con ese criterio, que pudiéramos definirlo, y en ese sentido revisar más a profundidad el tema y analizarlo, para que nos permitiera dar también ese tipo de criterio, sin violentar el tema del mérito, quiero dejar la constancia frente a eso, Ministra, porque no se trata que el día de mañana, con un concepto del Procurador General de la Nación nos diga: “Señores, acá solamente los ascensos están dados por lo que establece la Constitución y la ley, y son méritos”.

Otro tema que podríamos investigar: ¿cuál es la jurisprudencia que ha determinado en ese sentido la Corte Constitucional, sobre lo que significa el mérito?, porque no solamente es el concurso que se realiza con esos criterios de pasar un examen,

también puede estar dentro del tema de las calificaciones en materia, que usted va avanzando precisamente, y así está consignado para determinar algunos escenarios. Yo veo que hoy no se va a poder tomar una decisión en ese sentido, pero nosotros sí estamos en el criterio de que no cerremos la puerta, para que podamos analizar y hacer un estudio de fondo, sin violentar la ley. Lo que usted ha expuesto con los argumentos legales, está claro, lo entendemos, pero también dejemos planteado el tema, para que el día de mañana se pueda hacer un análisis profundo, de qué hacemos con todos ellos que han logrado hacer un gran esfuerzo.

El Presidente:

Le concede el uso de la palabra, al John Sudarsky.

El honorable Senador John Sudarsky Rosenbaum:

Hace unas semanas yo quería expresar mi punto de vista sobre este proyecto, y no lo logré hacer. En general, primero que todo, tengo que registrar el valor que tiene que los profesores de Colombia se capaciten, y en todas las discusiones que hay sobre calidad de educación, siempre uno se ve enfrentado al tema de que el profesor y sus capacidades son centrales. En ese sentido, uno no podría menos que respaldar un proyecto de esta naturaleza, en el sentido de que lo que queremos es que más educadores colombianos se capaciten, y qué mejor que el premio a ese esfuerzo sea el que tengan un ascenso en el escalafón y unos ingresos adicionales, pero entrando en un sentido estricto, debo plantear dos elementos que me parecen importantes: Primero que todo, hay una mesa de concertación actuando en este momento, y que seguramente algunos de nuestros colegas de la Comisión Sexta están trabajando en esa misma comisión, trabajando con la gente de Fecode para establecer un ordenamiento y los incentivos económicos y los aumentos que se puedan dar en ese sentido. Entonces, hay un espacio en ese sentido y a mí me parece tremendamente arriesgado que esos procesos de negociación, de alguna manera, se perforen paralelamente con proyectos de ley que entren a crear un camino paralelo para lograr esas aspiraciones absolutamente legítimas y respetables del profesorado colombiano. Entonces, uno está en un proceso de negociación, pero por otro lado, se encuentra un camino en el cual se pueden lograr objetivos sin que medie el proceso mismo de negociación. A mí en general esa táctica no me parece adecuada, me parece que hay una institucionalidad, aquí discutimos algunos otros proyectos, como el del puerto de Barranquilla, donde uno tiene una institucionalidad y a través de un proceso legislativo, la perfore, y entonces crea un problema en que el incentivo de llegar a un buen acuerdo, se pierde, porque hay una alternativa para emanar ese tema. Otro tema que realmente me preocupa más sobre Educación, tiene que ver con el tema de prioridades y recursos limitados.

