



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1279

Bogotá, D. C., viernes, 15 de septiembre de 2023

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 030 DE 2023

(marzo 15)

Cuatrenio Constitucional 2022 - 2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2022 al 20 de junio de 2023

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bienvenidos a todas y todos a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara, a los equipos les recuerdo que su sitio es la parte derecha del recinto, está prohibida la presencia de funcionarios en la parte izquierda, un solo asesor de UTL por Congresista, son los acuerdos que se han hecho, para poder desarrollar formalmente este debate de manera organizada, aún no iniciamos la transmisión, esperamos unos minutos. Representante Triana bienvenido. Les recuerdo apreciados Congresistas, que el registro está abierto, para que, por favor, ustedes dispongan a hacer la autorización biométrica para que su asistencia sea registrada, validada, por el sistema del Congreso de la República, nos hace falta un Representante para armar quórum y poder iniciar la sesión.

Agradecemos a todas y toda su presencia a esta Comisión Sexta Constitucional de la Cámara. Señorita Secretaria, por favor llamemos a lista, ya existe el quórum por lo que veo.

Siendo las diez y veintiséis (10:26 a. m.) de la mañana, de hoy miércoles 15 de marzo, se abre la sesión de la Comisión Sexta Constitucional

Permanente. Sírvase, por favor, señorita Subsecretaría llamar a lista.

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

Señor Presidente, buenos días, buenos días honorables Representantes e invitados y asistentes a esta sesión.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro Baracutao

Garrido Martín Lina María

Gómez Castaño Susana

López Tenorio Julián David

Salamanca Torres Jaime Raúl

Torres Romero Dolcey

Triana Rincón Eduar Alexis

Señor Presidente, han contestado once (11) honorables Representantes, en consecuencia, tenemos quórum decisorio.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Representantes:

Hernández Palomino Dorina

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rincón Gutiérrez Haiver

Sogamoso Ingrid Marlen

Con excusa los honorables Representantes:

Cuello Baute Alfredo Ape

González Hernando

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Sánchez Carreño Julieth Andrea

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Existiendo quórum decisorio y deliberatorio, querida Subsecretaria, por favor, proceda a dar lectura al orden del día, antes saludar al doctor Juan Carlos Beltrán Bedoya, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que está aquí desde la hora citada, presente en la Comisión, así como a la doctora Aída Lucy Ospina Arias, Superintendente de Transporte, quién también está presente en el recinto de la Comisión Sexta Constitucional.

Sírvase, por favor, Subsecretaría leer el Orden del Día, por favor.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Señor Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2022 -
2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro
Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2022 al 20 de
junio de 2023

Artículo 138 Constitución Política - Artículos 78
y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Extraordinaria del día miércoles
15 de marzo de 2023

Hora: 9:30 a. m.

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Citación a Servidores Públicos

Conforme a lo dispuesto en el inciso 4º del artículo 138 y el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, y en desarrollo de:

PROPOSICIÓN NÚMERO 012

(Aprobada en sesión del 1º de septiembre de
2022 – Acta número 07)

Presentada por el honorable Representante:
Daniel Carvalho Mejía

Cítese a Debate de Control Político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctor Juan Carlos Beltrán Bedoya y a la Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina Arias; con el objeto de presentar un balance acerca de las acciones emprendidas para disminuir los siniestros de tránsito y mejorar la seguridad vial en el país.

I. Agencia Nacional de Seguridad Vial

1. Indicar el presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (en adelante

ANSV) para el período comprendido entre el 2015 y el 2022. Indicar también el presupuesto destinado a cada una de las direcciones que hacen parte de la estructura interna de la ANSV. Favor enviar información en formato de datos abiertos.

2. Indicar el presupuesto solicitado por parte de la ANSV para la vigencia presupuestal del 2023. Indicar también el presupuesto que se destinaría a cada una de las direcciones de la Agencia, así como a las áreas de acción y las estrategias con enfoque nacional y territorial establecidas en el PNSV. Favor enviar información en formato de datos abiertos.
3. Presentar las acciones, programas, proyectos, estrategias y presupuesto que ha llevado a cabo la ANSV para fortalecer la articulación y la coordinación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad vial en dichos territorios.
4. Presentar las acciones, programas, proyectos, estrategias y presupuesto que ha llevado a cabo la ANSV para fortalecer la capacidad institucional de las entidades territoriales con el objetivo de gestionar, acompañar o asistirlos técnicamente cuyo resultado sea un mejor abordaje de las problemáticas alrededor de la seguridad vial en Colombia.
5. Indicar sobre el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) la siguiente información:
 - Presupuesto destinado a cada uno de los pilares estratégicos, programas y acciones que conformaron el Plan.
 - Ejecución de cada uno de los pilares estratégicos, programas y acciones que conformaron el plan.
 - Nivel de ejecución de los indicadores generales del PNSV 2011-2021.
 - Las estrategias, documentos de trabajo o demás que de alguna manera le haya hecho evaluación al diseño e implementación del PNSV 2011-2021.
6. Indicar cuál es el plan de trabajo de la ANSV para el cumplimiento de:
 - Los indicadores de resultado establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022-2031 y;
 - Los indicadores de gestión establecidos en el Plan de Acción del PNSV (versión 1.0).
7. Indicar cuáles son las estrategias, gestiones y avances que ha realizado la ANSV para promover la adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas “Estándares vehiculares y homologaciones”.

8. Indicar el estado normativo, así como las gestiones, avances y estrategias que han realizado para definir los requisitos técnicos de seguridad de las llantas en vehículos automotores de cuatro y más ruedas, así como para las motocicletas.
9. Indicar el estado normativo, así como las gestiones, avances y estrategias que han realizado para definir los requisitos técnicos de seguridad de los sistemas de frenado para motocicletas.
10. La Ley 2251 estableció, en su artículo 12, una modificación al límite de velocidad en las vías urbanas y carreteras municipales. Indique qué entidades territoriales han manifestado modificar los límites de velocidad establecidos en sus vías urbanas y en sus carreteras municipales.
11. El artículo 14 de la Ley 2251 consagró la figura de los Planes Locales de Seguridad Vial. El mismo artículo estableció la obligación sobre los departamentos y municipios capitales de formular e implementar dichos planes locales en sus territorios. No obstante, el parágrafo 1° estableció que *“Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional”*. Teniendo en cuenta lo anterior, por favor indique:
 - Cuáles son los criterios establecidos por la ANSV que sirven como fundamento para determinar la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento y;
 - Si existen a la fecha entidades territoriales que ya hayan sido obligadas a adoptar dicho instrumento.
12. Enviar el número de personas fallecidas o lesionadas en siniestros de tránsito en las principales vías municipales, departamentales y nacionales desde el 2011 al 2021. Por favor dividir la información, si es posible, por usuario vial fallecido y lesionado, la edad, el sexo y la causa probable de fatalidad. Favor enviar la información en formato de datos abiertos.
13. Enviar en formato de datos abiertos el número de personas fallecidas y lesionadas valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en siniestros de tránsito a nivel nacional desde el año 2009. Por favor dividir la información por año, municipio, departamento, usuario vial y matriz de colisión.

II. Superintendencia de Transporte y Puertos

1. Presentar el número total de auditorías, investigaciones administrativas y sanciones impuestas por la **Superintendencia de Transportes y Puertos** sobre los diferentes organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centro de Reconocimiento de Conductores-(CRC), Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), Centro Integral de Atención (CIA) y Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) existentes en el país en el período comprendido entre el 2010 y el 2021. Por favor enviar información en formato de datos abiertos.

CUESTIONARIO ADITIVO

Presentado por el honorable Representante *Daniel Carvalho Mejía.*

Adiciónese las siguientes preguntas a la **Proposición número 12 de 2022** de la Comisión VI Constitucional de la Cámara de Representantes a través de la cual fue aprobada la citación a control político al señor director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Superintendente de Transporte

I. Agencia Nacional de Seguridad Vial.

1. Indicar cuál es la distribución territorial y el impacto del programa “Pequeñas grandes obras” en la reducción de siniestralidad y el nivel de adopción de este programa por parte de las autoridades locales.
2. La Ley 1843 de 2007 estableció condiciones para el uso de dispositivos electrónicos de control de infracciones (conocidos popularmente como “fotomultas”). Esta ley fue reglamentada por la ANSV y el Ministerio de Transporte. Indicar:
 - ¿Cuál es el balance de aplicación de la ley?
 - ¿Cuántas solicitudes ha recibido la ANSV?
 - ¿Existe alguna evaluación de impacto de reducción de siniestros?
 - ¿Cómo se ha enfrentado la limitación de su uso como consecuencia de la Sentencia C-038 de 2020 de la Corte Constitucional? ¿qué propuesta específica tiene la ANSV para solventar el vacío legal de la sentencia y recuperar el uso sancionatorio de las cámaras?

¿Cuál ha sido la propuesta de la ANSV para darle plena vigencia, y para apoyar a los organismos de tránsito territoriales en su autorización?

3. Indicar cuál es el plan de la ANSV y el Ministerio de Transporte para implementar las reducciones de velocidad exigidas en la Ley 2251 de 2022 “Ley Julián Esteban”. Así mismo, presentar los planes para modificar la señalización e implementar medidas de infraestructura para condicionar a los conductores a reducir la velocidad.

4. Indicar cuál ha sido el avance en la regulación y uso obligatorio de los sistemas de retención infantil para menores de 12 años. Adicionalmente, exponer su opinión frente a las iniciativas legislativas que se han radicado sobre el tema.
5. Precisar qué propone la ANSV para solucionar el problema de los muchos municipios que no cuentan con ninguna autoridad de tránsito, y que por lo tanto no tienen cómo controlar los comportamientos riesgosos, ni cómo cumplir con el licenciamiento.
6. El licenciamiento es importante para asegurar que las personas tengan las condiciones para conducir automóviles y motocicletas. Indicar:
 - ¿Qué iniciativas ha propuesto e implementado la ANSV para fortalecer el licenciamiento?
 - ¿Existen planes para las pruebas prácticas de manejo?
 - ¿Existen planes para implementar la licencia de novatos, de forma que los conductores tengan un periodo de conducción supervisada y con restricciones mientras adquieren las habilidades para tener uso completo de los vehículos?
 - ¿Cuál es la posición de la ANSV sobre el licenciamiento por puntaje como una evolución para evitar que personas que realizan comportamientos riesgosos o que los repitan les suspendan o retiren la licencia?
7. La velocidad máxima de los vehículos de micro movilidad (como las patinetas o bicicletas de pedaleo asistido) fue establecida en 40 km/h en la Ley 2251 de 2022. Esta velocidad es excesiva y peligrosa. Precisar si la ANSV va a reglamentar una velocidad menor para entornos urbanos o si sugiere modificar la ley.
8. Precisar cuáles son las acciones previstas para la protección integral de los usuarios de motocicletas, incluidos los niños, niñas y adolescentes, y cuál es la posición técnica de la ANSV frente a la regulación del transporte de niños/as en estos vehículos.
9. Teniendo en cuenta que uno de los pilares de la seguridad vial corresponde a la atención oportuna y eficaz de los lesionados luego de un siniestro vial, indicar cuáles son los planes y programas específicos, articulados con el Ministerio de Salud, relacionados con la atención pre-hospitalaria a lesionados, evitando las situaciones de “disputas por los pacientes” entre grupos de ambulancias y garantizando la atención oportuna e integral de los lesionados en los sitios de atención hospitalaria más cercanas al lugar de los hechos.
10. Teniendo en cuenta que el principal problema de salud pública en la siniestralidad vial, está asociado a los motociclistas (más del 50% de las muertes ocurren en este actor vial, más del 70% de todos los siniestros viales en el país involucran a estos actores viales), por favor responder a algunas preguntas específicas sobre estos actores viales:
 - ¿Cuáles son las acciones de control y prevención a nivel territorial para evitar los excesos de velocidad en los motociclistas?
 - ¿Cuáles son las acciones de promoción y control del uso del casco en los motociclistas teniendo en cuenta variables climáticas y territoriales?
 - ¿Los planes, programas y proyectos relacionados con los motociclistas, incluyen la participación de éstos? Es decir ¿se planearán acciones de control y prevención en la cual incluya la participación de estos actores viales?
11. Teniendo en cuenta que muchos de los estudios, consultorías e investigaciones sobrepasan la capacidad técnica e instalada de la ANSV, indicar y mostrar la hoja de ruta de estudios y consultorías que permitan caracterizar, evaluar e identificar las acciones de control y prevención de las intervenciones realizadas a nivel territorial dentro del PNSV, en la cual la academia y las Organizaciones de la Sociedad Civil, con experiencia en el tema, pudieran hacer los aportes para evidenciar los avances en el comportamiento de los resultados y acciones en seguridad vial.
12. Mostrar el comportamiento de los lesionados por el tránsito con base a los sistemas de información de reporte de atenciones en salud a víctimas de accidentes de tránsito desde la fecha de su expedición y operación (2017 a 2022), el cual difiere sustancialmente de lo mostrado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias forenses, y/o lo que muestra el Ministerio de Salud.

III.

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Jaime Raúl Salamanca Torres.

La Vicepresidente,

Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Aprueban las y los Representantes, el Orden del Día leído.

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, aprobado el Orden del Día y quiero recordar queridos Congresistas y comunidad en general, que está conectada también a través de las redes sociales del Congreso y de los canales institucionales, que en virtud del artículo 138 de la Constitución Política, el ejercicio del control político se ejerce en cualquier tiempo, esto para hacer salvedad respecto a que en la citación de sesiones extraordinarias, la materia principal por la cual se reúnen y se convocan a los Congresistas, es la que se contiene en la citación de las mismas, excepto en el caso del control político, que se desarrolla en cualquier tiempo, como bien lo hemos aclarado; por lo tanto, querida Secretaria con esa precisión, sírvase por favor, dar lectura al siguiente punto del Orden del Día, de acuerdo al aprobado por las y los Congresistas.

Subsecretaria - Ruth Claudia Sáenz Forero:

Segundo. Citación a servidores públicos conforme a lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 138 y del artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 92, y en desarrollo de la proposición número 012 aprobada en sesión del 1° de septiembre del 2022, presentada por el honorable Representante: *Daniel Carvalho Mejía*. Cítese a Debate de Control Político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctor Juan Carlos Beltrán Bedoya y a la Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina Arias; con el objeto de presentar un balance acerca de las acciones emprendidas para disminuir los siniestros de tránsito y mejorar la seguridad vial en el país.

Señor Presidente, le informo que se encuentran presentes el doctor Juan Carlos Beltrán Bedoya, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y nos informan que la doctora la Superintendente, la doctora Ayda Lucy Ospina, también se encuentra ya en la Comisión, en el primer piso.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, según lo establecido, gracias querida paisana boyacense, de Moniquirá - Boyacá, por su referencia a la citación que se tiene para el día de hoy. Vamos a dar desarrolló al mismo, atendiendo lo que establece el artículo 97 de la Ley 5ª de 1992, inicialmente dándole la palabra al Representante citante, para que sustente los motivos que dieron lugar a la proposición, de este debate de control político. Representante Daniel Carvalho Mejía, Independiente, tiene usted el uso de la palabra inicialmente por un término de 15 minutos, pero podrá si lo requiere puntualizar, en

5 minutos adicionales, adelante doctor Carvalho, compañero Daniel.

Honorable Representante - Daniel Carvalho Mejía:

Presidente, muchísimas gracias, muy buenos días a todas y todos, compañeros, funcionarios, ciudadanos que hoy acompañan esto. Quiero empezar por agradecer a mis compañeros que aprobaron esta proposición de debate de control político, quiero aclarar también que control político no es sentarse aquí a darle palo a los funcionarios, para que esté tranquilo señor director y los demás, es poner un tema sobre la mesa y explorar qué está haciendo el Gobierno nacional al respecto no, es más, no es dar palo, para que bajemos el miedo.

Quiero también, agradecer a diferentes Congresistas que han acompañado este tema y esta iniciativa, me refiero a los Representantes *Cathy Juvinao* y *Julián Peinado*, así como a los Senadores *Roy Barreras* y *Angélica Lozano*, que han estado pendientes y eventualmente puede que se aparezcan por aquí ahorita, y quiero dar un agradecimiento especial a diferentes organizaciones de la sociedad civil, que nos han estado acompañando en numerosas reuniones, y que nos han ayudado a establecer como unos elementos de diagnóstico y unas propuestas, me refiero quiero citarlos de justicia, la Fundación Despacio, la Liga contra la Violencia Vial, conduce a 50 vive al 100, la Universidad Javeriana, Redpapaz y Global Health Advocacy por todo su apoyo, me ponen la presentación por favor.

Compañeros, por qué decidimos traer este tema acá, quiero dar a entender por qué, primero porque estamos en la Comisión de Transporte, y esto es tema que toca esencialmente al transporte, y sobre todo porque es un tema compañeros que a todas y todos debe preocuparnos, voy a dar algunos elementos de diagnóstico, para que entendamos la magnitud del problema y, al mismo tiempo, los mismos elementos de diagnóstico nos van a ir dando pistas sobre por donde tenemos que abordar el tema. Por favor nos ponen la presentación Luis. Muchas gracias.

Entonces, voy a titular esto de una manera trágica, por qué nos seguimos matando, por qué nos estamos matando en las vías de Medellín, de Colombia perdón. El año pasado, este dato empieza a dar cuenta de esto, murieron en las vías colombianas 8.032 personas, 8.000 personas en un año, no solo el dato es grave, sino que miren en la gráfica la tendencia histórica, es el peor año de la seguridad vial en la historia de Colombia, y la cifra tiende a aumentar, de hecho, se estima que en 2023 vamos a batir nuevamente, el récord que ya habíamos batido el año pasado; estoy hablando de una tragedia compañeros, que quiero ilustrar de forma trágica.

En 2016 en Antioquia, se estrelló un avión todos lo recordamos, que traía el equipo Chapecoense de Brasil, murieron 78 personas,

la cantidad de muertos que hubo el año pasado en Colombia equivale a 118 aviones de esos; es decir, cada 3 días se presenta una tragedia similar, ¿qué estaría haciendo el Congreso colombiano, qué estarían diciendo los medios, los ciudadanos, el Gobierno nacional?, si cada tres días se cayera un avión en Colombia, hubiéramos declarado calamidad pública, estaríamos todos con los pelos de punta, estaríamos todos hablando de eso; pero como no es un avión, sino que todos los días se mueren 20 personas en 32 departamentos, pues como que no nos damos cuenta; pero la tragedia es de ese tamaño, cada tres días se cae un avión en comparación. ¿qué más sabemos de esto?, el principal número de víctimas se da en los municipios que no son capitales departamentales, estoy hablando de zonas rurales o de cabeceras municipales, insisto, no capital, ¿qué nos dice esto o por qué se da esto? Varias cosas: primeramente, en carretera la gente conduce más rápido, Uno.

