

**REPUBLICA DE COLOMBIA
CONGRESO DE LA REPUBLICA
CAMARA DE REPRESENTANTES
LEGISLATURA 2010 - 2011**

**ACTA No 008
(Bogotá, D.C., 12 de octubre de 2010)**

A las diez y cuarenta y cinco minutos de la mañana (10:45 a.m.), el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, Honorable Representante **DIEGO PATIÑO AMARILES**, ordena llamar a lista y contestan los siguientes Honorables Representantes:

**Agudelo Zapata Iván Darío
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando**

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

**Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina**

Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Secretario:

Tenemos quórum decisorio señor Presidente.

Presidente:

Se abre la sesión, proceda señor Secretario a leer el orden del día.

Secretario:

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2010 - 2014

Salón: JOSE FERNANDO CASTRO CAYCEDO

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2010 al 20 de junio de 2011
Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 12 de octubre de 2010
Hora: 10:00 a.m.

I.

Llamado a lista y verificación del quórum

II.

Ponencia para Primer Debate a los siguientes Proyectos de Ley:

1. Proyecto de Ley No. 013 de 2010 Cámara, **“POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 159 DE LA LEY 769 DE 2002 (CODIGO NACIONAL DE TRANSITO) Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

ORIGINARIO: H. CAMARA DE REPRESENTANTES

AUTORES: H.R: GLORIA STELLA DIAZ ORTIZ
HH.SS: ALEXANDRA MORENO PIRAQUIVE
MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
ALBERTO BAENA LOPEZ

PONENTE: H.R: WILSON HERNANDO GOMEZ VELASQUEZ

PUBLICACION: PPD. Gaceta No.667/2010

2. Proyecto de Ley No. 023 de 2010 Cámara, **“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA PROMOCION E IMPLEMENTACION DE MODOS DE TRANSPORTE QUE INCORPOREN TECNOLOGIA DE TRACCION ELECTRICA”**.

ORIGINARIO: H. CAMARA DE REPRESENTANTES

AUTORES: H.R: GLORIA STELLA DIAZ ORTIZ
HH.SS: ALEXANDRA MORENO PIRAQUIVE
MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
ALBERTO BAENA LOPEZ

PONENTE: H.R: JHON JAIRO ROLDAN AVENDAÑO

PUBLICACION: PPD. Gaceta No.688/2010

3. Proyecto de Ley No. 001 de 2010 Cámara, **“POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 3 DE LA LEY 1117 DE 2006”**.

ORIGINARIO: H. CAMARA DE REPRESENTANTES

AUTOR: H.R: BUENAVENTURA LEON LEON

PONENTES: HH.RR: CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON (Coordinador)

JAIRO QUINTERO TRUJILLO

LUIS GUILLERMO BARRERA GUTIERREZ

PUBLICACION: PPD. Gaceta No. /2010

III.

Anuncio de Proyectos de Ley, de conformidad con el Artículo 8º. del Acto Legislativo No.01, del 3 de julio de 2003, los cuales se discutirán y votarán sus respectivas Ponencias para Primer Debate, en la próxima Sesión.

IV.

Lo que propongan los Honorables Representantes

DIEGO PATIÑO AMARILES
Presidente

JAIME ARMANDO YEPES MARTINEZ
Vicepresidente

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO
Secretario

Secretario:

Ha sido leído el orden del día, sométalo a consideración señor Presidente.

Presidente:

Se somete a consideración el orden del día leído, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban el orden día?, Sírvase señor secretario verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobado el orden del día Señor Presidente.

Presidente:

Siguiente punto del orden del día señor Secretario.

Secretario:

Segundo. Ponencia para primer debate al proyecto de Ley No. 013 de 2010 Cámara “Por la cual se modifica el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones”.

Presidente:

Es que antes de leer la discusión de la ponencia el doctor Wilson Gómez tiene que salir urgentemente, es el ponente del primer proyecto, entonces tiene la palabra el doctor Wilson Gómez.