Creo que, en este momento, cuando uno mira los fenómenos de Europa, mira Estados como el griego, Estados como el español, Estados como el italiano, Estados como Irlanda, Estados como Portugal, lo que encuentra uno es que son Estados que vivieron más allá de sus propios medios. Es como cuando una familia gasta más de lo que tiene y termina quebrada. En este momento, a nivel global tenemos países completos, casi un continente, casi Europa misma en ese problema, y es un problema de unas dimensiones gigantescas, el caso de Grecia, que llegó a esta situación por estar gastando más de lo que puede y más de lo que tiene, y simplemente viviendo de un proceso de endeudamiento que lo llevó a la situación de ahora, donde posiblemente en cualquier proceso de ajuste, van a caer cinco, diez puntos el PIB, van a crearse unos desempleos gigantescos, porque se fue más allá de lo que podía pagar, y en eso tiene mucho que ver con el debate sobre derechos, de que normalmente se habla. Esto es un derecho, pero por fortuna, en Colombia esto se tiene que atemperar con unas posibilidades. ¿Por qué hablo con esto?, porque creo que muy profundamente en mi visión de lo que debe ser la creación de racionalidad colectiva, tenemos siempre que estar pensando entre, en qué se va a gastar la plata el gobierno, esos 166 billones de pesos del presupuesto del año entrante, y sabiendo que eso es un límite y que hay que priorizar, escoger esto o esto o esto. La discusión que ha habido sobre la educación superior también nos ha llevado a lo mismo: El famoso tema de que todos quisiéramos que todo el mundo pudiera tener educación superior gratuita, pero ese tema de recursos nos enfrenta inmediatamente, el tema de recursos para primera infancia, recursos para bachillerato completo, recursos para educación superior, recursos para educación técnica y tecnológica, y si todo eso alcanza para todo lo que queremos hacer, y lo que crea la racionalidad de un Estado, es saber priorizar y saber a dónde priorizar. Este proyecto para mí, tiene un tema, y es que el tema adicional de estas promociones y estos incentivos, tienen mucho que ver con recursos limitados, y por eso no podemos crear un mecanismo automático de aumento del salario o saltar de una categoría a otra en las curvas de salario, porque de alguna manera, cuando usted realiza los concursos, es porque tiene unos cupos limitados para la nueva categoría y eso tiene que ver con la disponibilidad de trabajo en esas categorías. Por eso, si creamos una categoría automática, pues todo aquel que consiga una magistratura, que ojalá lo haga la mayoría, que sea posible, accedería a unos ingresos adicionales que no tenemos cuantificados. Las opiniones del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Educación son bastante contundentes. Y, en ese sentido, lo que usted haría simplemente, es crearle un camino alternativo para aumentar un escalafón, sin que ello corresponda a las necesidades de la estructura docente que se requiere en el país.

A mí me parece que un trabajo que los colombianos tenemos que hacer, es simplemente apren-

der, que toda decisión de gasto va en contra de otras decisiones de gasto, y lo que tenemos que priorizar es no simplemente estar respondiendo continuamente a la presión de diferentes grupos de interés, sino tener nosotros el control mismo por parte nuestra, de no aprobar gastos que nos quitan la capacidad de gastar de forma prioritaria en algo que es mucho más contundente. La discusión que tenemos, por supuesto, es: un cupo universitario gratuito o diez o quince niños que tengan educación básica, educación de primera infancia, y nosotros sabemos que la productividad de esta segunda alternativa es mucho mayor, y entonces ahí tenemos recursos limitados. Este debate se va a generalizar cuando entremos en el debate de educación superior, pero este proyecto en particular lo voy a votar negativamente, por cada uno de los argumentos que acabo de hacer, y me parece que no hacerlo así, sería estar siendo, por lo menos en mi caso, cómplices de una falta de racionalidad que condene continuamente.

El Presidente:

Concede el uso de la palabra al Senador Jorge Guevara.

El honorable Senador Jorge Eliécer Guevara:

Nosotros no cometeríamos nada ilegal si votamos el proyecto, porque yo creo que hacer una maestría en Colombia es un gran mérito, y ya les acabo de decir cuánto vale una maestría, la más barata es la de la Universidad Pedagógica, que es pública, y vale 12 millones de pesos, y la de la Javeriana vale 25 millones y la de Los Andes no me llegó la información, pero debe valer 30, 35 millones. Yo recojo la inquietud que han planteado los colegas, creo que en el término de la ilegalidad, no la comparto porque no es cierto, yo he consultado con magistrados y los magistrados consideran que es un mérito hacer una carrera como esa, un postgrado, es más, en el estatuto docente anterior se asoció simplemente con un curso y la experiencia, a diferencia de aquí, que le estamos poniendo la habilitación del ascenso con una maestría. Senador Sudarsky, para pasar del 3A al 3B hay que concursar; para pasar al 3C hay que concursar; y para pasar al 3D hay que concursar, es decir, el proyecto de ley no toca los ascensos donde no se obtiene la titulación, se mantienen, no estamos modificando el estatuto, si estuviéramos modificándolo en esa línea, yo les daba la razón jurídica, pero no es así; segundo, el término que plantea el Senador Sudarsky, de que no sabemos cuánto vale, yo he hecho un cálculo aquí: 1.000, 1.000 ascensos por esta vía costarían 12.000 millones.