Segundo, hay mucha infraestructura muy deficiente.

Tercero, en esas zonas hay muchísimo menos control, por parte de las autoridades o simplemente no hay autoridades; la inmensa mayoría de municipios colombianos, carece de una Secretaría de Tránsito o de Movilidad, y de ahí se derivan entonces que no hay control, entonces la gente se hace quiera y tenemos accidentes fatales.

Este dato también es impresionante, en los últimos 10 años ¡jojo!, se murieron 70 mil personas en siniestros viales, ¡70 mil personas!, coja usted los que son futboleros, coja el Estadio Maracanã, llénelo de gente y mátelas, de ese tamaño es la tragedia que estamos viviendo; la mitad de esas personas que murieron en la última década eran motociclistas, solo el año pasado, ya no la mitad si no el 60% eran motociclistas, vamos encontrando entonces donde debe ser, donde debe empezar a hacerse énfasis en el problema, en las motocicletas, no estoy diciendo que sea culpa de los motociclistas, estoy diciendo que son actores particularmente vulnerables, como son vulnerables también lo dicen datos, los peatones y los ciclistas, pero ojo que sabemos más, ¿quiénes son esos motociclistas que se mueren por miles en Colombia?, suelen ser hombres jóvenes y de estratos o de clases sociales económicas bajas o media bajas, ¿a qué voy con esto?, fijense la tragedia de una familia que tiene en su hijo joven, al que lleva la plata a la casa, el que está en edad laboral, el que puede ser la esperanza económica de la familia, y se vea absolutamente truncada, porque el muchacho se mata en una moto, pensemos y sobre esto, tenemos muy pocas cifras además, un caso que a veces puede ser hasta más dramático, y es el muchacho que no se muere, pero que queda completamente incapacitado para trabajar el resto de su vida, entonces ese joven que era la esperanza económica de la familia, se convierte en una carga; en un país además que no está preparado para ofrecerle oportunidades

académicas y laborales a las personas con discapacidades físicas, para que vean el tamaño del problema. Un problema que no es únicamente en Colombia, es un problema mundial, más de un millón trescientas mil personas mueren anualmente en todas las vías del mundo, pero ¡jojo!, la inmensa mayoría creo que 93%, se da en países de estos que llamamos en vía de desarrollo como el nuestro, es decir, tenemos poner un ejemplo, una pandemia de los países en vía de desarrollo.

Continuamos por favor, con la presentación, ¿a qué se debe esto?, no me lo invento yo, esto está estudiado, lo dice la Organización Mundial de la Salud, el exceso de velocidad una causa obvia, conducir bajo los efectos del alcohol, es algo que ya habíamos empezado a superar parece que está volviendo, no utilizar los implementos básicos de seguridad, el cinturón, el casco, cómo es posible que hay municipios donde llega uno en Colombia y nadie usa casco, absolutamente nadie, y una pregunta ¡ahh no!, es que eso por aquí no pegó, no pegó; cómo es posible que uno tomé un taxi y el señor no usa el cinturón de seguridad, gente que está 12 - 14 horas diarias manejando y no usan el cinturón de seguridad, y se lo ponen es cuando ven al agente de tránsito; a mí me parece que eso es una muestra de subdesarrollo impresionante.

Otra cosa que pasa mucho, la infraestructura vial en mal estado, entonces va el motociclista que suele ser la más vulnerable, y de repente en la mitad de la vía hay un hueco, se mete al hueco y muy probablemente se mata.

Vehículos inseguros, infortunadamente en Colombia los últimos 20 años se ha multiplicado, ha crecido de una forma exponencial, el número de motocicletas y de vehículos, ¿pero qué tipo de motocicleta estamos permitiendo llegar a Colombia, qué tipo de motocicleta estamos importando?, importamos motocicletas que no son aceptadas en Europa y en Estados Unidos, por sus condiciones malas de seguridad, y aquí si la recibimos, resultado 70 mil muertos en una década, el incumplimiento de las normas de tránsito por supuesto, distraerse con el celular principalmente, cuando estamos manejando, y la insuficiente atención a los heridos tras las colisiones, entonces la gente después de la colisión, termina herido y como no hay una buena atención se muere.

Continuemos por favor con la presentación, hasta aquí entonces hemos visto un poco las cifras, les he mostrado el tamaño del drama, quiénes son los principales afectados, ¡jojo! el año pasado no más casi 900 jovencitos murieron, y hablo ya sobre todo de peatones, porque ya entendimos quiénes son las víctimas motociclistas, quiénes son las víctimas peatones, suelen ser personas de la tercera edad, adultos mayores o niños; en general en el caso de los adultos mayores son personas que tienen menos visibilidad, tiene menos capacidad o reflejos de reacción, y ¿quién los mata?, el motociclista, igual sucede con los niños, es decir, lo digo porque tenemos no voy a decir suficiente,

porque uno nunca tiene suficiente conocimiento de un problema, pero sí bastante información sobre un problema, que nos debe permitir focalizar las políticas públicas y las acciones de seguridad vial, en motociclistas, peatones, niños, en la falta de control, en la falta de cumplimiento de las normas de tránsito.

Solo en los últimos 10 años, este Congreso de la República, ha aprobado más de 10 leyes sobre el tema de todo tipo, el año pasado se venció el primer Plan Nacional de Seguridad Vial y se renovó, ya tenemos un nuevo plan a 2031, y mientras más leyes hemos sacado, mientras hemos tenido un plan, mientras creamos la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y nos expusimos metas bastante ambiciosas, de reducir a 4 mil más o menos las muertes anuales, ¿qué pasó?, se duplicó prácticamente, crecieron. Entonces, muchas leyes pocos resultados y, además de muchas leyes es mucha inversión, y aquí creo que tenemos que cuestionarnos, se ha invertido en la última década más de un billón pesos, por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, más de 7 billones de pesos, de las entidades territoriales, entonces póngale pues que en 10 años, nos gastamos 10 billones pesos, ¿y todo para qué?, para que sigan aumentando las muertes en las vías, significa que lo que hemos hecho no era, no estaba bien, no ha sido bien hecho, no ha sido efectivo, y que tenemos que revisar, ahorita vamos a preguntarle qué ha encontrado en la efectividad de estas inversiones?, y no lo digo pues en estos seis meses de Gobierno, es en casi 10 años que lleva de creada la Agencia Nacional.

Fíjense en esta gráfica, no los voy a detener mucho ahí, las líneas que están abajo son todas las metas que nos hemos trazado en diferentes planes, en el Plan Nacional de Seguridad Vial, la línea amarilla es el último Plan de Desarrollo del ex Presidente Iván Duque o sea, puros planes a la baja, cada vez vamos a tener menos muertos, la línea roja muestra la realidad, cada vez tenemos más muertos y ¡jojo!, es obvio que tenemos ahí un hueco por la pandemia donde no salíamos, entonces más difícil tener incidentes así; pero es un hecho que lo estamos viendo en diferentes ciudades, después de la pandemia se ha perdido la cultura vial; lo veo en Medellín, motocicletas andando por los andenes, ya nadie respeta los semáforos, los pares, las cebras, motocicletas parqueadas en los andenes, que obligan a los peatones a tomar la calzada por lo tanto estar vulnerables; se está viendo más grave después de la pandemia; aquí exploramos también con los expertos posibles causas, del fracaso de estos planes de seguridad vial en la última década; primero, se demoró en empezar a funcionar la Agencia Nacional de Seguridad Vial, bajo el Gobierno, segundo Gobierno creo yo del expresidente Santos, ha habido inestabilidad de los directores, es decir, esto no ha sido aún una política de Estado, así como durante años el país se embarcó en el acuerdo de paz con las FARC

por ejemplo, como política de Estado, así como ahora hay una política de paz total, necesitamos una paz total en las calles compañeros, porque es que 8 mil muertos al año, es más de lo que dejaba el conflicto armado en Colombia.

Cuando Medellín era la peor ciudad del mundo, la más violenta, mataban 7 mil personas al año, aquí estamos hablando de 8 mil, para que vea la magnitud del problema, ha habido fallas en el diseño y en el seguimiento de las acciones, cada director de agencia, cada secretario de movilidad en cada ciudad, pues hace lo suyo, tin, un añito, dos añitos, y el que sigue borra y vuelve y empieza, ha habido falta de continuidad.

No voy a decir que la inversión ha sido insuficiente, porque estamos hablando de billones de pesos, pero no sabemos, no ha habido un buen seguimiento, no ha habido un buen análisis, pues no sabemos exactamente si esa plata se está invirtiendo bien o mal, ¿qué queda entonces? el Plan de Desarrollo del actual Gobierno, de la potencia mundial de la vida además, nos parece que está bien encaminado, porque habla del tema, se pone como sus metas el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, lo cual es loable, porque necesitamos darle continuidad a un documento técnico, me refiero al plan nacional, que es bueno está vienen caminado y que el Plan de Desarrollo pretende implementarlo, pues nos parece pertinente, aquí hay algunas de las medidas que propone el Plan Nacional de Desarrollo, nos parece que son buenos y debo decir que, con varios congresistas y con el apoyo de las instituciones que les he mencionado, le presentamos al DNP otras iniciativas, por favor las ponen ahí. Voy a mencionar algunas que, por favor, nos encantaría fueron radicadas como proposiciones, nos encantaría que realmente fueran tenidas en cuenta por los Ministerios, por el DNP, etcétera.

Creemos que hay que tener un censo nacional automatizado de detección de multas, tenemos que dejar esa guerra contra la foto detección, es que eso es puro populismo que termina es generando muertes en las vías; tenemos que estudiar mejor la mortalidad y la morbilidad vial, es decir, la gente que no se muere, sobre eso tenemos pocas cifras, a nosotros nos parece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no debería estar adscrita al Ministerio de Transporte, sino a la Presidencia. Por favor, hacen silencio en la sala, hay un murmullo por toda parte. Señor Presidente, ya voy a terminar si me permiten.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

A ver compañeros, les recuerdo lo siguiente, ¡perdón! doctor Daniel, ya le damos nuevamente a sumercé el uso de la palabra, les pido por favor a los compañeros de las barras como se les indicó, que se ubiquen en la parte derecha del salón, solamente una UTL por Congresista en esta parte izquierda, para darle buen desarrollo al debate.

Honorable Representante - Daniel Carvalho Mejía:

Muchas gracias, señor Presidente.

Sí señor, ya me falta dos minuticos para terminar, insisto la Agencia Nacional, tal vez esta pelea la perdamos, pero quiero decirlo acá, debería estar adscrita a la Presidencia, ¿por qué?, porque si la guardamos allá en el Ministerio de Transporte, es muy difícil para usted señor director que le hagan caso en otros Ministerios, y esto como vemos no es un tema simplemente de transporte; es un tema sobre todo de salud pública, esta es la segunda causa de muertes en Colombia, aquí deberíamos tener al Ministerio de Salud también pendiente de esto, igualmente creemos que se debe fortalecer la red de urgencias, para que los heridos no se mueran, y deberíamos tener esto es algo muy importante, para la organización de la sociedad civil, un programa nacional de protección de la movilidad escolar, infortunadamente todavía los niños de Colombia siguen yendo al colegio, en situaciones por decirlo bastante informales, entonces allí hay algo para mejorar.

Cinco medidas urgentes, que consideramos deben emprenderse, lo mencioné el Sistema Nacional de Detección de Infracciones, necesitamos rápidamente reglamentar un montón de leyes que están aprobadas, pero que no se han reglamentado, debemos insistir en el licenciamiento por puntos, es decir, que la gente pierda su licencia de conducción a medida que acumula faltas, esto ha sido sumamente eficiente en países europeos, para disminuir de manera drástica la cantidad de muertes en las vías, necesitamos el uso de la silla de retención infantil, aquí ya ha pasado por nuestras manos un proyecto de ley en ese sentido; y finalmente, necesitamos fortalecer la capacidad de control en las ciudades no capitales; toda esa inmensa mayoría de municipios que no tiene una Secretaría de Tránsito, un plan de movilidad, un plan de seguridad vial, son las principales fuentes de muertes, y debemos entonces mejorar sus condiciones.

Compañeros, compañeras, este es un tema que para mí es bastante importante, porque tres personas de mi familia han muerto en siniestros viales, y sé que en las familias de todos ustedes seguramente hay alguna historia similar o peor aún, si no la ha habido la va a haber, porque con 8 mil muertos al año, en algún momento nos va a tocar algunos de ustedes. Entonces, yo espero que sigamos prestándole atención a este tema, y a usted señor director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues le queda una tarea muy grande y es, como va a hacer para romperle el pescuezo a esa tendencia que sigue subiendo, como va a hacer usted para salvar miles de vidas en este país.

Desde la Comisión Sexta, estoy seguro que estamos dispuestos a ayudarle, espero que ustedes tengan también la astucia y el buen liderazgo y la

voluntad política por parte de la Presidencia, para abordar este tema, que insisto, no es un capricho, estamos hablando de miles, miles y miles de jóvenes que se mueren en nuestras vías; solamente el día de hoy compañeros, mientras estamos aquí debatiendo van a morir 20 colombianos, en incidentes viales, ¿qué vamos a hacer al respecto? Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Muchas gracias, Representante Carvalho. Hay una solicitud de declarar sesión informal, para permitir la participación de dos invitados por parte del Representante citante, la pongo a consideración de ustedes queridos Congresistas, para permitir esta participación, de lo contrario, seguiremos dándole el uso de la palabra como lo establece la ley a los funcionarios citados. Se abre la discusión de la declaratoria de sesión informal, continúa la discusión, anuncio que se a cerrar, ¿aprueban la declaratoria de sesión informal?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

Bienvenido a esta Comisión doctor Andrés Calle Aguas, próximo Presidente de la Cámara, con el favor de Dios y el apoyo de todos.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Eso iba a decir, bienvenido Representante Andrés, a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y todas las personas que están aquí presentes, de igual manera, un saludo especial.

Se ha declarado sesión informal, Daniel, me pasas los nombres de las personas que van a intervenir por favor, ¡ahh! acá están, gracias. Santiago Silva, profesor de la Escuela de Finanzas y Economía y Gobierno de la Universidad EAFIT. Tiene el uso de la palabra por un término de 5 minutos, habilitemos por favor las condiciones, el señor Santiago Silva, profesor de la Escuela de Finanzas, Economía y Gobierno de la Universidad EAFIT.

Escuela de Finanzas, Economía y Gobierno - Universidad (EAFIT) - Profesor Santiago Silva:

Muy buenos días, me escuchan bien.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Adelante, sí señor.

Escuela de Finanzas - Economía y Gobierno Universidad (EAFIT) - Profesor Santiago Silva:

Bueno, muy buenos días, muchísimas gracias por esta invitación, mi nombre es Santiago Silva, yo soy profesor en la Universidad -EAFIT-, desde hace varios años en la universidad venimos trabajando en el marco de la maestría estudios del comportamiento, y de toda una agenda alrededor de comprender las implicaciones del comportamiento humano para problemas públicos como el que estamos tratando el día de hoy, y

desde esa experiencia del trabajo en la universidad y una experiencia particular que tuve yo en la Subsecretaría de Cultura Ciudadana de Medellín, en el período de la alcaldía pasada, quisiera compartirles cinco elementos, como cinco ideas que hemos venido trabajando colectivamente, que hacen parte de esa reflexión constante, sobre como el comportamiento influye y está relacionado con los incidentes viales, y que hacen parte de una propuesta alrededor de los temas que abordan y que están planteados en este debate.

La primera de esas ideas, plantean la necesidad de meter este tema en la agenda, el Representante Carvalho lo decía de manera muy clara, uno de los problemas que enfrentan los incidentes viales es un problema puramente con la forma como ocurre el hecho, de que sean hechos dispersos que estén distribuidos por toda la geografía nacional, pero sobre todo la permanencia de una especie de modelo mental, que nos hace pensar en los incidentes como accidentes, de ahí también influye la relevancia del cambio en el término, ha llevado a que sea muy difícil plantear esto como una urgencia y que para muchísimos colombianos, pero también para muchos tomadores de decisión en el Gobierno nacional y los Gobiernos locales esto parezca ser un problema secundario; cuando las cifras, la dinámica de las cifras y obviamente la incidencia en mortandad que tiene el fenómeno lo deberían hacer prioridad absoluta. De ahí que sea muy importante, encontrar mejores maneras para poner esto en la agenda, quizás espacios como este debate empieza a recorrer el camino correcto, pero claramente hay muchísimos más que se podría hacer, particularmente ahí digamos que extrañamos y sería muy valioso contar con una participación más activa de Representantes nacionales, este es el tipo de agendas que requieren que la conversación no se dé en niveles suficientemente altos, para que las personas y los mismos actores políticos reconozcan su relevancia.

El segundo tema que les quiero compartir, la segunda idea que les planteo, tiene que ver con entender esto como un problema en muchísimos casos sustancialmente comportamental, evidentemente hay un montón de cosas que se pueden hacer en términos de infraestructura, de seguridad de vehículos, de seguridad de las personas; pero al final de cuentas, los incidentes viales están definidos por decisiones y acciones puntuales, que toman los actores viales; esas decisiones pueden estar delimitados por el entorno donde se encuentran, por las herramientas con las que están tomando esas decisiones, y sin embargo, plantean fundamentalmente que hay un elemento comportamental central en la decisión, que efectivamente lleva a que ocurra o no ocurra un incidente vial, eso plantea además una conversación que sé que es muy relevante y que seguramente va a aparecer ahora en las conversaciones del debate, tiene que ver

con la manera como hablamos sobre esto, y particularmente el rol que cumplen en este caso, las campañas de comunicación pública. Sin embargo, el punto fundamental al de esa idea número dos es, este es un problema fundamentalmente comportamental y en ese sentido, tiene que ser uno de los objetivos de las apuestas políticas para resolverlo, modificar los comportamientos de las personas, digamos es independiente de todas las demás herramientas que se puedan plantear, si no logramos tener cambios fundamentales, como culturalmente entendemos este problema y como comportamentalmente lo abordamos, siempre los resultados van a ser poco óptimos.

La tercera idea que les planteo, que les propongo, tiene que ver con el conocimiento acumulado, nuestro país ha ido acumulando independiente de los resultados complicados o de los resultados no satisfactorios con los que nos estamos enfrentando, el país ha ido acumulando durante muchos años, una gran cantidad de conocimientos sobre cómo abordar esto; particularmente si lo entendemos como un asunto comportamental como lo he estado planteando.

Desde los años 90 tenemos una experiencia acumulada, alrededor de las estrategias enmarcadas en el enfoque de cultura ciudadana, y lo que pueden lograr en términos de cambio comportamental; pero además desde hace 5 años, en diferentes administraciones locales incluso en el Gobierno nacional, se ha venido ampliando la capacidad alrededor de las ciencias del comportamiento, cada día conocemos mucho más sobre ¿por qué la gente toma las decisiones que toma?, la manera cómo actúa en la calle, y la forma como esto podría ayudarnos a abordar asuntos comportamentales como los incidentes viales. Ese conocimiento no deberíamos desperdiciarlo, y quizás hay una oportunidad perdida en que no la tengamos en consideración cuando, por ejemplo, diseñamos e implementamos campañas de comunicación pública.