H.R. Wilson Gómez Velásquez:

Gracias Presidente, quisiera tener claridad sobre el tema Presidente, me ha cedido la palabra para hacer mi exposición acerca del informe del proyecto.

Entonces yo quisiera por supuesto agradecerle a la Comisión el gesto de generosidad que tuvo la semana pasada respecto de permitirnos dar la discusión el día de hoy y no haberlo hecho ante las dudas que surgieron en la pasada sesión y por supuesto también agradecer a quienes nos hicieron caer en cuenta de lo que venía sucediendo con el proyecto de ley respecto de que estábamos modificando era el artículo 26 de la Ley 383 del año 2010 y no la Ley 769 en su artículo 159 como bien lo manifestaron varios de los Representantes entre otras el doctor Barrera, así que gracias a cada uno de ustedes por la ilustración, yo les pediría que antes que iniciáramos la discusión sobre esto, no veo al doctor Jairo Ortega Samboni, pero en la pasada oportunidad había dicho o solicitado el archivo del proyecto, que antes de cualquier cosa me permitieran por supuesto la exposición de los argumentos de porque este proyecto debería ser aprobado en primer debate.

Esta es una iniciativa del Partido Mira, es una iniciativa que por supuesto cuando en mi caso personal tengan diferencias en algunos temas con el movimiento o Partido Mira, por supuesto la

responsabilidad también me lleva a que siendo objetivos y serios uno debe respaldar aquellas iniciativas que considere son vitales para el propio funcionamiento del Estado.

Por esa razón quisiera contarles un poco el porqué el Partido Mira a presentado una modificación al artículo 26 de la Ley 1383 del año 2010 del cual es ponente este servidor del Partido de la U. Resulta que para el año 2002 queridos compañeros fue aprobado el Código Nacional de Tránsito y en su artículo 159 se estableció como las autoridades de tránsito iban a dar trámite al cobro que debería realizarse a los comparendos que se han expedido en todo el territorio nacional y posteriormente la Ley 1383 del año 2010 retomó el mismo artículo y modificó algunos apartes de sus párrafos pero no lo hizo dentro del contenido del propio artículo, razón por la cual hoy nuestra ponencia tiene que ver con los herramientas y argumentos que le vamos a otorgar no solo a los entes territoriales para que cumplan con su deber de cobrar y también la obligatoriedad del ciudadano para que se acerque y efectúe el pago de su deuda.

Que viene sucediendo hoy queridos colegas, que es emitido o que usted por cualquier vía de este país o en cualquier ciudad de este país al infringir la norma el policía le entrega a usted el comparendo, pero resulta que la ley establece dentro el Código Nacional modificado por la Ley 1383 del año 2010, que la autoridad de tránsito sea cualquiera en cualquier ente territorial, tiene un lapso de 3 años para hacer efectivo el cobro de ese comparendo, si no se hace efectivo en el lapso de los 3 años se decreta la caducidad del mismo o prescribe el comparendo, pero sucede que existe una ley general que es el Código Tributario que contempla dentro de el que el plazo para la prescripción de este tipo de cobros se amplía a los cinco años y las autoridades

territoriales haciendo caso omiso a que existe un Código Nacional de Tránsito, haciendo caso omiso a el se acogen a la norma general cuando la norma específica como es el Código Nacional de Tránsito contempla y establece que debe dentro de los tres primeros años efectuarse el cobro de lo contrario prescribe la deuda.