Quiero hacer una propuesta, en virtud de que los Senadores que han intervenido plantean una inquietud en esas dos líneas, yo tengo la plena certeza que cursar una maestría es de entrada un mérito, y que ese ascenso queda protegido en el marco de la Constitución como un mérito. Aquí no se hace una maestría jugando, aquí se hace una maestría estudiando, hay que investigar, hay que manejar

un idioma; la primera información que uno le pasa al tutor, le pide en inglés también, es decir, no es fácil hacer una maestría, yo no estoy hablando de una especialización, que es mucho más sencilla, es que es una maestría, Senador Sudarsky, y usted sabe más que nadie, cómo es de complejo en este país y en cualquier país del mundo, cursar una maestría, eso no la regalan en la puerta de cualquier universidad pública o privada. El otro elemento es el del costo: yo diría que para acompañar una definición de cuánto cuesta y saber cuánto cuesta y no poner aquí en amenaza al Ministerio de Hacienda, diría que recojo la inquietud que plantea el Senador Carlos Ferro, que nos dice que efectivamente pudiéramos mirar que un grupo de quienes cursan la maestría, van por esta vía, que serían los mejores puntajes que obtienen en el año los que cursan la maestría, es decir, los 1.000 mejores puntajes ingresarían a este procedimiento del ascenso, los demás concursarían; esa es una fórmula. Yo, en aras de darle una salida a esta situación, propongo que aplacemos la discusión del proyecto, y nos pondríamos de acuerdo con los Senadores que tengan interés en discutir el proyecto, para hacer una propuesta, le pondríamos un monto de tal manera que no asustemos a Hacienda y definimos unos criterios. Creo que el Senador Sudarsky ha sido muy responsable en la política legislativa, en torno a que no podemos aprobar las cosas por aprobarlas. Entonces, aplacemos, y con los que estén interesados, discutimos y traemos una propuesta, en esa línea, para la próxima sesión del Congreso.

El Presidente:

Anuncia que se van a votar dos proposiciones de aplazamiento de los proyectos 52 de 2011 y 79 de 2011. Seguidamente, ofrece el uso de la palabra al Senador César Tulio Delgado.

El honorable Senador César Tulio Delgado Blandón:

La verdad, este proyecto es muy importante para el proceso educativo; quién no quisiera reconocerle derechos a los docentes y más, colegas, pero sí me parece muy razonable y muy sensata la decisión que ha tomado el Senador Guevara, de aplazar esta discusión, porque si no tiene la aprobación por parte del gobierno, si no ven con buenos ojos y hay una incomprensión en esa aprobación, y por supuesto no hay la aceptación de la constitucionalidad, entonces no sería sancionado por el propio gobierno, y tendríamos esa disyuntiva de aprobar por aprobar. Me parece que es muy válida la posición del Senador Guevara, no solamente que haya un consenso con los Senadores, sino también con el propio Gobierno, para que no tengamos ninguna dificultad futura, y lo que aprobemos de verdad sea en beneficio de los educadores, y de pronto no se genere una expectativa que termine siendo prácticamente un trauma no solamente para el Estado o el Gobierno, sino para el propio sector educativo.

El Presidente:

Le concede el uso de la palabra al Senador Pedraza.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

Quisiera dejar, al menos, mi posición centrada frente a este importante proyecto de iniciativa del Senador Guevara, que ha sido estudiado y revisado por el gobierno en sus tópicos de conveniencia e inconveniencia. Yo creo que el proyecto tiene mucho más fondo de lo que podría observarse, no es un proyecto que comprometa simplemente una materia económica, fiscal, una carga al fisco de la Nación, es un proyecto que, en mi concepto, tiene que ver con la calidad educativa. Si la meta y la misión de un maestro es transmitir conocimiento, y el Estado no remunera bien a esa noble profesión de ser maestro, de ser educador y ser transmisor de conocimiento en cualquier área de la preparación, pues no estamos creando una sociedad que pueda tener una sostenibilidad y competitividad en la región o a nivel global, en su calidad educativa. Casi siempre que hay un problema, cuando uno como padre de familia escucha a sus hijos, terminaría diciendo “el culpable es el maestro”; si por esa ruta nos encaminamos, entonces el Estado debe ser el responsable de que el maestro no sea el culpable, es decir, que le brindemos calidad, capacidad y formación al maestro, por ejemplo, en materia tecnológica hoy, creo que apenas el 49% de los maestros en Colombia son maestros digitales. Voy a abrir un paréntesis de una anécdota de 30 segundos.

El Presidente:

Disculpe, Senador, como se nos va a desbaratar el quórum, sometemos a votación las dos proposiciones en las cuales se aplazan las ponencias. Entonces, se abre la discusión, se cierra la discusión, ¿aprueban las proposiciones?