En ese sentido, el punto número 4, que quisiera compartirles es, “campañas sí, pero no así”, hay cierta subestimación alrededor del efecto que las campañas publicitarias pueden tener, pero creo que esas subestimaciones está basada fundamentalmente en que únicamente con campañas publicitarias el problema no se va a resolver, el comportamiento de las personas es mucho más complejo, que algo que pueda informarse únicamente con campañas que plantean lo que debe y no se debe hacer; hay asuntos fundamentales sobre cómo la gente toma decisiones en la calle que tenemos que comprender, no solamente sobre la infraestructura que están recibiendo, las señales que encuentran en la calle, sino particularmente las creencias fundamentales que tienen sobre por qué los demás se comportan como lo hacen. Hay un ejemplo paradigmático en el caso de Colombia, quizás una de las campañas o de las pocas campañas que

ha tenido buenas evaluaciones, que han definido impactos positivos que sean de estrellas negras, que precisamente logró conectar elementos de ciencias del comportamiento, como el aumento de la percepción de riesgo en la decisión cotidiana con elementos de resonancia cultural, como el hecho de que las estrellas nos hablaron de los símbolos particulares de las vidas perdidas. Entonces, ese es un buen ejemplo de una de esas campañas que funcionó, porque efectivamente estaba diseñada con esto en la cabeza.

La primera reivindicación que quisiera hacer acá es que, deberíamos utilizar mucho mejor el conocimiento acumulado de cómo se modifican los comportamientos de las personas, pero que ya les planteaba que hay muchísimo conocimiento acumulado, para diseñar la forma como le contamos esto a los colombianos, y lo que queremos y lo que esperamos de esos cambios de comportamiento.

Finalmente, y esta es la idea número 5, que quisiera plantear, es que, esto supone obviamente el fortalecimiento de las apuestas comportamentales y, aquí hay una oportunidad de un elemento que ya está presente en la Agencia Nacional de Seguridad Vial y es la dirección de comportamiento, ahora lo importante con la dirección de comportamientos es el fortalecimiento y la posibilidad de que se enfoque en reconocer también las potencialidades de la gestión local de los problemas de comportamiento vial.

Evidentemente, nos enfrentamos a una desigualdad de capacidad, muchos municipios y departamentos tienen pocas herramientas para plantear agendas robustas, tanto de control vial como de cambio comportamental; pero otros departamentos, ciertos municipios, sí lo hacen, en ciudades medias y grandes hay apuestas sustanciales, hay incluso organismos y agencias dedicadas fundamentalmente a trabajar en temas de seguridad y educación vial, la pregunta fundamental es ¿cómo lo están haciendo? Entonces, ahorita el Representante Carvalho planteaba una pregunta sobre ¿cómo se utilizan los recursos de la agencia?, hay una pregunta por debajo de eso y es cómo se utilizan los recursos locales dedicados a temas de seguridad vial, seguramente si juntáramos esos dos recursos nos veríamos con un presupuesto bastante grande para abordar este problema.

Un ejemplo, con la manera en la que la agencia puede hacer también un trabajo positivo, en términos de promover esa gestión local de la seguridad vial, en 2018 la agencia promovió un concurso, una convocatoria nacional, para recoger las mejores estrategias de educación y seguridad vial a nivel nacional; una cosa que podría parecer muy sencilla, pero lo que obligó es a que muchos departamentos y muchos municipios no solo invirtieran recursos, sino que intentaran imaginar estrategias que efectivamente tuvieran en consideración asuntos comportamentales, en esa

convocatoria en particular, cuando yo estaba en la Subsecretaría de Ciudadanía Cultural de Medellín, uno de los elementos enmarcados en una estrategia que se llamaba -Medellín está llena de ciudadanos como vos-, se ganó esa convocatoria como la mejor estrategia de seguridad vial ciudades capitales, y lo hizo con una estrategia muy digamos sencilla en términos prácticos, que era la entrega de reconocimientos positivos a comportamientos de personas que eran cumplidores de las normas, se llamaban “foto cultas y cultas”, en Medellín entregamos unas 18 mil en cuestión de un par de meses, y que básicamente lo que llevaban era a promover los comportamientos que cuidaban la vida, y a contarles a otros ciudadanos que esos comportamientos eran comunes y por tanto replicables, los dos elementos basados en ciencias del comportamiento, particularmente en la teoría de normas sociales.

Entonces, se pueden hacer campañas, se pueden hacer lo que se ha llamado campañas de alguna manera utilizando el conocimiento que tenemos, y conocimiento que ha sido puesto a prueba en otros lugares, en otros contextos, con muy buenos resultados a la hora de abordar asuntos de seguridad vial, y la agencia utilizando su dirección de comportamiento, pero también esa posibilidad de coordinar acciones con niveles territoriales inferiores, puede también promover cosas potentes y relevantes, como lo que fue esto que parecería muy sencillo, básicamente una convocatoria de quién puede imaginar una mejor estrategia para abordar estas cosas.

Dicho todo esto y con esto termino, agradezco muchísimo el espacio, una reflexión final, evidentemente sabemos que no podemos sobre estimar la capacidad de las campañas y de la comunicación pública para reducir los incidentes; pero hacer todo lo demás sin contar con la posibilidad de contarle a los colombianos lo que está ocurriendo, lo que esperamos de ellos, y utilizar ciencias del comportamiento para que esos comportamientos efectivamente se modifiquen, también nos puede llevar a un escenario en el que los resultados que veamos estén siempre por debajo de las expectativas. De nuevo, hay que hacer campañas sí, pero hay que hacerlas utilizando esa información que tenemos sobre cómo se comportan las personas y sobre cómo hemos cambiado comportamientos y cultura en otras ocasiones. Muchísimas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, muchas gracias a usted profe, le damos el uso de la palabra al señor Presidente del Senado, doctor Roy Barreras.

Honorable Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre:

Muchas gracias, señor Presidente, me excuso por interrumpir el orden de la palabra pedido, saludo todos a mis compañeros Representantes a la Cámara y a quienes están impulsando esto, al

señor director de la Agencia de Seguridad Vial, solo un minuto para estimular lo que ustedes tienen ya en el corazón. Como sabemos todos pero los colombianos todavía no tienen toda esa información, hay más muertos lo ha dicho el Representante Carvalho, muchos más muertos inocentes en la violencia vial, en la inseguridad vial, que en el conflicto armado; muchos más heridos graves con un costo enorme para salud pública; pero todos los muertos que producen los accidentes fatales son prevenibles y son de víctimas inocentes, a diferencia de los del conflicto, donde hay hombres en armas que combaten unos a otros, también por supuesto hay víctimas inocentes de civiles en el conflicto; pero todos los muertos y heridos por cuenta de los siniestros viales son inocentes y pueden salvarse esas vidas.

Este debate, seguramente podrá centrarse en la urgencia de aprobar la ley de Seguridad Vial, que está en el Senado en un trámite que ha sido lento, porque todos nos obnubilamos con otros problemas pero nos olvidamos de salvar estas vidas, a esta célula llegará ese proyecto de seguridad vial, que en su momento seguramente será explicado por la directora de la fundación que ha venido impulsando esto, Mary Bottagisio, pero que solo recuerdo en 10 segundos, bajar la velocidad, porque la velocidad es la que mata; garantizar que los vehículos que usan los colombianos no sean los de peor calidad que los que usan en Europa o en Estados Unidos, porque nos los venden nuevos pero sin criterios técnicos, dándole a las familias colombianas instrumentos para se maten al volante; garantizar que los viejos vehículos no sigan causando accidentes, garantizar que los conductores borrachos no maten inocentes, la primera causa de muerte de las mujeres en Colombia, por encima del feminicidio es la siniestralidad vial; la segunda causa de muerte de nuestros niños y de los niños en Colombia, son los siniestros viales, podemos salvar esas vidas. Gracias a la Comisión por este debate, a quienes lo citaron, y gracias por ayudarnos a impulsar salvar vidas de la violencia vial. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Con todo gusto, señor Presidente, también. Vamos a darle el uso de la palabra al profesor investigador, Jorge Martín Rodríguez, está aquí presente también en la Comisión Sexta, les ruego ser puntuales en el uso del tiempo, porque mi profe la de EAFIT se extendió un poquito, 5 minutos máximo, querido profe, bienvenido.

Universidad (EAFIT) - Profesor Investigador - Jorge Martín Rodríguez:

¡Listo!, muchísimas gracias al Representante Carvalho, al doctor Salamanca director de la agencia, a la directora de la Superintendencia de Transporte, pues por esta invitación. Yo estoy representando a un grupo digamos que pertenece a la sociedad civil, a la academia, en el cual

también se encuentran de justicia, se encuentra por supuesto GAI, Universidad de los Andes, y yo que pertenezco al Instituto de Salud Pública de la Universidad Javeriana.

Yo quería enfatizar un poco, quería enfatizar un poco lo que el Representante Carvalho decía; porque para aterrarnos lo que usted comentaba que el año pasado fue el peor año con esa tendencia creciente, esto como lo dicen también expertos de la misma Organización Panamericana de la Salud y colegas de la Organización Mundial de la Salud, puede estar subestimada, ¿a qué me refiero?, el pasado pudieron haber existido un 30% más o sea, no fueron los 118 aviones, son por ahí unos 35 más o sea, el problema es de tal magnitud que realmente las lesiones y muertes por el tránsito como ya lo decía el Presidente del Senado, está causando una gran digamos afectación a la salud pública de los colombianos, y lo digo también como médico, como salubrista, y como digamos preocupado por estas temáticas, muy complacido de estar acá; porque como ustedes decían, se han hecho estudios, se han hecho investigaciones, se han hecho inversiones, pero nos preocupa al grupo al cual represento, precisamente que los resultados van es para arriba y no solamente digamos en estos 6 meses, ¡no!, esto es un problema que lleva muchísimo tiempo, se pensaba que con la creación de la agencia como un pilar fundamental este problema iba a disminuir, de pronto le quiero llevar un poco la contraria al anterior digamos expositor, porque creemos que los comportamientos es algo que se da en un contexto, y lo que nosotros hemos también planteado es que esto es un problema poblacional, y en este y en otros escenarios similares es donde se dan realmente los cambios, ¿a qué me refiero un problema poblacional?, más allá de los comportamientos, en los cuales como ya lo decía, creo que inclusive las soluciones ustedes ya las han dado, los elementos de infraestructura, los elementos de seguridad vial, son elementos que van más allá de los comportamientos de las personas, es importante, las personas son las que en un momento se siniestran; pero se requiere un enfoque que prevenga o llamémoslo controle este tipo de situaciones.

En ese orden de ideas, las campañas o los procesos de educación a las cuales se les invierte mucho dinero, perdonen que lo diga, es una pérdida de recursos, hace de 16 años que estaba en la república mexicana, la directora, la tutora, me decía revisa e investiga a ver cómo te va, y los resultados que me daban precisamente es que en revisiones de literatura, revisiones sistemáticas, etcétera, etcétera, documentales, nos llevaban a que son muy pocos los efectos de las campañas o los procesos de educación siempre y cuando estén solas, desarticuladas como desafortunadamente se hacen; se tienen que estar articuladas o asociadas sobre todo a medidas de control, a medidas de prevención, y ya lo han dicho, por supuesto, tiene

que ser relacionadas con los principales factores de riesgos que es la velocidad.

También lo otro, es que estábamos viendo quizás la tendencia ha cambiado, pero por lo menos en estudios que hemos hecho de 2010 a 2020 ,que a propósito fue considerada la primera década de acción de la seguridad vial, ya estamos en la segunda, pues porque no se logró, en Colombia Representante Carvalho, por lo menos en ese tiempo como les digo, lo tengo bien caracterizado, los problemas sobre todo son urbanos, son en las grandes ciudades, por eso le digo que quizás ha habido una tendencia, no lo he estudiado a profundidad, en los últimos tiempos, y si hacemos acciones principalmente veíamos que en Medellín, Bucaramanga...

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Profe, le vamos a dar un minuto para que redondee.

Universidad (EAFIT)- Profesor Investigador - Jorge Martín Rodríguez:

Sí, permítame dos minutos, de pronto si me da la oportunidad como expositor.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Un minuto.

Universidad (EAFIT)- Profesor Investigador - Jorge Martín Rodríguez:

Listo, está bien, gracias. Digamos que lo que queremos enfatizar es que el principal factor de riesgo si es la velocidad, se tiene que hacer muchas acciones de control y gestión, y por supuesto la pacificación del tránsito con acciones de infraestructura.

Y, finalmente, enfatizar que no podemos tener la desvergüenza de estar aquí en Colombia, por ejemplo si uno pasa al Ecuador, pasa a Venezuela, y tener autos como ya lo decían inseguros; enfatizar el problema de los motociclistas, están vendiéndose cientos de motocicletas al día, como ya lo decía el Representante Carvalho, creo que las acciones de control sobre la expedición de las licencias, sobre todo lo que tiene ver por supuesto con las ventas se tiene que regular, y hacer un elemento de licencia por puntos.

Y, finalmente, no queremos que se presenten, pero también los sistemas como hablábamos hace rato, de atención prehospitalaria deben fortalecerse.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Gracias profe. Tiene el uso de la palabra finalmente para cerrar, la líder y activista en favor de la seguridad vial en Colombia, fundadora de la Liga Contra la Violencia Vial, Mary Bottagisio.

Liga Contra la Violencia Vial - Mary Bottagisio:

Gracias, honorable Presidente, a ustedes honorables Representantes, en esta la casa de la democracia. Voy a pasar una presentación, voy a

ceñirme a los 5 minutos, solo decir que todo está dicho, es decir, estoy aquí añadiendo nada a lo que usted ya mostró; esto es un drama, es una tragedia, y es una tragedia que no es del año pasado, ni de hace 2 años; es una tragedia con la que por más de dos décadas hemos convivido todos los colombianos, y de alguna manera todos nosotros hemos cohonestado con esta forma de violencia, lo acaba de decir el Presidente del Congreso, lo acaba de decir el honorable Representante Carvalho, cada dos días se cae un avión Chapecoense con ningún sobreviviente y no pasa nada, y no pasa nada porque estamos hablando de ocho mil vidas perdidas el año pasado, el peor año de la historia; acá hace 15 años, votamos la ley que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siguiendo al pie de la letra todas las recomendaciones internacionales, me pueden poner la presentación, por favor.

Siguiendo todas las recomendaciones internacionales como un organismo líder, y acá honorable Representante, yo sí tengo que decir que no estoy de acuerdo, ¡claro! que si sabemos que los recursos se invierten, pero ¡ojo!, lo dijo el Presidente de los colombianos, de Colombia Potencia Mundial de la Vida, hay políticas públicas que hacen vivir y otras que mata, y esta, esta nos está matando, porque 8 mil muertos y más de 29 mil heridos graves, que guardarán una lesión discapacitante por el resto de su vida, y estamos hablando de ese motociclista que dejó de vivir, que dejó de respirar, o que simplemente está en una cama con una lesión cuadrapléjica; así, así como ven, así se ve Colombia, ese es el color de los aviones que caen cada día con una manera de muerte, que finalmente todos cohonestamos, lo dijo el Presidente del Senado, es la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa en las mujeres, superando el feminicidio y estamos tan tranquilos; pero además de ser la segunda causa de muerte, por todas las causas en los niños entre los 5 y los 14 años, aquí quedamos, qué le vamos a decir a las generaciones futuras por haber permitido la muerte de tantas personas. Siguiendo por favor.

Así es como vamos, terminamos el año 2020 -2022, como el más mortífero de la historia del país, y así vamos en enero y febrero de este año, o sea, vamos peor. Me da una pena, pero es que estoy aquí muy, muy con el tiempo.

Esto es, usted lo vio, esto es Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá, nada cambia, siempre estamos con el 62% de las muertes, dónde donde hay menos posibilidades de ascenso social, donde no hay transporte público, donde hay peor infraestructura; todo eso ya lo sabemos nosotros, conocemos las causas, conocemos las consecuencias, pero también las medidas para evitarlo. Me queda un minuto y medio, y esto es lo que ha pasado para que ustedes lo tengan en cuenta, que el Congreso de la República ha hecho la tarea, pero claro que la ha hecho, mire toda esta producción normativa,

¿el punto cuál es?, Ley Julián Esteban, punto muerto; porque se aprobó, se sancionó el 14 de julio del año pasado, y estamos esperando aún su reglamentación; si las leyes solo quedan en el papel, pues no van a ser nunca efectivas. Siguiendo por favor.

Y, aquí lo mostró usted, estas son las promesas, estos son los objetivos de política pública que tenemos, todos fracasados, todos fracasados; vamos también a fracasar ¿en el Gobierno de Colombia Potencia Mundial de la Vida?, donde el eje de este Gobierno es la protección de la vida, no hay maneras de proteger, de acceder a los otros derechos ciudadanos, educación, salud, trabajo, si no podemos garantizar nuestros desplazamientos, poder movernos sin que nos maten.

Esto para decir, desconfiemos, desconfiemos de que nos digan que es que los muertos suben porque el volumen de tráfico aumenta, en el mundo entero aumenta el volumen de tráfico. Esto es Francia, cinco veces el parque automóvil de Colombia, 3.900 muertos, 45 millones de vehículos y 3.000 muertos. La de España, todos arrancaron muy arriba de nosotros y mire la evolución, y eso tiene un nombre y mire nosotros cómo vamos, se llama voluntad política, y eso es lo que nosotros queremos hoy acá, queremos un pacto de sociedad, queremos un pacto, un verdadero pacto por la vida; pero no que se quede en un papel, sino que realmente todos pongamos, ¡que claro! que hay que cambiar la agencia, si hay que cambiarle la gobernanza; porque el modelo no funcionó y eso nos está diciendo que el modelo no funcionó y que hay que cambiar, que hay que rectificar; ¿por qué saben qué?, no vamos a esperar a que en cada hogar colombiano tengamos un luto o una discapacidad de por vida, para tomar medidas. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Muchas gracias. Con esa intervención ponemos a consideración de las y los Congresistas, retomar a sesión formal, ¿aprueban honorables Congresistas, retomar la sesión formal de la Comisión?

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Sí, señor Presidente, así lo aprueban, quieren volver a sesión formal.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, en virtud de lo establecido en la Ley 5ª de 1992, le damos el uso de la palabra a los funcionarios citados a este debate de control político, inicialmente el doctor Juan Carlos Beltrán Bedoya, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene usted doctor 15 minutos, también lo mismo, los 5 minutos de colchón, adelante.