Les voy a poner el ejemplo y perdóneme que hable de mi ciudad porque es el que más conozco, pero les quiero poner el ejemplo de lo que sucede en Bogotá, en Bogotá hoy cualquier ciudadano del común de aquellos que deben uno o más partes y donde han transcurrido tres, cuatro, cinco o más años, encuentra que la autoridad de tránsito llamada aquí Secretaría de la Movilidad no cumple con su función y no cumple, porque si bien hoy la autoridad de tránsito emite un mandamiento de pago el mismo es archivado dentro del expediente del propio infractor, es decir si a Wilson Gómez la Policía le entrega un comparendo porque infringió las normas de tránsito en Bogotá, Wilson Gómez tiene 3 años para el pago de la misma o tres años la autoridad para que le cobren y si en esos 3 años ni el uno ni el otro a cumplido con su deber prescribe la deuda, pero aquí lo que sucede es que la autoridad emite el mandamiento de pago y busca luego la carpeta a nombre de Wilson Gómez dentro de la Secretaría de la Movilidad, ingresa en el archivo ese documento y da por descontado que con ello la deuda se mantiene vigente y resulta que no querido Presidente, resulta que también la autoridad está obligada no solo a emitir el mandamiento de pago sino a notificar al ciudadano y ese es como se conoce los medios de comunicación el secreto del sabor, porque hasta tanto no se notifique al ciudadano la autoridad no ha cumplido con su deber, por esa razón muchos colombianos hoy están todavía adeudándole no solo al Distrito sino a todos los entes territoriales o a

la Nación cantidades y cantidades de recursos por inoperancia por parte de las autoridades de tránsito en el país.

Y quisiera darles unas cifras a ustedes compañeros, unas cifras que demuestran lo que viene ocurriendo no solo en Bogotá sino en la inmensa mayoría de los municipios, voy a darle el caso de Medellín querido doctor Jairo Samboni Ortega, en Medellín hay una resolución de prescripción sin acto administrativo, es decir esta cifra que les voy a dar es lo que hoy están debiendo todavía los ciudadanos infractores en el municipio de Medellín y que la Secretaría de Tránsito o Movilidad en esa jurisdicción no ha hecho nada por cobrar, hablamos de 84 mil millones de pesos y tan solo ha cobrado 41 mil y eso que Medellín es una ciudad que digamos que esta de cada dos comparendos cobrando uno, le ha ido bien.

Pero para el caso de Bogotá quiero decirles una cosa, hasta el año 2002 de cada tres comparendos en esta ciudad, tan solo se recuperaban dos y uno prescribía por inoperancia de la autoridad de tránsito, hoy infortunadamente en nuestra ciudad la situación es mucho más complicada desde el año 2004 para acá la cifra ha dado la vuelta, de cada 3 comparendos se recupera uno y se pierden dos, es decir el 65% de los recursos se están perdiendo en la capital de la República y les estoy hablando de la medio bobadita de 843 mil millones de pesos que hoy adeudan los infractores a la Secretaría de la Movilidad en el caso de la capital; pero sigo con otro ejemplo, para el caso de Manizales, en Manizales sin acto administrativo hoy esta debiéndole 9 mil quinientos millones de pesos los infractores a la capital caldense y tan solo ha recuperado u ha emitido mandamiento de pago para 1.740 millones de pesos, cuánta platica se está perdiendo ahí querido doctor Jairo Ortega, estamos hablando de cifras

supremamente importantes, le voy a dar este caso querido doctor José Caicedo, solo en Zipaquirá para no hablarle de su departamento, estamos hablando que sin acto administrativo hoy existen 6 mil 100 millones de pesos difíciles de recuperar en solo en su municipio, pero tan solo ha gestionado su municipio a través del cobro coactivo o ha recuperado la mínima cifra de 600 millones de pesos, todo por inoperancia de la autoridad de tránsito de estos entes territoriales o porque se pasan por la faja la ley y no hacen caso al Código Nacional de Tránsito se acogen al Código Tributario y con el amplían el plazo para que el ciudadano quede debiendo hasta 5 años la multa y si no logran cobrárselo pues finalmente esta prescribe por todos los términos y no hay manera de recuperar estos recursos.

Tenemos un Representante de Armenia, en Armenia sin acto administrativo existen hoy 7.580 millones de pesos que no se han recuperado y tan solo se han recuperado 18 millones de pesos por vía de cobro coactivo.