La Secretaria:

Informa que han sido aprobadas las proposiciones de los dos aplazamientos de los proyectos de ley.

El Presidente:

Le concede nuevamente el uso de la palabra al Senador Pedraza.

El honorable Senador Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez:

No son maestros digitales; iba en un paréntesis: Hace algún tiempo fui acompañando a su antecesora a un pueblo, y en un colegio rural de mi departamento se entregaron unos computadores, pero además de eso, la conectividad a la red de Internet, y mientras en ese momento veía en el periódico del día en la red y pasábamos al almuerzo, las maestras le pusieron la capucha al computador y dijeron “retúense, no me lo toquen porque me los dañan”, elemental, la maestra no era brava, no era furiosa, es que ella no sabía, la maestra de 58 años que nunca había tenido el acceso al computador, no tenía la culpa, es que no sabía manejar los computadores. Entonces, tenemos que darles el conocimiento a los maestros para que les poda-

mos exigir naturalmente la preparación suficiente para el concurso. Ahora bien, ¿quién no defiende al maestro?, ojalá los maestros nos defendieran a nosotros.

Yo creo que el proyecto hay que revisarlo en su contenido y creo que exigir el conocimiento es importante, si la meta del maestro, Ministra y colombianos, es exigir, es transmitir conocimiento, pues debemos tener la precaución de que el maestro tenga conocimiento fresco, en Francia ocurre así, en los Estados Unidos, en cualquier sociedad le exigen los exámenes para la actualización del conocimiento al maestro, al funcionario público de carrera, en fin, creo que eso es jugar como en la pirinola, a que todos pongamos, pongámosle mejores salarios a los maestros, los maestros pongamos la competitividad, el Congreso haga el ejercicio para que mejoremos la educación y tengamos al final una educación no solamente de cobertura plena, sino fundamentalmente una educación de calidad, y esa calidad educativa la provee el estado, pagándole salarios que estimulen esa noble, loable, difícil y sacrificante tarea de educar, de transmitir conocimiento. Para finalizar, Ministra, invéntese alguna norma, usted tiene las facultades para que a través de un decreto se pueda hacer, si no, legislemos para que los maestros de escuela no sean desposeídos y desarraigados de su nicho social y familiar. A un maestro de Boyacá lo mandan para Chocó y al maestro de Chocó lo mandan para La Guajira, ese maestro llega dejando abandonada a su familia, si son solteros, a su papá y a su mamá, se va de su núcleo familiar, llega con desgano, desmotivado, frustrado, probablemente deprimido, y llega a un ambiente que no es el propio, que no es el suyo, con el cual no tiene sino la adherencia circunstancial de ir a ganarse un salario y esperar rápidamente en qué momento se atraviesa un político para que lo ayude a trasladar. Por qué no buscamos que los maestros estén en su entorno, que haya pertinencia social y comunitaria para que sean más productivos, entre otras cosas, cuando un maestro educa a su propia comunidad, de la cual es parte, lo hace con más estímulo, con más compromiso, con más amor, con más criterio, con más responsabilidad, y ese maestro no solamente da unas frías lecciones, sino que también es un líder para ayudar a educar, para que sea ese un verdadero segundo hogar para un alumno, y creo que evitaríamos rupturas de hogares, haríamos que el maestro llegue y esté en su propio núcleo social y sea mucho más productivo, que trabaje con esmero, con más entrega, que sea más autoridad educativa, que sea más transmisor de conocimiento, que sea feliz, y que los muchachos sepan además, que ese maestro o esa maestra está en su entorno, no que llegó, y cuando llegaron de vacaciones, fue trasladado y llegó otro, entre otras cosas, rompiendo el ciclo y la continuidad de la costumbre en la pedagogía que cada uno tiene. Quiero hacer esa sugerencia, Ministra, desde luego, defendiendo lo loable del proyecto., pero pidiéndole, como ya lo acabamos de determinar.

El Presidente:

Le concede la palabra Senador Alexander López.