Agencia Nacional de Seguridad Vial – Director -Carlos Beltrán Bedoya:

Muy buenos días, señor Presidente Jaime Raúl Salamanca, muy buenos días, señora Vicepresidenta Ingrid Sogamoso, muy buenos días

al Representante citante, Daniel Carvalho y a todos los miembros de la Comisión Sexta de Cámara. Primero que todo, darles gracias por invitarnos a esta sesión, es muy importante para nosotros, todo lo que ustedes han dicho es cierto, no nos alejamos nada de la realidad que estamos viviendo hoy en la siniestralidad vial del país. Pongamos la presentación porfa. Entonces, muchas gracias a ustedes, a la Comisión Sexta por incluirnos en la agenda política y administrativa del país, y poner este tema en la opinión pública que es la seguridad vial; no hay ninguna discusión, es la segunda causa de muerte en el país, necesitamos realizar actividades pertinentes, permanentes y asertivas. Entonces tenemos que tener claro, que la Ley 1752 de 2013, creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir, para ser la autoridad en seguridad vial, toda la siniestralidad que pueda presentarse en el país.

Entonces, en razón de esto, la Agencia de Seguridad Vial, cuando inició la discusión con la sociedad diagnosticó, hizo la perspectiva y la participación de la sociedad, para desarrollar y crear el Plan Nacional de Seguridad Vial que es de 2022 a 2031, identificó los diferentes actores viales expuestos a factores de riesgo, en su vida y en su salud en las diferentes vías. Entonces por eso, el Plan Nacional de Seguridad Vial distinto al anterior, tenía cinco principios, y este nuevo plan tiene ocho principios, por los cuales la Agencia Nacional de Seguridad Vial y todas las autoridades que hacen parte del Gobierno nacional, y todos los actores viales, deben propender que es la aplicación de actividades en vehículos seguros, comportamiento seguro, velocidades seguras, cumplimiento de normas de seguridad vial, infraestructura segura, atención a víctimas, gestión del conocimiento y gobernanza.

Entonces, primero que todo, es aceptar que esta seguridad vial del país es una responsabilidad de todos, no es solo de las autoridades administrativas no es solo del Ministerio de Transporte, no es solo de la Agencia de Seguridad Vial, no es solo de la Superintendencia, es de todos, todos los actores viales, todos somos actores viales en cualquier momento; entonces todos tenemos la responsabilidad, de cumplir con las reglas y con las normas en virtud del principio de corresponsabilidad; entonces ¿cómo hacemos o cómo hace la Agencia de Seguridad Vial, para trabajar en los diferentes sectores?, entonces hablamos de un sector público, un sector privado y un sector social. Este Plan Nacional de Seguridad Vial se vinculó a todos estos actores, a todas estas entidades y a todas estas formas de actuación social, para que se vinculen y desarrollen las diferentes actividades. Entonces, nosotros tenemos sí hoy un panorama horrible cierto, ¡es horrible!, las cifras hoy maduras o sea después de que se terminó el 31 de diciembre de 2022, luego de que se revisara nuevamente con medicina legal y con todas las diferentes autoridades los muertos

en el país, a hoy y puede que se den más, porque hay personas vinculadas a los siniestros en UCI o con problemas en clínicas vinculadas a esto, entonces hoy tenemos una cifra de 8.264 muertes por siniestros viales. un aumento diferencial del 13.7%. en referencia al 2021.

Entonces, podemos identificar claramente cuál es la participación de los diferentes actores viales en la alta siniestralidad. El primer actor vial del país en alta siniestralidad, son los motociclistas, contribuyeron a los muertos del país en el 2022, 4.914, siendo el 60% de los muertos del país los motociclistas; luego los peatones, en un porcentaje del 21%, luego los usuarios de los vehículos individuales, el 8%; usuarios de bicicleta, el 5%; usuarios de carga el 3%, y usuarios de transporte pasajeros el 2%. Entonces nosotros acá, en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a partir de la obligación del observatorio de seguridad vial, tenemos una identificación y una participación porcentual de los diferentes actores viales, referente al 2020 al 2022, entonces vemos cómo departamentos como Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander y Huila, en el actor vial motociclistas, son los que más presentan alta siniestralidad y muertes; luego los peatones, también Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá, Cundinamarca y Atlántico, representan la mayor siniestralidad y muertes por estos, usuarios de vehículos individual y usuarios de bicicleta que también se identifican.

Comportamiento de los fallecidos, o sea, ¿dónde se dan estos siniestros y dónde fallecen los actores viales?, principalmente fallecen en la zona urbana el 58%, y en la zona rural el 40%, entonces nosotros en el observatorio y con la identificación, vemos las causas probables son claras, no son distintas a las que han hablado cierto, son las causas de desobedecer las señales de tránsito la primera, o sea, incumplir las reglas de tránsito, el exceso de velocidad, la embriaguez ligada a la conducción y otros tipos de causas que ya la explicaron; también tenemos identificado el crecimiento del parque automotor, ha desbordado la capacidad operativa y la capacidad de control, de las diferentes autoridades nacionales y autoridades territoriales, hoy tenemos un parque automotor de 17 millones.

(Proyección video)

Este es un pequeño video Representantes, que identifica la concientización de la problemática, el exceso de velocidad está matando a todos los actores viales por no cumplir esta regla, estos excesos solo en una comparación y una identificación de un aumento de velocidad de 10 kilómetros por hora; entonces este parque automotor en el país en los últimos tres años, ha aumentado superior a lo que se venía dando principalmente, que era vehículos de tipo particular, y ya ahora hay casi 11 millones, el 62% de los vehículos del país son motocicletas, el 35% vehículos livianos, 6 millones 154 y el restante 3% vehículos de carga y vehículos de

transporte público. ¿entonces qué podemos decir y qué hemos podido identificar?, que, en razón del aumento del parque automotor, se ha dado mayor exposición al riesgo, entonces estamos en una exposición del 34.3%, al riesgo en razón de la actividad de conducción de los diferentes actores viales, y una tasa de motorización del 16%, vamos en aumento en razón de esto.

Hemos identificado entonces las causas, y las causas son las mismas que ustedes tienen en la Mesa cierto, y las que estamos discutiendo, ¿cuáles son?, las causas en el incumplimiento de normas, el exceso de velocidad, el estado de embriaguez al conducir, y la falta principalmente Representantes, de control cierto, control en vía o control a partir de mecanismos de foto detección o mecanismos electrónicos; no tenemos el pie de fuerza, ninguna entidad territorial o ninguna entidad nacional para poder controlar casi 18 millones de vehículos en el país en vía; por eso, entonces tenemos obligatoriamente que incrementar el control a partir de sistemas tecnológicos, que es lo que se viene hablando y lo que se va a presentar en el proyecto de ley del Código Nacional de Tránsito, si no tenemos control, si no hay percepción de cumplimiento de reglas y de normas en los actores viales, van a seguir incumpliendo con las normas de tránsito.

Este es un ejemplo Representantes, de la disminución y el análisis que hizo la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el observatorio, de un país similar a Colombia que es España, con una población casi similar y unas tasas casi iguales, mire que las tasas en el año 90, eran de 9 mil 344 muertos por siniestros viales, y se dio una reducción al 2020, de 1.370 muertos en vía, ¿esto se dio a raíz de qué?, al incremento del control de las reglas y del marco normativo que se tiene que dar, en un país para poder controlar el incumplimiento de las normas, y el sistema sancionatorio a este incumplimiento de reglas; si no se sanciona y si no se pagan las sanciones por parte de los que incumplen las reglas, obviamente no hay un cumplimiento ni un aprendizaje. Entonces por eso, lo que decía el Representante Carvalho, el control de las autoridades de tránsito en el país, podríamos decir que es casi nulo, en Colombia solo existen 234 organismos de tránsito, 7 departamentos de los 32, aún no tiene autoridad de tránsito, el departamento de Santander, el departamento de Risaralda, Vaupés, Guainía, Guaviare, Cauca y Amazonas, no tienen autoridad de tránsito, ni siquiera departamental; de los 1.123 municipios del país, 208, solo el 19%, cuentan con organismos de tránsito, y cerca del 37% de los municipios con organismo de tránsito, no cuentan con agentes de tránsito, o sea, no hacen el control, ¿por qué?, porque esto se convierte en un tema de actividad política dirigida a los gobernantes municipales, no les interesa poner medios de control a partir de foto detecciones o elementos electrónicos, ¿por qué?, porque no les gusta a la

población, a nadie le gusta que le hagan control; pero el control es necesario para poder superar la problemática que hay.

Esta gráfica nos muestra la importancia de control en el país, y la prevención de la fatalidad que se da a partir del control, esta gráfica nos muestra cómo se da el control por parte de las autoridades territoriales de lunes a viernes, y existe una línea punteada, que mire que se dan o se realizan la cantidad de fallecidos en línea negra, y la cantidad de comparendos impuestos con las infracciones de tránsito y muertes en la línea azul. Entonces vemos que hasta el viernes, las líneas son equiparadas y la línea de control es superior a la línea de fatalidades o siniestralidades; pero a partir del viernes en la tarde empieza a subir la línea de fatalidad por muertes, y empieza a bajar la línea de control o realización de infracciones de tránsito para evitar muertes, ¿por qué?, porque las autoridades de tránsito territoriales y también las nacionales descansan los fines de semana, no hay autoridades tránsito los fines semana, la población los actores viales realizan cualquier tipo de actividades casi como decir, cómo les da la gana conducen cierto, ¿por qué?, porque no hay control, hay pocos elementos tecnológicos para ese control.

Hemos evidenciado en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que la mayoría de infractores y la mayoría de actores que hacen parte de esta siniestralidad y contribuyen a los diferentes siniestros son reincidentes, entonces podemos decir que la gran problemática es el control y la sanción para los que incumplen las reglas, es la gran problemática que tenemos hoy en el país, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ustedes saben, que tiene unas funciones, unas actividades, que es prevenir la siniestralidad o prevenir la fatalidad en los diferentes siniestros viales. Entonces, vimos un análisis que hicimos de comportamiento entre el 2018 y el 2022, que el total de conductores siniestrados era 5.024, donde el 41% de esos siniestrados son reincidentes, o sea 2.035, y el 58% de esos reincidentes estuvieron involucrados en más de 2 siniestros viales, entonces ya dijimos cuáles son los factores de alta siniestralidad, qué hace la agencia; entonces la agencia ha venido desarrollando programas, proyectos, acciones, obras, tendientes a sensibilizar, a capacitar y a desarrollar factores de seguridad vial en los diferentes actores, entonces hoy necesitamos la concurrencia de todas las autoridades del país, de la sociedad civil, de los gremios, de la academia, de todos al unísono, porque esta es una responsabilidad de todos, nos estamos matando todos, no son solo los conductores o los actores viales, somos todos los que nos estamos matando en la vía, ¿por qué?, por imprudencia y por incumplimiento de reglas principalmente, que están asociados todos estos siniestros al incumplimiento de reglas.

Entonces necesitamos, la responsabilidad de todos, un conjunto mancomunado en la actividad, una política pública clara, eficaz, eficiente parte del estado y de toda la sociedad, un conjunto y una coordinación por parte de las autoridades; estamos dando una inclusión y una actividad desde la agencia de todos los diferentes actores, de toda la academia, de todos los gremios, nos hemos reunido con todos para poder desarrollar acciones en vía y acciones dirigidas a reducir la siniestralidad, pero lo tenemos claro, si no hay control y no hay cumplimiento de las sanciones por el incumplimiento a las reglas, no vamos a bajar la siniestralidad del país, al mes de febrero seguimos en aumento, al mes febrero tenemos 1.252 muertos en la vía, un aumento del 10.2%, si no hay control y no hay reglas sancionatorias, no vamos a poder cumplir con las obligaciones.

¿qué hemos venido haciendo?, entonces hemos venido desarrollando programas, estamos estructurando a partir de mi llegada y de todo el equipo de trabajo que me acompaña, para buscar unas acciones, unas actividades y unos programas de mayor impacto y de mayor cantidad de actividades, tendientes a concientizar, capacitar, identificar las conductas en las que se incumplen las reglas de tránsito; hemos desarrollado en virtud de este plan nacional de seguridad vial, actividades como vehículos seguros, ya lo dijo el Representante Carvalho, se expidió la ley de acogimiento al acuerdo del 58, está la revisión de la Corte Constitucional de legalidad en ella, todavía no podemos hacer acciones acogiéndonos a ella; se han expedido por parte de la agencia el año 2022, 7 reglamentos técnicos, que es la seguridad vial de los diferentes vehículos que ingresan al país y que se movilizan para el país; se han hecho reglamentos técnicos en frenos de motocicletas, ya frenos de disco, ya no frenos normales de campana como se determinaba primeramente; reglamentos de llantas para automóviles y para motocicletas, reglamentos para acristalamientos a los cristales o los vidrios de los vehículos, para sistemas de retención infantil que es una de las que se identificó, estamos pendientes de la revisión jurídica del Ministerio y la expedición de este reglamento, y de las cintas retrorreflectivas; así como reglamentos de cascos acogiéndose al cumplimiento de reglas y estándares internacionales de seguridad vial.

También estamos realizando capacitaciones y actualizaciones a las revisiones técnico mecánicas, o sea los CDA, se están desarrollando esas actividades tendientes a la protección de vehículos seguros, lineamientos técnicos para la gestión de la velocidad, implementación de la Ley Julián Esteban, la Ley 2251 de 2022, dando recomendaciones, acompañamiento a las autoridades territoriales para su aplicación; se están realizando por parte de la agencia la verificación, las auditorías y las actividades de control de las diferentes vías de todo el país como autoridad; se revisan las concesiones, las vías que

son del orden nacional, del orden departamental y de orden territorial, para expedir los requisitos que se incumplen y las obligaciones que se tienen por parte de las entidades encargadas de estas vías, y dar el traslado pertinente a la Superintendencia de Transportes, para que sí da lugar, inicien los trámites sancionatorios.

Estamos viendo entonces, que el incumplimiento de reglas en el país, se da por unos factores multicausales, y que principalmente podemos hacer todas las campañas y todos los temas pedagógicos que podamos hacer, pero si no hay control y sanción no se puede hacer. En el país la agencia nacional, que es la encargada de autorizar las cámaras de fotodetección, ha autorizado 583 en solo 69 municipios del país, Bogotá es la que más tiene 129, y estas cámaras de fotodetección referente desde su instalación, desde antes de que existiera su instalación y a luego de existir pueden rebajar aproximadamente el 25.69% de la siniestralidad vial donde están ubicadas las cámaras. Entonces podemos ver, que el segundo departamento es Antioquia con 102, y Atlántico con 65, y hay departamentos, hay municipios, solo 69 municipios, de los 1.123 tienen elementos de fotodetección o elementos que puedan proteger o salvar vidas a partir del cumplimiento de reglas.

Entonces, nosotros también en la agencia para uno de los temas de incumplimiento de reglas que es la conducción en estado de embriaguez, entregó al 2022, 259 equipos alcosensores, con sus respectivos kit de intervención en vías; se capacitaron 1.036 agentes de tránsito de los 4.500 aproximados que existen en el país, y a 236 funcionarios de Secretarías de Tránsito, se certifican en el diplomado de seguridad vial; se están acompañando y se están haciendo las verificaciones como ya lo dijimos, en infraestructura vial segura, la agencia no lo hace programas, proyectos de sensibilización y de capacitación, sino que también hace obras que hoy ya se llama obras que van a salvar vidas u obras para la vida, que es la señalización a partir de obras pequeñas y obras grandes, a partir de otros elementos de señalización horizontal, vertical, reductores de velocidad, pistas de resonado, elementos protectores o barreras para evitar los siniestros, y se han realizado en el país durante el 2018 - 2022, 485 proyectos en los municipios del país, ahí está más o menos una proyección de la inversión; se han realizado también diseños en 67 puntos de 9 departamentos del país, 50 municipios, se han hecho campañas y que están todavía en funcionamiento, se han hecho unas modificaciones para agruparlas y desarrollar un mayor impacto en la gente, en los actores viales, como capacitar las rutas de seguridad, que muchos de ustedes las pueden ver que están ubicadas en ciertos peajes del país, donde se detienen actores viales para revisión técnico mecánica, revisión de la persona cómo está conduciendo, de los de las actividades que desarrolla como conducción, y

una parada para que pueda realizar un estiramiento y pueda conducir mejor.

Se han hecho programas como bicedestreza, que es capacitar a conductores o actores viales que manejan bicicletas, se han capacitado 9.393 y se pretenden capacitar 24 mil personas que conducen bicicletas entre niños, niñas y adolescentes y personas adultas, se desarrollan los puntos seguros, vehículos inspeccionados a la fecha 173 mil; se han realizado programas como motodestreza, que es capacitar a motociclistas en la conducción, en la pericia de la realización de esta conducción, bicedestreza también, pero se ha hecho pedagogía con enfoque diferencial, a muchos planes de movilidad escolar, están capacitándolos los niños, niñas y adolescentes, para que repliquen este mensaje de la seguridad vial en sus casas; promotores escolares de seguridad escolar, escuelas virtuales de seguridad escolar; se ha hecho proyectos y programas de seguridad vial laboral, se está haciendo la atención integral a víctimas desde la agencia, se han capacitado 9.000 personas en capacitaciones de primer respondiente, 20 entidades territoriales beneficiadas, 20 ciudades capacitadas, y en la actividad de gobernanza se han expedido los documentos técnicos de soporte para planes locales de seguridad vial, es una obligación de todas las entidades territoriales en el país; entidades territoriales entre el 21 y 22, 34 y en 2023 se pretende capacitar en planes locales de seguridad vial al 96; se han hecho también actividades de gestión del conocimiento, y se han dado actividades pertinentes tendientes a mejorar la capacitación.

Entonces, principalmente Representante Carvalho, muy importante el tema del licenciamiento, es muy importante, identificarlo por puntos, España también lo hizo; pero tenemos una gran problemática en el licenciamiento, con la señora Superintendente lo hemos analizado, casi el 40% de los siniestros viales en el país, son personas que no tienen licencia de conducción, entonces podemos decir, cambiamos la licencia por puntos, pero seguimos casi mitad y mitad, unos con licencia otros sin licencia van a seguir los siniestros, necesitamos es procurar aumentar el control operativo en vía y a partir de las fotos detecciones o elementos tecnológicos que nos ayuden a eso cierto, una política sencilla que lleva muchos años en el país, es -dar zanahoria, pero también dar garrote-, al que incumpla las reglas tiene que ser sancionado, pero tiene que pagar.