En Cali, la capital doctor Ortega, doctor Arias, 74 mil millones de pesos en acto administrativo y han emitido mandamiento de pago por 38 mil millones de pesos, es decir que el problema no solo es de Bogotá como infortunadamente se pudo haber entendido, sino que el problema por el que está atravesando las autoridades de tránsito y los entes territoriales es de todo el país, son muchos los recursos y afortunadamente en algunos municipios opera adecuadamente y la autoridad se acoge como debería ser la norma que explica el artículo 26 de la Ley 1383 de 2010 y prescribe el mandamiento de pago a los tres años, pero infortunadamente en muchos entes territoriales como está implícito en esta ley, como no hace parte del texto entonces se

acogen a la norma general que amplía el plazo a 5 años y finalmente por inoperancia terminan perdiéndose estos recursos.

Por esa razón señor Presidente nosotros hemos presentado una ponencia positiva con la modificación al articulado, con el ánimo de poderle no solo obligar a que el ciudadano pague o decretar la prescripción si es del caso por inoperancia del órgano administrativo regional, sino para también obligar a que la autoridad de tránsito se vea en la obligación de salir a buscar al ciudadano y cobrar esos recursos evitando que se pierdan como viene sucediendo hoy.

Quisiera entonces, leerles las modificaciones, el pliego de modificaciones propuesto para que el mismo sea tenido en cuenta, por supuesto la primera modificación que hemos presentado tiene que ver con el título del proyecto acogiendo la sugerencia que ustedes gentilmente hace 8 días nos hicieron y modificamos el título del proyecto para que se incluya la modificación al artículo 26 de la Ley 1383 y se excluya el artículo 159 de la 769, esa es la primera modificación que hacemos al proyecto de ley.

Paso seguido, en nuestro proyecto de ley que es el proyecto 013 de este año, se modifica primero la expresión autoridades de tránsito por la Secretaría de Tránsito de Movilidad o el organismo designado por la autoridad municipal. Pregunta ¿por qué razón? Bueno, porque cuando vamos al Código de Tránsito y establecemos y tratamos de establecer quiénes son las autoridades de tránsito, estas en esa ley quiero decirles que son muchas, por lo tanto hay que dejar específico cuál sería la autoridad encargada de ejecutar el cobro coactivo de los infractores por razones de tránsito, es que las autoridades de tránsito según la propia Ley 1383 de 2010 son el Ministerio de Transporte, los

gobernadores y los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, la Policía Nacional a través de la dirección de tránsito y transporte, los inspectores de policía, los inspectores de tránsito, corregidores o quienes hagan sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia General de Puertos y Transportes, la fuerza militar para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º. del mismo artículo, es decir si dejamos dentro del proyecto de ley como viene, dejamos las autoridades de tránsito podríamos vernos incluso en que finalmente no sabemos cuál de todas estas podría ser la que se encargue de efectuar el cobro.

Por esa razón nosotros hacemos la modificación para que quede expresamente las Secretarías de Tránsito o de Movilidad o el organismo designado por la autoridad municipal.

Otra modificación que se le hace al texto original en el mismo inciso referido anteriormente, se suprime la expresión. “La presentación de la demanda”, porque finalmente aquí no estamos hablando de una demanda porque estamos hablando de que se debe emitir un mandamiento de pago, al emitirse el mandamiento de pago lo que suscita es una obligación, por lo tanto hay un obligado y no un demandado, por esa razón estamos eliminando o suprimiendo la expresión, “presentación de la demanda”.

Como tercera modificación, en el mismo inciso se modifica la palabra “demandado” por la palabra “obligado” en razón a que como hemos suprimido en la anterior la presentación de la demanda, por lo tanto no hay un demandado sino un obligado.

Una cuarta, que tiene que ver que suprime la frase, “este término prescriptivo prevalecerá sobre cualquier otro fijado en las leyes” y se suprime en razón a que en el artículo segundo del proyecto de ley en ese mismo sentido aparece la siguiente frase, “que la presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación y derogan todas las normas que le sean contrarias”, situación que finalmente resume en estos términos los mismos que expresaba el artículo original.