El honorable Senador Alexander López Maya:

Presidente, hay una proposición que yo dejé radicada en la secretaría y que quiero volverla a traer para recoger el consenso de ustedes, es un tema, diríamos nosotros, de justicia con el sector público. Hoy, en el marco de la Ley 1341, puede perfectamente cualquier operador privado solicitar la licencia de televisión. Con la decisión que estamos tomando nosotros en la ley de televisión, puede verse truncado para las empresas públicas como Emcali, EMP y ETB, la posibilidad de adquirir una licencia para ellos prestar también el servicio de televisión. Estamos hablando de un mercado de cerca de 3 millones de hogares que hoy no tienen ningún tipo de sistema de cable y no están conectados si no a los canales públicos. La propuesta que radiqué, es que le permitamos que se mantenga la vigencia de la Ley 1341 de TIC, como nosotros la votamos. Recuerden que nosotros levantamos todas las asimetrías regulatorias y dejamos libertad de competencia, que cualquier empresa que tenga condiciones de salir a reclamar o a solicitar una licencia de televisión, pague por ella y pueda acceder. En este caso, tenemos el problema de ETB que quiere salir a recoger una o dos licencias de televisión, Emcali y UNE- EPM también. Entonces, aquí está esta proposición, me la acaba de avalar el ponente, el Senador Eugenio Prieto. Entonces, yo le solicitaría a la Comisión que nos acompañe en esta proposición, para que podamos unificar la ponencia, y presentemos mañana en votación, la aplicación de la Ley 1341 en relación de levantar las asimetrías regulatorias, y puedan las empresas públicas solicitar su licencia de televisión.

El Ministro les va a decir que esto recorta recursos para la televisión pública, Y yo sería el último en plantear recorte de recursos para la televisión pública. Nosotros le adicionamos un parágrafo que dice lo siguiente: el porcentaje de compensación que deben aplicar las empresas prestatarias del servicio público de televisión por suscripción por la explotación del servicio y por la pauta publicitaria, permanecerá vigente; o sea, no hay ninguna posibilidad de que esto genere algún recorte a la televisión pública.

El Presidente:

Le solicita a la Secretaria, anunciar los proyectos para la próxima sesión.

La Secretaria:

Anuncia, para discusión y votación en la próxima sesión, el Proyecto de Ley 132 de 2011 Senado, 133 de 2010 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 99 de la Ley 115 del 94 y se dictan otras disposiciones.* Ponente: Senador Alexander López.

Agotado el Orden del Día y siendo las dos de la tarde (2:00 p. m.), el Presidente levanta la sesión.

La Presidenta,

Olga Lucía Suárez Mira.

El Vicepresidente,

Mauricio Aguilar Hurtado.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

ACTA NÚMERO 16 DE 2011

(diciembre 1°)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día primero (1°) de diciembre de 2011 a las ocho y diez minutos de la mañana (8:00 a. m.), los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Comisión, con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del jueves 1° de diciembre de 2011, a las 8:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

***Anuncio* para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley.**

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente, honorable Senador Carlos Roberto Ferro Solanilla solicita a la Secretaria realizar el llamado a lista.

La Secretaria, doctora Sandra Ovalle García realiza el llamado a lista y contestan los siguientes honorables Senadores:

Ferro Solanilla Carlos Roberto

Prieto Soto Eugenio

Sudarsky Rosenbaum John

Torrado García Efraín.

Acto seguido informa que se ha conformado quórum deliberatorio para iniciar la sesión formal, con la asistencia de cuatro Senadores.

El Presidente solicita a la Secretaria continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Se anuncian para discusión y votación en la siguiente sesión ordinaria de la Comisión Sexta, los siguientes proyectos de ley:

1. Proyecto de ley número 52 de 2011 Senado, por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica.

2. Proyecto de ley número 79 de 2011 Senado, 100 de 2010 Cámara, por medio de la cual se modifica el parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008. Competencia para el mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

3. Y el Proyecto de ley número 150 de 2011 Senado, por la cual se fomenta la actividad cinematográfica en Colombia.

Anuncio para discusión y votación en las Sesiones Conjuntas de las Comisiones Sextas de Senado y Cámara del siguiente proyecto de ley:

Proyecto de ley número 168 de 2011 Senado, 106 de 2011 Cámara, mediante la cual se da cumplimiento a lo ordenado por el artículo 3° del Acto Legislativo número 2 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

El Presidente agotado el Orden del Día levanta la sesión.

La Presidenta,

Olga Lucía Suárez Mira.

El Vicepresidente,

Mauricio Aguilar Hurtado.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

CONTENIDO

Gaceta número 130 - jueves 29 de marzo de 2012

CÁMARA DE REPRESENTANTES **Págs.**

ACTAS DE COMISIÓN

Acta número 14 de 2011, noviembre 22..... 1

Acta número 15 de 2011, noviembre 23..... 36

Acta número 18 de 2011, diciembre 13.....56

Acta número 16 de 2011, diciembre 1°.....80