Hoy en el Congreso Representantes, cursan 22 proyectos de ley que tienen que ver con la seguridad vial del país, entonces necesitamos adecuar los comportamientos que es efectivamente lo que tenemos, pero no solo se da a partir de la concientización o a partir de que los ciudadanos, los actores viales, desarrollen mayor acercamiento al cumplimiento de reglas o desarrollen una mejor empatía con los diferentes actores viales. Nosotros observamos que postpandemia se tienen muchos

factores relacionados con esto cierto, un primer factor es, que los actores viales tienen mayor satisfacción con el riesgo, o sea con el mayor aumento de velocidad en vía, les gusta más correr en la calle, incumplen con las reglas, conducir en estado de embriaguez, incumplir las normas por donde se debe transitar y cómo se debe transitar; entonces por eso, estamos desarrollando desde la agencia modificando ciertos programas, ciertos proyectos, tendientes a mejorar la capacidad de reacción de la agencia, sin importar dónde esté ubicada cierto, si está en el Ministerio de Transporte, si está en la Presidencia de la República, ¿por qué está en el Ministerio de Transporte?, por la relación de congruencia que tiene con todos, con la ANI, con el Invías, con la DITRA, con la Superintendencia, que puede desarrollar su actividad y que desarrollamos actividades tendientes, este puente que mañana se da la rueda de prensa por ejemplo, le vamos a informar a todas las autoridades locales mediante circular de la agencia, los puntos de alta siniestralidad del país referente a 2022, para donde deben desplegar su capacidad operativa y de control para mejorar, tanto a autoridades territoriales, como a autoridades nacionales; entonces es un trabajo mancomunado entre dos entidades, entre todas las entidades del sector, también tiene que ver el Ministerio de Salud, el Ministerio de Educación y hacia eso estamos dando.

Entonces tenemos que diferenciar y es muy importante este debate, para que empecemos a diferenciar y empecemos a trabajar Representantes, en que una cosa es la movilidad y otra cosa es la seguridad vial, no mantenerlos ligados, porque si lo tenemos ligados siempre nos va a importar más la movilidad, es moverse más rápido, llegar más rápido al trabajo, llegar más rápido a la casa; pero necesitamos es atacar y buscar que se ponga en la agenda nacional de todos, la responsabilidad y corresponsabilidad de la seguridad vial del país.

Entonces, por eso a ustedes muchas gracias por esta citación, estamos prestos a seguir trabajando juntos, y esperamos en la agencia a todas las personas que han hecho parte, hemos citado ya a los académicos, a todas las personas que pueden aportar a que busquemos las soluciones desde la Agencia Nacional y con todo el sector transporte, y con todo el sector de Gobierno, para mejorar la siniestralidad vial y seguir trabajando en ella. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Muchas gracias, señor director. Tiene el uso de la palabra la Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina, 15 minutos también máximo, se nos pasó el director 10 minutos, entonces adelante, les recuerdo una cosa, ustedes envían en una citación de control político aprovechamos para hacer pedagogía a las personas están conectadas, se envía un cuestionario, los funcionarios lo responden y las intervenciones tienen que ser concretas sobre los

puntos más importantes de ese cuestionario, no, no es necesario que se extiendan, sino que sean concretos en las respuestas, algún punto que deseen profundizar que en el cuestionario no haya quedado lo suficientemente claro. Doctora Ayda Lucy, bienvenida nuevamente a la Comisión Sexta de Cámara.

Superintendente de Transporte - Ayda Lucy Ospina Arias:

Señor Presidente, muchas gracias, no sé si me escucha, a los honorables Representantes un saludo muy especial, a mis compañeros acá de equipo del sector transporte, también un cordial saludo y obviamente a quienes están como representantes del sector de nuestras víctimas y de todos los demás actores que hacen parte de este ecosistema de movilidad y seguridad vial. Y voy a darle un saludo muy especial a Mary y Perdóneme que la llame así, porque creo que las canas que las dos tenemos han salido entre otras, porque llevamos cerca de 30 años al frente de todos estos temas, desde la Función Pública espacios muy grandes, en la Secretaría de Movilidad, en el Ministerio de Transporte, y hoy Dios y la vida me ha permitido llegar a esta Superintendencia, y siempre creo que sí algo en común he tenido con la doctora Mary Bottagisio, es el dolor que nos produce en nuestro país el problema de la seguridad vial, los muertos y los lesionados que tenemos como consecuencia de nuestros problemas de seguridad vial; aquí como dijo Mary cuando empezó, ya todo está dicho, tenemos todas las cifras que quieran; creo que a la agencia hay que reconocerle por lo menos, que su existencia hoy nos permite tener cifras, creo que lo único que hay que rescatar con el perdón y la disculpa hacia todos quienes han antecedido los cargos en que hemos estado, incluyéndome en los cargos en que yo he estado, lo único que habrá que salvar de la agencia de seguridad vial, desde el punto de vista del logro en estos años, es el esfuerzo tan grande que se ha hecho con la obtención de información, y a pesar de que hoy haya problemas por lo menos hoy tenemos cifras, por lo menos hoy tenemos cifras claras que hace 10 años no teníamos, y que nos permiten poner sobre el piso la realidad de lo que tenemos.

Yo no me voy a poner a repetir ni las cifras, ni voy a sacar porcentajes de lo que haya hecho la Superintendencia antes o que hoy haya hecho, pues creo que como bien ha invitado el Presidente de la Comisión, es concreto el espacio en qué, yo quiero hacerle una invitación muy especial a ustedes señores Congresistas, para que entendamos y desde la vigilancia que yo hoy hago, desde la supervisión, inspección, control y vigilancia, que me corresponde hacer desde la Superintendencia de Transporte, comparto totalmente lo expuesto por el señor Representante Carvalho y por el señor director de la agencia, en que hoy tenemos que empezar por dejar de satanizar el uso de la tecnología, para poder hacer control en este país; considero

que podemos seguir escribiendo y sacando todas leyes que quieren, pero si no apuntamos a dos temas fundamentales: a fortalecer a nuestras entidades territoriales, desde el nivel nacional seguiremos escribiendo, trayendo a los expertos, teniendo toda la información que quiera, dictando políticas maravillosas con el acompañamiento de ustedes, pero si no le apuntamos en este momento a que en nuestro país, todas nuestras autoridades, nuestras entidades territoriales, nuestros alcaldes municipales, entiendan que esta es una de las funciones más importantes que tienen ellos como alcaldes, ejercer su función de autoridad de tránsito y transporte, y que tenemos que acompañarlos como Estado, a que se fortalezcan institucionalmente para que tengan la capacidad para poder cumplir con sus funciones, nosotros vamos a seguir siendo un fracaso en el tema de política pública en seguridad vial, y perdóname que se los diga así, y soy responsable en parte por los escenarios donde hemos estado, y el Congreso es responsable, los políticos en las regiones son responsables, nuestros alcaldes, ¿por qué?, porque nosotros hemos perdido la capacidad de control y el respeto a la autoridad, hoy no existe en nuestro país un concepto de respeto hacia la autoridad, todo el mundo se cree con derecho a irrespetar el agente de tránsito que hace un procedimiento, sea un agente de tránsito de planta del municipio, o sea un agente tránsito de que esté en ese municipio ejerciendo funciones como policía de tránsito de la especialidad del DITRE, y esa es mirada que yo creo, y creo que mi intervención la voy a limitar solo a eso. Les hago un llamado muy especial honorables Representantes, tenemos que hacer grandes esfuerzos para poder darle herramientas a nuestras autoridades locales, no podemos seguir politizando el control, hoy en día tenemos graves problemas lo dijo el señor director, tenemos más de 700 municipios en Colombia, donde el alcalde no tiene ni siquiera una dependencia para atender el control en su municipio; son municipios de quinta y sexta categoría, que no tienen la dependencia que llamamos organismo de tránsito, que puede ser la secretaría, un instituto, una dirección o el Inspector de Policía con funciones de tránsito y dos agentes, no los tenemos, eso es lo mínimo que debiera tener un alcalde municipal en Colombia, para poder hacer control frente a los temas; en estos municipios de quinta y sexta categoría por empezar con ellos, en estos municipios los alcaldes ni siquiera entienden que tienen esta responsabilidad, ¿por qué?, y tienen su municipio lleno de motos, llenos de motocarros, no andan con casco, no cumplen nada de las normas que tenemos, no tienen ni licencia de conducción, y no hay ni siquiera quién los vigile sus; motos no tienen SOAT, no tienen revisión técnico mecánica. Entonces, podemos seguir escribiendo todo lo queramos, pero si no le apuntamos a fortalecer a estos municipios en su capacidad de control, no vamos a lograr el objetivo que tenemos.

Yo los invito a que nos acompañen, nosotros desde el Ministerio en el Plan de Desarrollo, hicimos una propuesta para superar esta crisis, por lo menos con un artículo donde decimos, porque y perdónenme un poquito el desorden, pero el otro problema es que en los pocos municipios donde tenemos organismos de tránsito, tenemos carencia de capacidad de control con agentes, y la tenemos porque no tienen agentes de tránsito de planta, o si tienen muy poquitos, y tenían y se apoyaban en los convenios con la Policía Nacional especialidad DITRA; pero la Policía Nacional por una política pública de seguridad y convivencia ciudadana, que ni mucho menos pretendo cuestionar, decidió reducir la capacidad de la especialidad de DITRA, para fortalecer la de seguridad y convivencia ciudadana, lo quiere decir que hace 10 años que yo estaba en la dirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, la DITRA tenía cerca de 8.000 agentes y podía hacer convenios con los municipios; hoy tiene menos de 5.000 agentes en su especialidad, 5.000 no le alcanzan ni para cubrir las vías nacionales, y por eso hoy ni siquiera hacen casi convenios o los convenios que hay son muy poquitos; por eso tenemos cantidad de organismos tránsito, los pocos municipios que tienen esa infraestructura, que simplemente se dedican a hacer trámites de tránsito, organismos de tránsito departamentales, que solo hacen trámites de tránsito y no hacen control, porque no tienen agentes, y no tienen agentes porque un cúmulo de acciones y de normas, han hecho que sea casi imposible tenerlas, un alcalde tiene toda la intención de crear su organismo de tránsito, lo primero que se enfrenta es a que para poder auxiliar y crear esa planta de personal, entonces tiene que empezar a mirar qué otras áreas de su municipio sacrifica en un proceso de reestructuración, su presupuesto no le da, ustedes nos acompañaron no estando en el Gobierno, acompañaron un artículo en Ley 2197 la del 2022, la de ley de seguridad y convivencia ciudadana del año pasado, para por lo menos meter un artículo donde se dijo mire, pueden contratar así sea por prestación de servicios y utilicen plata de las multas, para que puedan por lo menos contratar parcialmente agentes a ver si con eso podían ellos empezar algún proceso; pero yo quiero solo focalizarme en eso.

Hoy las autoridades territoriales, la mayoría no tienen ni siquiera la infraestructura para controlar, y la herramienta no es solo pensar en agentes de tránsito parados en la calle haciendo control, el mundo entero nos ha demostrado que el control se hace es con tecnología, que son la tecnología la que nos va a mostrar, nos pone las evidencias que son indiscutibles, nos quita problemas de corrupción en la calle, cuando tenemos en la gente haciendo operativos tenemos a todo mundo diciendo es que pidió plata, es que dijo me ponga morado, es que dijo que me ponga azul, ¡no!, fortalezcamos la capacidad institucional de las entidades territoriales con tecnología; estoy totalmente de acuerdo con la propuesta del señor

Representante, de que un sistema centralizado de uso de medios técnicos y tecnológicos para detectar la infracción, sin quitarle la competencia a la autoridad territorial, de que haga el proceso contravencional es lo ideal; porque poner y usar tecnología en los municipios por parte de un alcalde, para poder hacer control se volvió un debate político, y menos en un período de estos, donde los candidatos que aspiran a ser alcaldes, pues obviamente salen a decirle a la comunidad tranquilo que yo no voy a controlar, no le voy a poner eso, entonces obviamente esto les da votos.

Por eso, sí comparto desde la Superintendencia, la posibilidad de que pensemos en que haya un sistema centralizado para detectar las infracciones, que se llegue a los municipios, y que de la mano con los municipios podamos decir venga, usted hace el proceso contravencional, nosotros como nivel central encargarse, hay que mirar bien la figura, pero sí estoy de acuerdo con la idea que plantea el doctor Carvalho; pero independientemente de esa idea, lo que sí tenemos que hacer hoy urgente es en el Plan de Desarrollo los invito a que no nos descarten ese artículo, al parecer lo iban a descartar, pues me interesa que lo busquemos; porque por lo menos ese artículo que propusimos desde el Ministerio y busca que los agentes de Policía, por lo menos atiendan en el control, hacer control por lo menos frente a las conductas que más accidentalidad se están causando ejemplo, la velocidad, que no necesariamente tengan que ser los agentes de la DITRA, estamos hablando de ese agente que hace vigilancia y seguridad y convivencia ciudadana, que tenga la potestad de hacer ese control, de poder ejercer ese control; porque hoy se lo hemos quitado, porque hemos pedido la especialidad, que hayan hecho todos los estudios, que sean técnicos, eso nos ha llevado a que hoy la Policía no tiene la capacidad con su cuerpo de DITRA, tiene toda la voluntad, tienen todas las ganas, pero tiene muy poco personal, y los municipios no tienen agentes de tránsito, no tienen la capacidad ni siquiera para contratarlos.

Yo los invito a que revisemos el problema desde ahí, para que fortalezcamos la capacidad de control, y yo sí creo si nosotros no le apuntamos en este momento a una estrategia fuerte de control, acompañando a los municipios para que lo puedan hacer, para que sean fuertes en su capacidad institucional y lo pueden hacer, nosotros vamos a seguir fracasando en la política pública de seguridad vial; porque por más que intentemos cosas, por más que hagamos promoción y prevención, yo todos los días les puedo mostrar y si ustedes siguen la red de la Superintendencia, todos los días está la Superintendencia de Transporte en un municipio distinto, haciendo formación y prevención, yendo a los colegios, haciendo esa educación, y si ustedes se van y miran como bien lo dijo uno de los que intervinieron, a mirar por ejemplo las acciones de la agencia, hacen promoción y prevención, y si se van y miran a

todos los Secretarios de Movilidad, invierten recursos en promoción y prevención; pero hoy por más que todos invertimos, por más que todos hacemos esfuerzos, algunos desarticulados, otros articulados, hoy estamos con la agencia mirando una serie de acciones para articularnos y fortalecernos, porque la Superintendencia también tiene cantidad de falencias, de limitaciones por su capacidad operativa; pero estamos tratando de fortalecernos uniéndonos las dos entidades, para hacer una serie de programas por ejemplo, especiales hacia las escuelas de enseñanza, hacia los centros de diagnóstico, con los sistemas de control y vigilancia, que yo pienso que en años anteriores de pronto no se aprovechó esa herramienta que hay, hoy estoy aprovechándola al 100%, y eso ha significado que en 6 meses que llevo, ya hay abierto cerca de 200 investigaciones a escuelas de enseñanza; pero yo creo que no se trata de abrir investigaciones, sancionar y suspender; se trata de conseguir que cambiemos el chip, que los Centros de Enseñanza entiendan la responsabilidad que tienen, y dejen de vender certificados; que nuestros centros de diagnóstico entiendan la responsabilidad que tienen, y dejen de hacer o incurrir en conductas que son permisivas y le alcahuetean al usuario, que no quiere tener su carro en buenas condiciones, eso es lo que creo que tenemos que aprender, desde la Super estoy haciendo este ejercicio.

Por eso, estoy uniendo esfuerzos con todo con la agencia, para llegar al cien por ciento de los organismos de apoyo; estoy haciendo esfuerzos con la federación de municipios, para llegar al cien por ciento de las autoridades de tránsito, les estoy hablando y diciendo, el tema no es que yo vaya y sancione; yo voy y miro un organismo de tránsito, no cumplió con su deber y ¡pum! le pongo una sanción de 140 millones de una multa, y me pasa como me pasa con el alcalde de Pasto, que le pusimos una multa y dice venga, yo estoy llevado del carajo, tenemos el cierre de la vía, este municipio en la crisis más horrible y usted viene y me clava una multa de 140 millones, ¡sí!, cuando no está siendo consciente de que atraviesa una crisis.

Entonces, yo les quiero decir simplemente, mi invitación desde la Superintendencia es, no quiero darme golpes de pecho mostrando qué hemos hecho, quiero invitar a todo el Congreso y a ustedes honorables Representantes, ya para cerrar mi intervención, a que nos acompañen como Ministerio en lo menos, el artículo que en el Plan de Desarrollo propusimos, donde proponemos que los agentes de Policía así no sean especializados en tránsito, por lo menos tengan la competencia para atender, por lo menos tres conductas o cuatro que son los más trascendentales en la accidentalidad, y para poder hacer un control frente a la revisión técnico mecánica y Soat, que creo que debe ser automática para todo el país; porque la información la tenemos, no necesitamos gastar el Policía en la

calle pidiendo el papel, la información la tenemos; pero sí eso es fortaleciendo la posibilidad de poner y utilizar la tecnología para detectar la infracción. Muchas gracias.

Vicepresidenta – Ingrid Marlén Sogamoso Alfonso:

Muchas gracias, doctora Ayda Lucy, Superintendente de Transporte, ahora vamos a escuchar a miembros de esta Comisión. Tiene la palabra el doctor Alejandro García, de Alianza Verde.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Buenos días o buenas tardes ya, para todos compañeros y compañeras, un gusto volverles a encontrar en este recinto de la Comisión Sexta de la Cámara, gracias también por acompañarnos a los miembros del Gobierno, muchas gracias por su intervención también. Quiero indicar algo que puede sonar fuerte, pero ver las cifras que tenemos demuestra que ha fracasado la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y para que no suene fuerte que es un fracaso de la agencia, digamos que al menos las políticas, los programas y la inversión de recursos no ha sido eficiente, porque las cifras siguen aumentando y como nos mostraban no estamos cumpliendo con las metas propuestas; más de 8 mil muertes de accidente tránsito y cerca de 30 mil heridos graves, donde la mayoría son usuarios vulnerables de la vía pública, es un desastre para este país; el impacto en la salud pública que tiene cerca de esos 30 mil heridos graves en el proyecto de la persona, en la economía familiar, en el desarrollo, eso las cifras nunca nos lo van a mostrar.

Yo quiero decir que en Risaralda, es equiparable mi departamento la muerte por homicidio, como la muerte por accidentes de tránsito, y ya nos mostraban ustedes que en el departamento no tenemos organismo de tránsito, pero tampoco hay ninguna cámara contemplada en el programa nacional en el departamento, yo quiero cerrar con tres inquietudes o cosas que me parecen curiosas; uno, ¿por qué el manual de seguridad vial no permite reductores en las vías nacionales?, cuando muchas veces esas vías atraviesan municipios con dinámicas urbanas, nos pasa en el caso de Dosquebradas, nos pasa en el caso de Santa Rosa, nos pasa en el caso de Pereira, es un tema que debería tenerse en cuenta y evaluarse, puede ser pequeño, pero para algunos municipios como los nuestros con tráfico o con movilidad de personas, jóvenes, niños por esas vías, debería haber infraestructura, poderse disminuir la velocidad de esas vías nacionales cuando atraviesan cascos urbanos.