Y una modificación final que dice en el mismo inciso en la parte final, se suprime la frase que dice: “También podrá ser decretada” y se suprime porque finalmente no es decretada sino que al hacerse el mandamiento de pago y la notificación de la misma pues de manera inmediata queda subsanado esta discusión.

En el artículo segundo del proyecto que modifica el inciso primero del artículo 26 se adicionan las siguientes frases: “A su sanción y publicación” y de esa manera subsanamos el cuestionamiento anterior. Aparece dentro de esta discusión queridos colegas que quiero que tengan claro lo siguiente, que tiene de fondo es el de garantizarle al ciudadano, primero, que la autoridad no puede mantenerlo como deudor a partir de los tres años como lo establece la ley pero que hoy se hace caso omiso de ella y segundo, obligar a la autoridad de tránsito; a que cumpla con su deber que es el de efectuar el cobro a quién haya infringido la norma, cosa que no se viene haciendo hoy, por eso las cifras que les he dado a conocer en cada uno de estos municipios que están a punto de perderse por falta o por inoperancia de la autoridad de tránsito, pero adicional a ello hemos invitado hoy como ustedes ven nos acompaña mi General Palomino, director de la Policía de Carreteras, quién dentro de este mismo artículo, del artículo 1383 de 2010 ha encontrado que en el parágrafo

segundo aparece para él, infortunadamente para la institución y para los hombres a su cargo un término que ha afectado indiscutiblemente razones económicas que le permitirían mayor operatividad a la policía de carreteras, si ustedes leen colegas en el párrafo segundo de la Ley 1383 quisiera leerseles, permítame Presidente hacer uso de este medio para dar lectura a un párrafo que es supremamente corto, donde dice para que entiendan porque razón el General Palomino esta acompañándonos hoy y finalmente cual es la intención de su visita.

En el párrafo segundo que voy a leer dice lo siguiente: “Las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción, el monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales por parte del personal de Policía Nacional de Colombia adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte se distribuirá el 50% para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro 50% para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la escuela de seguridad vial de la Policía Nacional”.

En los comparendos que emite la Policía de la Dirección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional aparecen unos recursos que para ellos son supremamente importantes, porque los mismos les permiten tener la posibilidad de arreglar algunas de sus instalaciones que en carretera utilizan o de lo que nosotros conocemos como comandos para que algunas de sus ciudades puedan operar las unidades policiales dedicadas a la protección en las vías en las distintas

carreteras del país, pero resulta que al haber quedado incluido dentro de ese párrafo segundo el término locaciones les impide a la Policía de Carreteras, hoy por supuesto reestructurada y que se llama Dirección de Tránsito y Transporte a la Policía adscrita a esta unidad, les impide que ellos puedan hacerle verdaderos arreglos locativos en las unidades donde se encuentran, cuando se utiliza el término locativo lo que le permite es si acaso acudir al arrendamiento de algunos inmuebles en distintas regiones del país para que allí operen las unidades policiales. Nos solicita de la manera más respetuosa por supuesto el señor Brigadier General Palomino la modificación del término locaciones por el de infraestructura, el de infraestructura porque esa modificación le permitiría a ellos no solo el arreglo de locaciones de verdad sino la propia construcción de sus propias instalaciones.

Hoy estamos hablando en realidad, no es muchos los recursos tampoco que le ingresen anualmente a la Policía por ello, pero que por pocos que sean para ellos son significativos, porque los mismos les serviría para arreglar y el General hará la exposición de lo que viene sucediendo en estas instalaciones, arreglar las instalaciones donde hoy están operando estos agentes policiales.

Entonces también hemos presentado Presidente e integrantes de la Comisión una modificación al párrafo segundo del mismo artículo que tiene que ver con el mismo artículo para cambiar el término locaciones que sería el que hoy le impide a la policía de carreteras poder ejercer su labor sin destinar esos recursos que están recibiendo a la construcción de locaciones que le permitan poder operar cordialmente.