En segundo lugar, me pregunto y eso lo hablaba cuando estábamos alguna vez en Pereira, siempre hablamos de valorización para crear infraestructura, para los usuarios de principalmente su vehículo particular, pero en las ciudades no

creamos infraestructura, ni hacemos programas de valorización, pensando en justamente esos usuarios vulnerables de la vía pública, ¿cuándo pensamos en un programa de andenes, un programa de ciclorrutas?, realmente importantes en nuestras ciudades y, mi última pregunta y no sé si tenga relación con este debate, y es el negocio y la corrupción que hay alrededor del SOAT, debe tener control, en Risaralda es increíble, los únicos que celebran los accidentes de tránsito son las mafias alrededor de las ambulancias y de las IPS o clínicas que pagan, para que a los heridos o no heridos los lleven allí, y no hay control del Estado, para poner y revisar esto, es lo quería decir. Gracias.

Vicepresidenta – Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso:

Gracias, Representante. Tiene el uso de la palabra Dolcey Torres, del Partido Liberal.

Honorable Representante Dolcey Oscar Torres Romero:

Buenas tardes, Presidente, doctor Beltrán, doctora Ayda Lucy, y agradecerle todos mis compañeros, todos los asistentes, agradecerle al doctor Carvalho, por haber traído este tema medular aquí a esta Comisión, de verdad porque la cifra que usted ha dado y que todos han manifestado son dramáticas, y estamos como usted ha dicho, tenemos estar en camino de construir una un proceso de paz total vial, hacia allá es donde debemos ir en este proceso.

Entiendo que aquí se ha expuesto todos los mecanismos normativos de control y de sanción, que debemos tener para mejorar la seguridad vial en el país, pero me acojo mucho a lo expuesto por la doctora Ayda Lucy, y yo no creo que sea un fracaso de la agencia como tal, sino que esto ha sido un fracaso de todos los colombianos, porque somos testigos y lo ha dicho la doctora Ayda Lucy, en el sentido de que si hay los mecanismos normativos para que los carros se examinen a través de la revisión técnico mecánica y se pasan los exámenes fraudulentamente, pues qué es lo que estamos haciendo; si se hace también la norma para que los conductores hagan sus exámenes teóricos y prácticos, y hay academias que venden el certificado, ¿qué es lo que estamos haciendo?, y también el examen psicofísico que los centros de conocimiento de conductores cuando pasan sin la actitud respectiva el examen a los conductores.

Eso para decirles que, no hay agencia, ni superman que vuela Beltrán, que pueda él solo, con toda esta problemática que va en aumento, algo estamos haciendo mal como sociedad, desde que sí estamos tomando todas estas medidas, viene en aumento la siniestralidad y morbilidad en este tema que ya toca el top 2, estamos en el punto 2 de mortalidad en el país, y de morbilidad por las grandes afectaciones de discapacidad, años de vida productiva y afectaciones financiera del sistema de seguridad social, eso no afecta a

todos colombianos como sociedad. Yo sí quisiera llamar la atención, porque en ese contexto doctor Beltrán, de cómo se llama, de falta de la tecnología en los países, en los diferentes municipios, falta de policía de tránsito, pero son condiciones similares para todos, ¿por qué existe? es la pregunta que se han y si hicieron los países como decía doctora Mary, Francia, España en su momento, por qué si todos están bajo unas mismas condiciones, hay conductores que se poli accidentan y hay conductores que no se accidentan, y se ha logrado en esos estudios esos países, que estos conductores tienen unas alteraciones en las estructuras cerebrales que tienen que ver con la atención y la concentración. Entonces, yo llamo la atención en esto; porque yo he sido participe de alguno de esos estudios en esos países, y la pregunta es ¿qué vamos a hacer con esos conductores, les vamos a seguir permitiendo que sigan conduciendo si tienen una afectación?, son unos pacientes que hay que tratar, y mientras se trata y se rehabilitan, pues yo pienso que hay que tomar medidas para que utilicen el servicio público o utilicen un conductor, que no tenga este tipo de alteraciones. Entonces, bueno a eso yo quería acotar, porque me gustaría que, en el Plan Nacional de Seguridad Vial, pudiéramos incorporar alguno de estos elementos, doctor Beltrán y doctora Ayda Lucy, para procurar mejorar esta morbimortalidad en este país. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Con todo gusto. Tiene el uso de la palabra el Representante Eduar Triana.

Honorable Representante Eduar Alexis Triana Rincón:

Gracias, señor Presidente. Bueno, un saludo muy especial, bienvenida señora Superintendente, señor director, saludo cordial a todos los asistentes, a todos mis colegas; resaltar la tarea que ha hecho el Representante Carvalho, en esta citación de control político, pienso que es necesario, porque es una responsabilidad de todos como dice usted señor director, 8.000 muertes al año nos preocupan, ¡claro que nos preocupan!, todas aquellas familias que han tenido que llorar sus muertos por falta de garantías en las vías de Colombia, particularmente en el departamento de Boyacá, el cual represento, en el 2021 230 muertes, señor Presidente, 2022 265 muertes, 2023 lo que va corrido del año, llevamos 11 muertes, y solo en la ciudad de Tunja que ha habido afectaciones para el año pasado 2023, 33 muertes.

Tenemos una situación, señor Presidente Jaime, y usted lo sabe, que el tema de la BTS, esta es una vía que quedó muy bonita desde Bogotá hasta Sogamoso, pero tenemos un alto índice de accidentalidad por falta de señalización, por falta de mantenimiento, y por falta de estar controlando ese tema en esta vía del departamento Boyacá. Entonces, nos surge una pregunta, señora Superintendente, ¿qué está pasando con el tema

del mantenimiento vial en las regiones, qué pasa con los recursos de los peajes de las concesiones?, cómo es posible que la comunidad tenga que irse a paro para que les arreglen la vía, esto es una situación compleja, nos pasó hace algunos meses en el municipio Puerto Boyacá, en la ruta del Sol 2, que prácticamente se cerró la ruta por 8 días, para que pudieran hacer un mantenimiento vial, cobrando los peajes, tenemos que pararle bolas qué está pasando con esta situación, para que el mantenimiento vial sea una realidad, y que no tomen acciones por las comunidades digamos por falta de control e inversión en estos recursos.

Por otro lado, señor director, usted hablaba que es un trabajo de todos, claros es un trabajo de todos, de las comunidades, pero hay una responsabilidad grande en el trabajo articulado de las entidades que controlan esta situación, no es solo su responsabilidad, qué está pasando con la Agencia Nacional de Riesgo, Invías, Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura; porque es que no nos podemos enfocar solo en hacer los planes para que la gente cumpla y las multas en esta situación, sino qué pasa con el riesgo de la red terciaria, porque no es solo que enfoquemos esos planes a la responsabilidad de las comunidades, sino que estamos haciendo articulado desde el Gobierno nacional para que esto no ocurra, para que esos 8.000 muertos y esa cifras que nos deben dar pena a todos, pues que puedan bajar. Entonces, si les hago una invitación a que nos articulemos en ello, especialmente nosotros de región.

Doctor Carvalho decía, que el índice más alto de accidentalidad y que estamos sufriendo es en las regiones, no en los cascos urbanos, nosotros somos de región pero ¿qué está pasando con la red terciaria?, particularmente y traigo esto a colación señor director, porque estamos hablando de seguridad vial, ¿qué pasa en una red terciaria cuando se cae un puente y nuestra comunidad tiene que pasar por una quebrada?, como nos está pasando hace 7 años en el municipio de Maripí, esperando un puente donde la gente tiene que arriesgar su vida, su integridad, y tiene que pasar por la quebrada y no solo nos pasa a nosotros, sino en muchas regiones del país. Entonces, por eso le hago el llamado a que nos articulemos en esto señor director y señora Superintendente, de verdad que es una responsabilidad que tienen ustedes, que tenemos nosotros y lo vamos a hacer pues con todo el rigor.

Por último, señora Superintendente, usted hablaba del artículo 26 del Plan Nacional de Desarrollo, me parece muy bien, porque tenemos que buscar las herramientas para poder reducir esta situación de accidentalidad, donde le demos más facultades a la Policía para que pueda atar también desde su condición, en el trabajo, en las regiones y en la calle, como decimos nosotros para disminuir, pero qué me preocupa, sumercé hablaba que la falta de recursos de las entidades

territoriales para poder hacer los planes, los departamentos no tienen los recursos suficientes para poder hacer los planes, porque tienen que coger de varios lados, pero este artículo tiene un párrafo que dice que el 50% del recaudo que se haga en este ejercicio tiene que ir a la nación. Entonces, eso sí me preocupa un poquito, señora Superintendente, porque si nuestras entidades territoriales no tienen los recursos, pues cómo les vamos a quitar el 50% de lo que recauda.

Entonces, quería como dejar eso a colación, pero estamos nosotros muy atentos, vamos a hacer el control desde nuestra Comisión Sexta porque es nuestra obligación, para eso nos pusieron acá y esperamos que el aporte que hagamos nosotros como parlamentarios pues no se quede en el papel, sino verdaderamente se ejecute para bienestar de las comunidades. Muchas gracias.

Vicepresidenta – Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso:

Tiene el uso de la palabra honorable Representante Jaime Raúl Salamanca.

Honorable Representante Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, muchas gracias a todas y todos, muy pertinente este debate Daniel, que usted enhorabuena y gracias a la aprobación de esta Comisión, organicen esta Comisión Sexta, yo creo que este es un primer acercamiento a una problemática bastante sentida y sobre todo, en un momento en que se está discutiendo el Plan Nacional de Desarrollo, y en donde es importante que esta Comisión y todos los demás actores, digamos que asuman un compromiso real con las causas del problema; digamos que la mirada y yo no me voy a extender tanto en las cifras que han sido contundentes, entre 6 mil y 8 mil muertos al año en la década de nuestro país, yo creo que eso debe movilizarnos a todos en torno a una problemática que desafortunadamente si seguimos repitiendo la fórmula para atacar esta problemática, pues sin duda alguna vamos a seguir fracasando, un fracaso en la política que hay que reconocer, por parte de los distintos Gobiernos, que esperamos en este Gobierno pues se asuma con una mirada distinta, con una mirada a partir de las experiencias y los estudios que usted Daniel, con las personas invitadas han planteado el día de hoy, residente en una de sus canciones parafraseando a un científico muy famoso, decía que si uno quiere un cambio verdadero tiene que caminar distinto, y uno no puede permitir que las cosas que han funcionado mal se sigan repitiendo; este es el Gobierno del cambio, y salvar vidas y consolidar una potencia mundial de la vida, en Colombia tiene precisamente que involucrar a todos los actores institucionales, para proteger la vida de las personas que se movilizan a través de un vehículo, en una motocicleta, los transeúntes en general, incluso los animalitos que tienen precisamente, que están involucrados en este tipo

de siniestros, debido a una falta de cultura, y yo que fui Secretario de Educación del departamento de Boyacá, quiero hacer énfasis en este tema de la cultura, que finalmente considero yo, es la raíz del problema, es la causa fundamental; que de pronto no se ha atacado de la manera que debería ser.

Que en Colombia no tengamos preescolar, que no podamos tener a nuestros niños desde los primeros años en una institución educativa, generando conciencia del valor de la vida, de la importancia del cuidado del otro, pues tiene que ver precisamente con esta situación que se viene presentando. Yo creo que es el Ministerio de Educación en primer lugar, quien debería estar involucrado en esta problemática tan sentida, tan dolorosa, tan trágica en nuestro país; que nuestros niños y niñas desde muy pequeños entiendan que, cuando sean grandes y estén al frente de un volante, no solamente son responsables de la vida de ellos mismos, sino que son conscientes de la otredad, de lo que le puede pasar a los demás, si uno no tiene unas actitudes y unas actuaciones responsables. Esta mirada también debe y tiene que ver mucho, con la manera en que las distintas entidades abordan este tema en la escuela, en el colegio, en las instituciones de educación, en nuestras universidades, en el proceso mismo de licenciamiento, que hay que revisar y hacerlo mucho más exigente, para que no a cualquiera le den el pase para manejar una motocicleta y generar estas estadísticas tan dolorosas, es que no quería hacer referencia a las mismas, pero el 21,4% de las víctimas fatales en Colombia son peatones, y la responsabilidad de los demás actores que tienen que ver con esta problemática ¿en dónde quedan?

Yo quiero hacer un llamado a esta precisamente, causa fundamental del problema, en cuanto al en tanto no entendamos que la vida es sagrada, seguiremos igual de irresponsables al frente de un volante; yo creo que la mirada que propone Daniel, la compartimos plenamente, el llamado que hace Daniel es muy pertinente, y deberíamos liderarlo a través de una proposición para la modificación del Plan de Desarrollo, buscando que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no dependa del Ministerio de Transporte, porque aquí tiene que ver el Ministerio de Salud por ejemplo, como bien lo mencionaban en la debida atención inmediata de estos accidentes, obviamente que hay un componente asociado con el Ministerio de Transporte en cuanto a señalización, en cuanto a identificación de puntos críticos, la gente se está muriendo en los sitios que ya sabemos en dónde están presentándose los accidentes, y la intervención pues debe tener un proceso de priorización y de focalización, en el departamento de Boyacá por ejemplo, Edwar y doctora Ingrid, todos sabemos que la doble calzada de Briceño – Tunja - Sogamoso es una vía de la muerte, allí se presentan la mayor cantidad de accidentes y hay que priorizar precisamente, las inversiones en materia de infraestructura en estos corredores;

porque no solamente es hacer vías, ¿para qué?, para que la gente se muera en esas vías, es hacer vías seguras, es hacer vías en donde se garantice la integridad de los usuarios. Es importante y finalmente estoy seguro que todos compartimos, que el Ministerio de Salud tiene aquí mucho que ver, y digamos que el Gobierno nacional articuladamente tiene mucho que ver, y obviamente querida Superintendente, los entes territoriales; sí coordinamos y articulamos con el liderazgo de ustedes, precisamente las competencias en todos los distintos niveles del Estado, vamos a garantizar atender esta problemática de la mejor manera.

Yo comparto con el señor Presidente del Senado y con esto cierro, que si tenemos una problemática que genera más muertes que el mismo conflicto armado en Colombia, pues debemos atenderla con igual o mayor prioridad, como se ha asumido precisamente la violencia armada en nuestro país; hoy que estamos viviendo un escenario de paz total, queridos compañeros y compañeras, pues la paz total también implica que en nuestro país la gente no se siga muriendo en las vías, eso es paz total; garantizar precisamente que la vida de todos los ciudadanos y ciudadanas de este país, sea cuidada y protegida en debida forma, allí la Comisión Sexta de Cámara de Representantes va a estar muy atenta, y seguramente le haremos seguimientos a los compromisos adquiridos en este debate de control político. Muchas gracias, querida Vicepresidenta.

El Representante Diego Caicedo, tiene ahora el uso de la palabra.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Muchas gracias, Presidente. Muy buenas tardes a todos los asistentes de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, a mis compañeros, quiero empezar agradeciéndole al Representante Daniel por esta iniciativa, ¡excelente!, que es importantísima para la vida de todos los colombianos.

Quiero tocar dos temas importantes del departamento de Cundinamarca, y quiero empezar por las concesiones que están en nuestro departamento, una es concesión Accenorte, que es vía Chía – Zipaquirá, Chía – Sopó, la concesión CCFC, que es Fontibón - Facatativa los Alpes, la concesión Devisab,- que es vía Chía – Mosquera - la Mesa - Girardot, la concesión que decían mis compañeros de Boyacá, Bogotá – Zipaquirá – Tunja – Sogamoso, que es BTS, la concesión BTS, la concesión 40 Exprés, que es Bogotá – Fusagasugá – Girardot, y la concesión Sabana de occidente SAS, que es Siberia - la Punta Albino - Bogotá - Villeta.

En Cundinamarca, son las vías con más accidentalidad, es donde más gente muere, y los datos que encontramos en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial están hasta el 2014, solo tienen hasta el 2014 los datos

de accidentalidad, ¿cómo vamos a mejorar la accidentalidad en esas concesiones que son las más duras en Cundinamarca, si no tenemos los datos actualizados de cuánta gente realmente muere en esas concesiones?

Y, segundo, hay 5 municipios de mi departamento que no existen en la base de datos del observatorio, que son el Peñón, Junín, la Peña, Manta y Paime, son cinco municipios que no tienen datos, que no salen en el observatorio, que no conocemos, y hay otros municipios en donde sale en blanco, no se sabe si no tienen datos, si no están actualizados; no se sabe realmente qué está pasando en esos municipios, en donde la accidentalidad seguramente también es alta, y que hoy pues no sabemos cómo mejorarla, esos dos puntos para que podamos sacar esto adelante, para que Colombia pueda mejorar como lo dijo el Presidente del Congreso, el doctor Roy Barreras, para que podamos salir en este problema que realmente toma más vidas que las que toma el conflicto armado, y que hoy en día en esta Comisión tenemos que trabajarla.

Entonces, muchísimas gracias, Repre Carvalho de verdad, muchas gracias al Presidente, a todos mis compañeros y a la Agencia Nacional y a usted doctora Ayda Ospina de la Superintendencia, por ponerle atención a esto y le pido por favor, que miremos esas concesiones que están en Cundinamarca, que son fundamentales y no solo para Cundinamarca, sino para la capital Bogotá; porque como todos saben mucha gente sale de viaje de Bogotá a Cundinamarca, y pues es fundamental mirar cómo se puede mejorar ese tema.

Y, otro punto que se me escapaba, es la variante de Zipaquirá, la variante de Zipaquirá que hace parte del Invías, y que hoy está en construcción la doble calzada, y que han muerto casi tres, cuatro cinco personas, que no da noticia la Agencia Nacional, mueren por accidentes ciclistas igualmente ha sido atropellados por tractomulas y demás, y pues hoy no hay solución ni de Invías, ni tampoco de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Muchas gracias, muchas gracias Presidente, muchas gracias Vicepresidenta, y muchas gracias compañeros.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable Representante.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

No tengo más intervenciones de Congresistas, vamos a solicitar por pedido del doctor Daniel, citante del debate, declarar nuevamente sesión informal para escuchar a Redpapaz, y me pidió también un minuto para ampliar el profesor Jorge Martín Rodríguez, desde la Universidad Javeriana. Entonces, le preguntó a la Comisión Sexta, ¿si autorizan la sesión permanente de esta Comisión?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Sesión informal, señor Presidente, se le pregunta a la Comisión ¿si quiere declararse en sesión informal?, Ha sido aprobado por unanimidad, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

El nombre de la Representante de Red Papaz, que no lo tengo acá, me lo regalan por favor Daniel. Carolina Piñeros, doctora bienvenida, tiene usted el uso de la palabra por 5 minutos.

Red Papaz - Carolina Piñeros:

Gracias, Presidente. También quiero dar un saludo al director de la agencia, al doctor Juan Carlos, a la Superintendente doctora Ayda, al Representante Carvalho, de verdad muchas gracias por este debate, es un honor para mí también compartir este espacio con Mary Bottagisio, que tiene esa experiencia tan amplia en este tema, y a todos los honorables Representantes, así como a las organizaciones y personas que nos acompañan hoy. Creo que voy a centrar mi intervención en una invitación a que caminemos diferente; porque la conclusión a la que he llegado es que, hay cosas que tenemos que hacer distinto, si queremos tener distintos resultados, y si bien desde Red Papaz celebramos la Ley Julián Esteban, la Ley 2290 del 2022, y creemos en la necesidad urgente de reglamentar la Ley Julián Esteban, la aprobación también de un Proyecto de ley que venimos acompañando para el uso obligatorio de sistemas de retención infantil, para niñas y niños menores de 12 años, de 1.5 metros, así como el proyecto de ley que lidera el doctor Roy Barreras, y todo lo que hemos estado hablando de la importancia de que este tema quede en el Plan Nacional de Desarrollo estas especificaciones, para que esos esfuerzos a la protección de la vida e integridad personal de los actores viales quede, creo que el punto fundamental en el que quiero que todos pensemos es, en esos actores que son niñas, niños y adolescentes.

Recordemos que la Constitución Nacional en el artículo 44, nos dice: que son personas con derechos prevalentes, y seguramente si empezamos a ver esa invitación que les quiero hacer hoy a esta población, y empezar a movernos alrededor de ella, de pronto podemos hacer cosas distintas; solo quería añadir de pronto tres consideraciones a todo lo que se ha hablado en esta mañana, y es una: -la trampa de pobreza-, porque si bien estamos hablando mucho de esas personas que mueren, recordemos también cuántas niñas, niños y adolescentes o sus padres y madres, quedan también con unas discapacidades o con unas situaciones y unas condiciones que no les van a permitir trabajar, o a las niñas y a los niños cumplir con sus proyectos de vida, como hubiera podido hacer, si no son víctimas de estos incidentes.

Entonces, aparte de esa carga ética y moral, hay que pensar también en todo este problema socioeconómico de la sociedad y hace que este problema sea muchísimo más grande inclusive, hay temas por ejemplo que no estamos abordando hoy, como los peatones afectados por las motos cierto, todo el tema de motocicletas, por ese acceso muy fácil a este vehículo, prácticamente sin preparación para manejarlas. Entonces la propuesta que les quiero hacer hoy, que hemos venido hablando con varios aliados académicos y personas con mucha experiencia interesados en estos temas, es que el enfoque que empecemos a trabajar se llama sistemas seguros para niñas, niños y adolescentes; cuando hablamos de sistemas seguros, estamos hablando de vías y andenes seguros, estamos hablando de infraestructura, estamos hablando por ejemplo, de cómo debe ser el acceso a una institución educativa o a un centro de desarrollo infantil; porque si bien hay temas de educativos y de campañas como se ha hablado, hay un tema fundamental además que la evidencia nos lo está mostrando, como deben ser esos andenes, cómo deben ser esas vías, y esa va a ser fundamental para que ese sistema sea seguro para niñas, niños adolescentes y sus familias.

El segundo componente, es vehículos seguros, nuevamente aquí como se dijo ya, el tema de los carros que nos venden nuevos, pero también de las motos que nos venden hasta en los supermercados cierto, entonces aquí hay que enfatizar en este tema.

El tercero, control de velocidad.

El cuarto, actores viales seguros y todo este tema, apoyo total a ese control de comportamientos riesgosos, a esos conductores de motocicletas, y aquí queremos desde Red Papaz, también poner toda nuestra experiencia, en cómo podemos hacer que la sociedad civil empiece a apoyar esto. Ustedes pueden creer, que en Reforma Tributaria logramos apoyo de videos, de familias, de comunidades, diciendo que apoyaban el impuesto a las bebidas azucaradas, cuando hace unos años eso era un impensable, ¿por qué?, porque empezamos a ayudarle a entender a las personas que esos juguitos de caja, esas bebidas estaban enfermando y estaban dañando a sus hijas y a sus hijos. Desde Red Papaz cuenten con todo nuestro compromiso, para que los más de 600 colegios miembros de Red Papaz, la mitad públicos y privados en 23 departamentos, y los más de 800 mil padres y madres vamos a hacer la base, con la que vamos a empezar a trabajar este tema, a concientizarlos y hacerlos parte de la solución, porque también entendemos señor director de la agencia, la dificultad que usted tiene también, para todo el tema de que nos decía, para hacer ese garrote digamos y ese control, que estamos seguros que debe hacer y hay que seguir haciendo, pero esto es tratar de que todos entendamos que esto se trata de proteger a nuestros hijos, de proteger a los nietos, de proteger a esa población

a la que todos estamos obligados a garantizar sus derechos. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Muchas gracias, sumercé. Tiene el uso de la palabra el profesor Jorge Martín, por un minuto.

Profesor - Jorge Martín:

Solamente para cerrar la idea al final de mi intervención, ya lo decía la colega Carolina, tenemos que pensar en un sistema seguro, precisamente para que los comportamientos, los errores digámoslo de las personas se puedan un poco disminuir, ya con todo lo que se ha comentado. Esa es la primera idea.

Y, la segunda, definitivamente adhiriéndome a las palabras de la doctora Aída, no se vale que se haga un control pero que la sanción no se ejecute, ¿a qué me refiero?, en este momento hay conductores en la vía que están sancionados pero están conduciendo, o sea, hay límites de multas, y eso así no va a funcionar; en otros países he visto la experiencia de que desafortunadamente cuando eso no , o sea, cuando no pagan pues van a las cuentas y digamos toman de sus cuentas eso, o sea, tenemos que tener unas acciones que pueden ser antipopulares, pero para que realmente el control funcione la sanción se tiene que digamos ejecutar. Gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno, muchas gracias. Solicitamos nuevamente a los Congresistas, ¿si declaran regresar a sesión formal?

Secretario – Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Continuamos entonces, dándole el uso de la palabra para réplica, por un tiempo máximo de 3 minuticos, al señor director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, si necesita 2 minuticos más con todo gusto, y lo mismo a la señora Superintendente de Transporte, adelante doctor Juan Carlos Beltrán, nosotros no tenemos afán.

Agencia Nacional de Seguridad Vial - Director - Juan Carlos Beltrán:

Muchas gracias, Presidente. Primero, no a modo de réplica sino a modo de observaciones que han hecho los honorables Representantes.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

¡Perdón, discúlpeme! señor director, antes tiene el uso de la palabra el Representante Dolcey Torres, que me había pedido, mil excusas querido Representante, un minuto ya le doy el uso de la palabra.

Honorable Representante Dolcey Óscar Torres Romero:

Diez segundos nomás, porque de verdad no podía pasar por alto al tener aquí al doctor Beltrán,

para cómo se llama no me lo perdonarían los atlanticenses, que están ahí en la zona del peaje Papiros, ayer hubo otro accidente mortal, porque la misma ANI, la misma agencia, determinaron de que había problemas en la báscula, en la zona de la báscula del peaje en su estructura, pero bueno, hicieron esa observación pero siguen esos problemas, y siguen ocurriendo los temas de siniestralidad vial en esta zona.

Entonces, era pertinente nada más doctor Beltrán y doctora Aída, que yo les comentara esto porque si no, no me dejan llegar allá.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

¡Hombre! usted es una de personas más queridas en esa región, pero está bien, por supuesto que este espacio es para eso, adelante doctor Beltrán y tiene usted el uso de la palabra.
Agencia Nacional de Seguridad Vial - Director - Juan Carlos Beltrán:

Muchas gracias, Presidente y Representantes, en buena hora no como replica, sino en buena hora esta citación, para que pongamos en la agenda nacional esta problemática. Nosotros y desde que yo llegué a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, me he puesto en la tarea de realizar e identificar todas las actividades y las competencias que tiene la agencia, para contestarle una de las preguntas Representante, el tema de la señalización vial, estamos próximos a expedir la actualización del manual de señalización vial para el país, podemos, la agencia lo puede hacer conforme a sus competencias, construir resaltos o reductores de velocidad en vías de los diferentes órdenes, en razón de ser la máxima autoridad de la seguridad vial del país; estamos también desarrollando un programa de evaluación de control y de auditoría de todas las vías del país, que si Dios nos permite y las problemáticas asociadas a la ejecución de esto por el orden público nos dejan, en más o menos en el mes de junio - julio nos entregan el informe de estas auditorías, para poder determinar cómo cada una de las autoridades competentes para la construcción y la adecuación de vías del orden nacional, departamental o municipal, deben cumplir con la infraestructura segura como un plan que tiene la agencia.

Entonces, primero nosotros venimos trabajando, por mejorar el comportamiento de los diferentes actores viales, casi 18 millones de actores, con los diferentes programas; nosotros por decirlo así, la sociedad o los actores viales de Colombia no fracasamos como sociedad, no es una sociedad fracasada, es tan claro que no somos una sociedad fracasada, que el cambio de comportamiento para todos los actores viales como ya se ha identificado, no es una frase del director, no se demora, sino 3.5 horas para cambiar de comportamiento, un vuelo Bogotá - Miami y cambian los actores viales de motos, vehículos o cualquier tipo, cambian de comportamiento, ¿por qué?, porque hay control, hay foto detecciones, hay multas, hay tickets,

si usted no paga el ticket no puede salir por el aeropuerto cierto; los latinos no somos diferentes a los europeos ni a los americanos, somos iguales, la única diferencia es que ellos tienen más control que nosotros, ¿por qué?, porque aquí tenemos una discusión muy alta, de decir que esto es un negocio la foto detección o los elementos, si usted no quiere participar en un negocio ¡claro que es un negocio!, es un negocio para el estado, es un negocio para la vida, es un negocio para el que lo opere, ¡claro que sí!, pero usted no quiere participar cumpla las reglas; no quiere hacer parte, no quiere ser multado, no quiere ser sancionado, cumpla las reglas, esa es la única premisa cierto.

Entonces, se da una discusión en la honorable Corte Constitucional, de que el infractor quién debe pagar, quién no debe pagar, pero aquí tenemos que mirar y ponderar qué es más importante, la vida de los actores viales o el debido proceso de una sanción o de una multa, aquí es una de las conclusiones que llevamos. Entonces por eso, queremos hacer causa conjunta Representantes, queremos que ustedes nos ayuden a trabajar por la seguridad vial del país; ustedes nos informen, nosotros tenemos la competencia, que son de las regiones, que la caminan, que la visitan, que continuamente están en ella, ¿dónde hay problemáticas de la infraestructura del país en vías?, de las diferentes vías concesionadas, no concesionadas del país, para nosotros hacer las respectivas visitas de auditoría y elevar las respectivas recomendaciones que deben hacerse, para los concesionarios y para las diferentes autoridades.

Entonces, tenemos que hacer una causa conjunta entre Gobierno, ciudadanía, academia, Congreso y todos los demás; queremos Presidente y Congresistas, poner a disposición nuestras actividades para que las traigamos acá al Congreso, el Congreso se lo toma la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que el Congreso, las UTL, los que vienen al Congreso vean qué hacemos, vean cómo se hace, se concienticen, se capaciten cómo se conduce una moto, cómo se conduce una bicicleta, cómo se conduce un tractocamión, un vehículo particular, todo esto para generar más conciencia y tratar de cambiar el comportamiento.

Representante, la Agencia Nacional a partir de mi llegada en el mes de noviembre, con la dirección de comportamiento estamos trabajando fuertemente en la capacitación y en la concientización de los niños, niñas y adolescentes, el fin de semana pasado el viernes, terminamos un programa en el departamento del Quindío, de capacitación de niños, niñas adolescentes de colegios, escuelas, para generar una conciencia diferente en ellos, y que repliquen este control y esta actividad de seguridad vial del país. Entonces en buena hora, para que tratemos de cambiar esta alta siniestralidad, es que todos en conjunto y gracias por la invitación nuevamente Representante Carvalho y Comisión Sexta, estaremos prestos a seguir viniendo, a seguir trabajando juntos, a escuchar sus ideas, sus

proyectos, sus programas, para poder mejorar esta seguridad vial del país.

Y, por último, para responderle Representante, yo estoy participando y la agencia lo está haciendo, en la mesa del peaje Papiros, hicimos una auditoría, unas observaciones que pasamos a la ANI, que es la autoridad competente en este tema, porque es una vía concesionada, de los riesgos que están asociados al peaje Papiros, un sin número de riesgos, la presentamos, le informamos para que se dé la solución.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

30 segunditos, termine doctor.

Agencia Nacional de Seguridad Vial - Director - Juan Carlos Beltrán:

Entonces, para solucionar esta problemática, estamos a la espera de que nos den respuesta a esta auditoría, de qué acciones va a implementar la ANI y el concesionario, para resolver la problemática, que hay ciertas acciones que podría uno pensar que son insalvables o incorregibles cierto; entonces la Agencia Nacional desde su competencia, está realizando todas las acciones y queremos unirnos, para mí esto más que un debate, fue una invitación a trabajar juntos por la seguridad vial del país. Señores Representantes, señor Presidente, señores Congresistas, muchas gracias por esta invitación.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Bueno. Tiene el uso de la palabra a este debate de control político, la Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina, para cerrar.

Superintendente de Transporte - Ayda Lucy Ospina Arias:

Gracias, Presidente. Simplemente voy a referirme a dos temas en particular. Con respecto a los manuales, el manual de señalización actual permite los reductores y las diferentes técnicas digamos de implementación, para poder generar se llama pacificación vial; el problema que hay con las vías nacionales y muchas de las vías concesionadas, es que la implementación de una medida de esas muchas veces se ve inmersa en otros debates por ejemplo, de la comunidad que lo quiere o de la comunidad que no lo quiere, a veces usted encuentra comunidades que pelean porque se lo coloquen, pero hay zonas por ejemplo, como en algunas regiones recuerdo yo hace unos años, por la zona de la costa, donde se pusieron los reductores para efectos de proteger la vida de todos los actores viales de una comunidad, y se volvió una estrategia de algunos delincuentes, para que cada vez que reducía la velocidad el vehículo y más que todo sobre los camiones, inmediatamente entraban a subirse al camión a hurtar las partes y de todo. Entonces eso generó, por ejemplo, un tema principal en las protestas que hicieron los camioneros, en donde pedían que levantarán.

Entonces, simplemente le digo la norma existe, es la aplicación en la realidad lo que a veces genera algún tipo de dificultad, pero como bien lo señalé

el doctor, uno desde que tenga una justificación técnica se puede implementar. Con respecto al honorable Representante que me hacía referencia a las concesiones de Cundinamarca o al tema en general, y al problema en general que decía que no habían cifras, yo creo que hoy en la agencia usted encuentra cifras de todos los municipios que tienen organismos de tránsito y que por lo tanto, atienden los accidentes de tránsito, y atienden el accidente de tránsito levantan el informe que se llama IPAT, informe único de infracción del accidente y lo remite al RUN, y tenemos la información allá y esa se procesa por el observatorio.

Cuando yo hablo que tenemos muchos municipios sin autoridad, nos pasa, por ejemplo, en el caso de Cundinamarca. Cundinamarca es un departamento que perdóneme, ¿cuántos municipios tiene? 116, entonces hay organismo de tránsito por lo menos en unos 8 o 10, y nos pasa algo parecido con Boyacá, son 123, o en Antioquia, son departamentos que tienen tantos municipios; porque cuando uno va a mirar los municipios como tal, que tienen organismo de tránsito municipal son muy pocos; entonces un porcentaje mínimo y esa responsabilidad termina recayendo en el gobernador y en el organismo de tránsito departamental.

Para el caso, por ejemplo, de ustedes que lo tienen, Pereira o Risaralda ni siquiera tiene el departamental, el código de tránsito previó que para aquellos municipios donde no había un organismo de tránsito, esa obligación la asumía el departamento, con su organismo de tránsito departamental; pero en la práctica usted va a ver y, por ejemplo, en el organismo de tránsito de Cundinamarca, para hablar de algunos, no tienen agentes de tránsito o tienen el convenio con la Policía y son tan poquitos. ¿qué pues no pueden cubrir todos los municipios del departamento. y les puede asistir la mejor voluntad y tratan de rotar. y tratan de ir siquiera una vez al mes a un municipio o se focalizan en ciertos puntos sí. Entonces, ahí es donde es de pronto, el llamado que yo quería hacer, en el sentido de hoy tenemos que mirar es que todos los municipios, en todos tenemos que garantizar, que por lo menos haya un nivel de control; además porque les voy a contar, las cifras muestran que en las carreteras nacionales donde hay presencia de la DITRA, se ha reducido de alguna manera la accidentalidad, pero la mayor accidentalidad la tenemos es en los cascos urbanos, y entonces nos pasa que en esos municipios donde el alcalde no tiene el organismo, no tiene las herramientas, yo por eso insisto tanto en eso, alguien me cuestionó ayer precisamente en Pereira, porque me decía estábamos en Pereira con los taxistas, y me decían es que usted parece defensora de los organismos de tránsito y de las entidades territoriales, y le dije ¡claro!, porque es que vivo con ellos el problema de la capacidad para poder controlar, y aunque los vigilo, los tengo que sancionar, soy consciente que tenemos que primero llegar y ayudarles a ellos a que se fortalezcan para que tengan la capacidad de

controlar, y ahí sí después uno decirle usted no está haciendo lo que debe hacer.

Entonces ahí por ejemplo, en el caso que usted planteaba de que hay unos municipios como Junín y como varios que mencionó, que ni siquiera tienen reportes, es porque allá no hay ni siquiera quién atiende un accidente de tránsito, y usted llama a DITRA y dice ¡no, esa no es mi jurisdicción!, y usted por inspector, allá le pusimos un artículo que le dijimos así sea el inspector de policía que atiende el accidente, por lo menos para que levanten el informe, porque realmente tienen razón, habrá municipios que parecieran fantasmas, pero es porque no tenemos autoridad.

Por eso es mi invitación, yo sé que aquí es muy corto el tiempo y ya se me acaba, pero mire yo estoy atenta a que hagamos las reuniones que quieran, a que nos sentemos y analicemos con la minucia este problema, para que le busquemos una salida; pero tenemos que ir de la mano con los municipios, ayudar a los municipios a que se fortalezca, a unir esfuerzos, la ANI hoy está en cabeza de William Camargo, el doctor William Camargo el ingeniero, que ha sido Secretario de Movilidad tiene una ventaja, con él en mesas y con el doctor director de la agencia, hemos venido discutiendo precisamente que como él como Secretario de Movilidad, dimensiona la importancia que hay que las concesiones hagan una debida señalización, y adopten políticas de seguridad vial en las concesiones viales, él ya está aquí digamos que impulsando, Pereira perdóneme 2 segunditos más, para contestarle aquí al Representante.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

30 segundos.