Por estas y por todas las razones que les he expuesto queridos compañeros les solicito de la manera más generosa y pensando por supuesto en los ciudadanos que hoy se encuentran en esa base de datos de la Secretarías de tránsito, llámese de movilidad o cualquiera autoridad de tránsito en sus municipios o departamentos y que en ningún momento son excluidos de ellas, por cuanto la autoridad no hace caso de la ley específica que es el Código Nacional de Tránsito que se apruebe este proyecto de ley, que el demos primer debate y lo podamos dar curso para que en la Plenaria continúe su trámite y por supuesto que sea tenido en cuenta también la solicitud de el señor Brigadier General Palomino para que la Policía pueda hacer uso de esos recursos no como está estipulado en este párrafo del mismo artículo sino como ellos lo solicitan para lo cual he presentado también una proposición modificatoria del mismo que les otorgaría esa facultad. Muchas gracias Presidente y gracias a ustedes compañeros.

Presidente:

Muy bien doctor Wilson Gómez, señor Secretario sírvase leer el informe con que termina la ponencia para primer debate del proyecto que modifica el artículo 159 de la Ley 769 del 2002 del Código Nacional de Tránsito.

Secretario:

Proposición:

Por todas las consideraciones expuestas solicito a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes aprobar en primer debate el proyecto de ley No. 013 del 2010 Cámara “Por la cual se

modifica el artículo 159 de la Ley 769 de 2010 Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones”, con el pliego de modificaciones y el texto definitivo adjunto.

Ponente:

Fdo. H.R. WILSON HERNANDO GOMEZ VELASQUEZ
Bogotá D.C.

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

Presidente:

Se abre la discusión, la modificación del artículo 159.

Secretario:

Perdón señor Presidente, el doctor Wilson Gómez antes de terminar su intervención solicitó que escucháramos al Brigadier General, pero entonces someta a consideración en declararnos en sesión informal para escuchar al Brigadier.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Wilson Gómez.

H.R. Wilson Hernando Gómez Velásquez:

Gracias Presidente, no es razón General a que como no estaba citado a la Comisión por esa razón vamos a hacerlo procedimental nos es

por otra cosa más, sino porque usted está hoy como invitado, por eso nos vamos a declarar en sesión informal para que usted pueda hacer la exposición de sus argumentos.

Presidente:

Entonces Honorables Representantes quieren que la sesión se declare en sesión informal para escuchar al Brigadier General Rodolfo Palomino, señor secretario llamar a lista para verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Vásquez Villanueva Silvio
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Si lo quiere señor Presidente.

Presidente:

Entonces en este momento nos declaramos en sesión informal, tiene la palabra el Brigadier General Rodolfo Palomino, Director General de Tránsito y Transporte de Colombia.

Señor Brigadier General Rodolfo Palomino:

Señor Presidente permítame presentarle a usted en nombre de los hombres y mujeres que conforman no solamente la Dirección de Tránsito y Transportes sino de todos los más de 153 mil que conformamos la Policía Nacional de Colombia, un saludo muy respetuoso a usted y a todos los Honorables Representantes, a la Cámara que conforman esta Comisión Sexta, la Comisión de la movilidad, de la infraestructura, decirles que celebro la oportunidad de venir en esta primera instancia solamente para tratar el tema de lo que podría ser una argumentación orientada a lograr una pequeña modificación al parágrafo segundo del artículo 159 de la Ley 769 de 2002.