Superintendente de Transporte - Ayda Lucy Ospina Arias:

No, le quiero decir que estoy acuerdo, ayer estábamos en su ciudad precisamente en su departamento, y tenemos problemas gravísimos, empezando porque ni siquiera el departamento tiene la capacidad con un organismo de tránsito, para atender esos municipios que no tienen organismos de tránsito. Hay una circular que sacamos conjunta el Ministerio y yo, el Ministro desde el Ministerio, desde la Superintendencia en diciembre, donde estamos orientando a los alcaldes a que hagan convenios interadministrativos con las otras autoridades, a que aprovechen estas herramientas, con mucho gusto Representantes sentémonos, revisamos el tema de Risaralda, yo les digo que si algo quisiera hacer en el maremagno de temas que tenemos en la Superintendencia, es poder dejar un granito de arena en los organismos, en los municipios y en los alcaldes para su capacidad de control.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Gracias, apreciada doctora Aída Lucy. Le vamos a dar el uso de la palabra al Representante Daniel Carvalho para que cierre, y procederemos

a votar la proposición de satisfacción o no, por parte de la Comisión Sexta, adelante Daniel.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Gracias, nuevamente Presidente, 90 segundos para darle un cierre a esto. Muchas gracias a todas y todos por la participación, a los compañeros Congresistas que mostraron interés, por un tema que de verdad pienso que se lo merece repito, estamos hablando de 8 mil vidas al año, la meta del plan es salvar por lo menos 3 mil de esas vidas el próximo año, y así que esperemos que empecemos a lograrlo, señor director de la Agencia, puede contar con esta Comisión y en particular conmigo, para liderar iniciativas en este sentido; pero también va a contar con nuestra vigilancia y nuestro control, porque es nuestra responsabilidad como Congresistas y pienso que es mi responsabilidad como urbanista, estar pendiente de que esto salga bien.

Gracias, nuevamente a los académicos y las organizaciones de la sociedad civil, que nos han acompañado y que han sido activas en esto permanentemente y, finalmente muchísimas gracias a mi equipo de trabajo y en particular a Juan Pablo Cardona, quién desde Medellín, nos ayudó a articular esto. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Con mucho gusto Representante, es nuestro deber hacer cumplir la Constitución y la ley, y en virtud de la Ley 5ª, precisamente que desarrolla este tipo de debates, de citaciones, se debe someter a consideración de los honorables Congresistas, la proposición respecto a sí declara satisfactorias las explicaciones dadas por los funcionarios citantes. Entonces, en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión de la proposición que tiene por objeto, declarar satisfactorias las explicaciones de los funcionarios intervinientes, anuncio que sigue abierta la discusión, se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Representantes la proposición de satisfacción?

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Aprobada por unanimidad de los integrantes de la Comisión Sexta. Señor Secretario, sírvase, leer el siguiente punto del Orden del Día.

Muchas gracias, señora Superintendente, señor director, siempre en la Comisión Sexta los brazos abiertos, y a los invitados e invitadas gracias por estar acá, le vamos a hacer seguimiento a este tema tan importante. Siguiendo punto del Orden del Día, por favor.

Secretario - Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente, gracias también a los funcionarios del Gobierno nacional por su asistencia. Tercer punto del Orden del Día. Lo que propongan los honorables Representantes. Vamos a votar una proposición del doctor Diego Caicedo.

“Proposición.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos poner a consideración de esta Comisión, proposición para la realización de audiencias públicas, en el marco de la discusión del Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara: por medio del cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.

Lo anterior, con el fin de escuchar a diferentes sectores de la sociedad civil, socializar el proyecto de ley y conocer las consideraciones y planteamientos para el fortalecimiento de este, de acuerdo con las observaciones y necesidades de cada uno de los territorios. Por lo anterior se proponen audiencias públicas en los departamentos de Antioquia, Boyacá, Cundinamarca, Magdalena, Norte de Santander, Tolima, Atlántico, Bolívar, Risaralda, Valle del Cauca, Chocó y Nariño.

Para el efecto, cítese o invítese según el caso al Ministerio de Transporte: Señor Guillermo Reyes, al Presidente de la ANI: Ingeniero William Camargo, director del Instituto Nacional de Vías: Ing. Juan Alfonso Latorre, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: señor Juan Carlos Beltrán Bedoya; gobernadores de los departamentos de Antioquia; Señor Aníbal Gaviria, Boyacá: Señor. Ramiro Barragán, Cundinamarca: Señor Nicolás García, Magdalena: Señor Carlos Caicedo, Norte de Santander: Señor Silvano Serrano, Tolima: Señor José Ricardo Orozco, Atlántico: Señora. Elsa Margarita Noguera, Bolívar: Vicente Antonio Biel, Risaralda: Señor. Víctor Manuel Tamayo Vargas, Valle del Cauca: Señora. Clara Luz Roldán, Chocó: Señor Ariel Roldán y Nariño: Señor Jhon Alexander Rojas. Así mismo, al gerente de la Empresa Férrea Regional, al gerente del Metro de Medellín y demás entidades territoriales que ejecutan proyectos de transporte férreo, a los alcaldes municipales, Sociedad Colombiana de Ingenieros, Cámara Colombiana de la Infraestructura; Universidades y otros representantes de la sociedad civil interesados en el proyecto.

Cordialmente,

*Diego Fernando Caicedo Navas,
Representante a la Cámara - Coordinador
Ponente departamento de Cundinamarca.*

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón,
departamento de Norte de Santander.

Luis Carlos Ochoa Tobón,
Representante a la Cámara departamento de Antioquia.

Haiver Rincón Gutiérrez,
Representante a la Cámara CITREP.

Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso,
Representante a la Cámara departamento de Boyacá.

Jaime Raúl Salamanca,
Representante a la Cámara departamento de Boyacá.

Alejandro García Ríos,
Representante a la Cámara departamento de Risaralda.

Dolcey Torres Romero,
Representante a la Cámara departamento de Atlántico.

Dorina Hernández Palomino,
departamento de Bolívar”

Ha sido leída la proposición, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Se abre la discusión de la proposición. Tiene el uso de la palabra el Representante Julián López.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, señor Presidente. Mi querido director de la Agencia, hermano, aquí públicamente muchas gracias, a la Superintendente, al doctor Carvalho, ya por fuera digamos de la discusión del debate, yo sí quiero digamos felicitarlo hermano, felicitaciones muchas gracias por traer este tema; esta es una Comisión muy nutrida y que pena señor Presidente, pues tomarme aquí estos segunditos para esta vaina. Esta es una Comisión muy nutrida, muchos son los temas que nos competen en esta Comisión, y cuente conmigo, con el seguimiento que usted vaya haciéndolo y vaya liderando, ahí va a tener mi apoyo y mi acompañamiento, porque no puede ser que en este país pues imagínese 8.200 personas mueren al año por siniestralidad vial, muy grave, muy delicado. Así que, enhorabuena ponerle la Comisión el ¡ojo! a este tema.

Lo otro es, que digamos que en la proposición que presenta con iniciativa el doctor Diego, pues digamos que enhorabuena, creo que eso es lo que hay que hacer, organizar los proyectos con audiencias públicas; pero también por supuesto esas audiencias públicas como usted bien lo sabe Secretario y todos los compañeros, pues en últimas uno es una función directa del Congresista, lo puede hacer con o sin la Comisión, lo que noto en la proposición es que no está el Valle del Cauca, yo quiero contarles lo siguiente: el Gobierno nacional

en estos cuatro años por fuera de Bogotá y el Tren de la 80 en Medellín, el tercer departamento donde va a poner plata, estamos hablando de más de un billón de pesos, 1.5 billones de pesos, plata para el Tren de Cercanías, pues es en el Valle. Así que, hay que hacer, yo creo que a la Presidente del partido doctor Diego, le va a encantar que usted le lleve al Ministro, propongo que sea y que quede explícito allí en la proposición, que quede explícito allí con la bendición aquí del ponente, que sea en Jamundí la audiencia pública, que sea en Jamundí; porque la conexión es Jamundí - Cali el primer tramo.

Entonces, démosle la importancia a Jamundí, creo que es importante para que quede explícito y la gobernadora, y todo el combo de allá del Valle, se pueda desplazar a Jamundí, para que se haga en Jamundí eso. Yo creo que todos van estar contentos y felices, y allá atenderemos hay que decirle al doctor Duvalier Presidente, para que nos ayude allí también, por supuesto que es de su partido, por eso lo menciono. Entonces ya, eso era. Muchas gracias.

Secretario – Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable Representante.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

No, con ese ánimo tan integrador del Partido de la U, que siempre hemos querido, por supuesto que con esa modificación se haría la proposición, para poder digamos adelantar esas audiencias. Eso sí, teniendo en cuenta que el proyecto ya lleva un tiempo importante de radicado, y estamos en ese en ese tema de avanzar y entregarle resultados al pueblo colombiano en primer lugar, y obviamente a nuestro Presidente, a nuestro Ministro de Transporte, que pues defendemos en la coalición de Gobierno.

Adelante Representante Pedro, para continuar con la discusión de la proposición y la vamos a votar.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias, Presidente. Para todas y todos muy buenas tardes, gracias Carvalho, por ese espacio que nos ha realizado el día de hoy, que nos ha ayudado a conocer y a profundizar sobre esta problemática. Pero para la proposición Presidente, creo que no se debe dejar por fuera el departamento del Chocó, dado que tenemos los dos mares ¡ojo!, es por donde entran los dos mares a Colombia, por el departamento del Chocó y no tienen acceso a ninguna vía. Entonces, yo si sugiero que ahí con el aval de mi compañero, ojalá podamos incluir al departamento del Chocó, como parte fundamental, solamente eso.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Representante Dorina, y cerramos con el Representante Diego, para que él exprese ante las solicitudes si avala las modificaciones a

la proposición, y someter a consideración la proposición con esas modificaciones. Representante Dorina.

Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:

Bueno, igualmente en la misma dirección de la proposición, yo creo que sí aquí en este país hay carga para mover por ese sistema, es en la conexión con los puertos, los principales puertos que tiene este país, y esos puertos son los que están en el Pacífico Colombiano, en Buenaventura, por esa buena obra lo del valle, el de Tumaco, y con los puertos que están en el Caribe Colombiano, que están Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, creo en lo que leí, que faltaría el Puerto de Tumaco; porque es donde realmente ahorita se necesitaría conectar esos puertos, para poder todo el tráfico de todo ese potencial que se importa y que se exporta del país. Entonces, creo que es prioridad poder atender esas regiones donde se conectaría realmente esas vías. Gracias, que incluyan a Tumaco Nariño.

Secretario – Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, honorable Representante, desde esta Secretaría se oficiará, indicando las adiciones que se hagan a la respectiva proposición, mencionando el asertivo esfuerzo del doctor Julián López, para la doctora Dilian Francisca Toro.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Tiene el uso de la palabra Representante Caicedo, para digamos concertar la proposición y que quede clara lo que se va a votar, adelante.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Gracias, Presidente. Para mí es una alegría que quieran adherirse a mi proposición, creo que este un Proyecto de ley que hoy el país requiere, pero tenemos que tramitarlo bien, escuchando la gente, llegando al territorio, mirando la realidad de cada región del país, y creo que esta proposición lo que quiere hacer es enriquecer este proyecto de ley, para que el Ministerio de Transporte pueda tener también una iniciativa de este, conozca el territorio y lo mismo el Gobierno nacional. Entonces, me alegra mucho compañero, que sé adhieran a esta proposición, y que podamos sacar este proyecto de ley de la mejor manera, ¡claro que sí!, Presidente. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Una pregunta, Representante, iríamos en lo que se ha leído, el departamento del Valle, Chocó.

Honorable Representante Diego Fernando Caicedo Navas:

Y lo que dijo de Nariño, Tumaco, esos tres departamentos. Ya Bolívar y Atlántico están.

Falta es coordinar las ciudades, yo no sé si eso toca meterlo en otra proposición aditiva, o eso ya se coordina.

Secretario – Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Como bien lo expreso Julián, los ponentes tienen inclusive la facultad de poder citar estas audiencias dentro de su fuero, toda vez que la Constitución y la ley así lo establece, sin embargo, pues darle fuerza con el respaldo de la Comisión, le da mayor peso a este tipo de mecanismos de participación, para fortalecer el proyecto.

Yo lo que sí respetuosamente les hago la observación, es que esta asignación de ponencia ya se hizo hace bastante tiempo, me solicitó el Representante Gerson Lisímaco Montaña Arizala y la Representante Dorina Hernández Palomino, incluirse en el equipo de ponentes; normalmente ¿que hemos hecho desde la Presidencia colegas?, que el número sea tal, que sea representativo o sea, amplio, grande; pero no tan grande para que digamos que el trámite no se enrede sí, en algunos casos pues consenso de las distintas bancadas, no se incluyen de algunos partidos, aunque la norma es clara, me la hizo muy claramente como dijo Shakira, doctora Dorina, su merced en el oficio que me remitió, pero bueno, lo que si queremos insisto, quiénes hacemos parte de coalición de Gobierno, es entregar resultados al Gobierno, es decir, no podemos dilatar el trámite del proyecto, en eso yo quiero ser muy sensato y aclarando esto.

Vamos a votar la proposición y ya les doy el uso de la palabra. Se cierra la discusión, Representantes, ¿aprueban la proposición?

Secretario – Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

En el uso de la palabra inicialmente en lo que tiene que ver con constancias, el Representante Pedro García, el Representante Alejandro García, el Representante Gerson Lisímaco Montaña.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias, Presidente. Es para dejar una constancia frente a la situación que se sigue presentando con las personas que confiaron en el Estado colombiano y firmaron el acuerdo de paz, me refiero especialmente algunas que firmamos el acuerdo de paz o de paz y que hoy no solo tenemos 367 firmantes asesinados, sino que se sigue produciendo el desalojo, el chantaje, el desplazamiento de estas personas, de lo que antes conocíamos como los espacios territoriales de capacitación y reincorporación. Es así, como en el municipio del departamento del Meta, tenemos la novedad de que los actores armados, les han dado una orden a las personas del espacio territorial de desplazarse, son 200 familias, 86 mujeres, 80 niños y niñas, entre esos 30 bebés de brazos. Entonces me refiero a el espacio territorial de Mariana Páez - en Meseta Meta; le hago el llamado

desde esta Comisión y como Representante a la Cámara, al Gobierno nacional, en especial al Alto Comisionado para la Paz, para que tenga en cuenta esta problemática, a la comunidad internacional, a la ONU, a las entidades territoriales, no es justo que hasta este momento después de 6 años de la firma del acuerdo de paz, todavía tengamos dificultades en estos territorios. Si, le estamos apostando con todo a la paz total, somos parte de la bancada de Gobierno, y por eso exigimos también que se cumpla en los territorios, por lo menos las posibilidades de que nuestra gente pueda vivir sin cumplir el punto 3 del acuerdo, de lo que tiene que ver con la reincorporación en lo económico, en lo social y en lo político, es muy difícil que avancemos a la paz total, de la que tanto hemos nosotros venido hablando, y que hemos aprobado en este Congreso.

Entonces, yo si invito a que todas y todos, le hagamos una exigencia al Gobierno nacional, para que llegue a los territorios y ojalá se evite que este desplazamiento de nuestra población se llegue a materializar, por la amenaza que en este momento está transcurriendo. Eso sería, señor Presidente y, espero que este llamado tenga el acompañamiento de toda la Comisión y ojalá de todo el Congreso, para que respalden que los firmantes del acuerdo de paz tengan las condiciones dignas de vivir y con seguridad, que es lo más importante para nosotros. Muchas gracias.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

¡Claro! que sí, Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Alejandro García, de la Alianza Verde.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Solamente para poner algo en consideración de Diego, que fue quien propuso lo que aprobamos ahorita de la audiencia y en la Mesa Directiva, como son tantos departamentos y tantas audiencias, podríamos distribuirnos entre nosotros el liderazgo y la organización de las mismas, cada uno acá defendió algún territorio, podríamos hacerlo así, para poderla sacar en un tiempo prudente dentro de la Comisión y no retrasar la discusión del proyecto.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Si Alejo, esa es una estrategia que puede servir, para agilizar el trámite del proyecto, y contar con una participación ciudadana amplia, eso lo establecerá el coordinador ponente, el

doctor Diego y los demás ponentes del proyecto. Representante Lisímaco Montaña, adelante.

Honorable Representante Gerson Lisímaco Montaña Arizala:

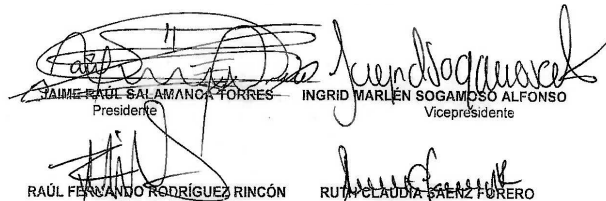
Presidente, para hacer una constancia, nosotros tuvimos la oportunidad de conocer el trazado de la línea férrea o la estrategia férrea que está presentando el Gobierno, para el desarrollo de la infraestructura como tal en el país, como motor para dinamizar la economía.

Agradecerle a Dorina, ya sé nos fue, por el planteamiento que hace de la inclusión en el departamento de Nariño y sobre todo Tumaco, porque Tumaco, no porque es un puerto porque sí, solo porque tiene las potencialidades de conectar al pacífico alto de Nariño, al departamento del Cauca, uno de los puertos más importantes que tiene el mundo, que es el Puerto de los Ángeles, y de igual forma, para la conexión con Panamá, el tema la conectividad no solo férrea, sino también marítimas, en esa medida hemos venido solicitando la idea de estar como ponente en el proyecto, para generar esa visión adicional; no es otra, no un capricho, es una postura política y es una postura de reconocimiento de esa región, para que se entienda que esa región es necesario que esté y creemos que estando en ese espacio podemos hacer el trabajo.

En esa medida, Presidente dejamos la constancia, de que hemos insistido, que hemos estado presentando el deseo de estar, pero no se ha podido; respetamos los acuerdos políticos, los vamos a respetar siempre, pero también he que se tenga cuenta que también tenemos una dignidad en este escenario.

Presidente - Jaime Raúl Salamanca Torres:

Gracias, Representante, así será. No habiendo más intervenciones de los Congresistas, siendo la una y diecinueve (01:19 p. m.) minutos de la tarde, se termina la sesión y se cita para mañana a las ocho (08:00 a. m.) en punto de la mañana, sesión de Comisión Sexta, para anunciar proyectos, tenemos más de 30 proyectos con ponencia y nos toca desde el primer día trabajar duro, para sacar adelante estas iniciativas o en la autonomía de su ejercicio negar estos proyectos de ley. Buen día para todos, Dios los bendiga. Muchas gracias.


 JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES Presidente
 INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO Vicepresidente
 RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 RUTILA CLAUDIA SÁENZ FURERO