Decirles que lo que nosotros estamos haciendo, es precisamente buscando preservar la vida de nuestros compatriotas en la vía, no son pocas aquellas amenazas que surten sobre ella, ustedes han podido observar a través no solamente de los medios de comunicación, sino de manera directa, los diferentes esfuerzos que ha tenido que hacer el Ministerio, el INVIAS, las concesiones y desde luego nosotros mismos

en la procura de mantener esas condiciones de movilidad deseada, un país con las dificultades de orden topográfico y a veces con las condiciones climatológicas que pareciera advertir que la naturaleza conspira en contra de nuestra infraestructura hacen exigibles unas condiciones de verdadera entrega y patriotismo, en estas circunstancias la Dirección de Tránsito a querido, digamos avanzar en lo que tiene que ser la especialización de un cuerpo de tránsito, un cuerpo que verdaderamente con base en su capacitación, en su conocimiento permita con un moderado número de efectivos, no solamente imponer aquella acción que corresponde a los correctivos, sino especialmente difundir una pedagogía basada en valores, en el respeto que tiene que ver con la solidaridad hacia los demás, el respeto a la condición humana de los demás actores de la vida.

Cuando nosotros estamos observando que nos hemos desplegado a lo largo de 41 unidades, que estamos en todas las capitales de departamento, excepto aquellas que corresponden a Mitú, Guanía, Amazonas y Vaúpes y esperaríamos llegar en poco tiempo a ellas, toda vez que pensamos que así sea incipiente el concepto de la movilidad tiene que darse en todas las extensiones.

Esta cobertura digamos del servicio, nos ha llevado a incorporar digamos todas las formas del transporte, hoy no solamente estamos en los terminales de transporte propiamente dichos, en donde tenemos que estar generando una pedagogía de prevención, de autorregulación y de control, sino que también lo estamos en los terminales aéreos, en los 42 aeropuertos.

Quisiéramos ojala, también seguir avanzando en esta celebración de convenios con los tránsitos urbanos de las principales ciudades del país como mecanismos que de una u otra forma coadyuva al

fortalecimiento, al mejoramiento de la calidad de vida; Bogotá sentimos la preocupación que nuestras tasas de mortalidad se sitúan en el 7.5 por cada cien mil habitantes, pero en el resto del país esta cifra es mucho mayor que nos dejan un consolidado nacional de 12.5 muertos por cada cien mil habitantes.

Hoy, nosotros dentro de estas generalidades de tránsito estamos buscando lograr digamos la presencia de el 90% de nuestros ejes viales, procurando que no solamente aquellos policías que tiene este brazalete de tránsito y transportes, sino que toda la Policía Nacional, coadyuvemos a la preservación de la vida en la vía.

Ya adentrándome de manera puntual al tema de los escenarios locativos y ha debida consideración de los imperativos que establece la misma norma que evoluciona está señalando la obligación de que nosotros en cada una de estas unidades policiales constituyamos una especie de aula con un perfil pedagógico a donde no solamente concurren aquellos trasgresores de las normas, sino que también con fines pedagógicos vamos nosotros a invitar especialmente a la población infantil.

En días pasados en un foro internacional uno de los conferencistas pronunciaba esto refiriéndose precisamente al tema de la movilidad, una sociedad que no eduque y proteja su infancia está condenada a estar empeñando su futuro, quisiéramos no empeñarlo en ninguna circunstancia.

Que tenemos hoy en estos predios, hay unos predios que por su infraestructura y por su estrechez no solamente imposibilitan la labor pedagógica que debe dar la Policía, sino que en una u otra forma margina también la propia condición de nuestros servidores; coloco como primer ejemplo lo que es hoy esa sede de la seccional de

Tránsito y Transporte de Cundinamarca, allí tenemos nosotros para proteger las vías o mejor a los ciudadanos que se movilizan en las vías de Cundinamarca 711 uniformados, recibimos un lote que nos otorgo el INVIAS luego de que se produjera porque no decirlo el desalojo literalmente hablando de las antiguas instalaciones policiales, en donde estuvimos más de 30 años, hoy estas instalaciones tienen digamos estas especificaciones, 3 habitaciones donde se surten los procesos de registro de comparendos, seguridad vial y secretaria, una batería de baños para una población de 711 uniformados, mientras nosotros sigamos teniendo el concepto de locaciones estaremos imposibilitados para cometer el desarrollo de unas construcciones que permitan no solamente dignificar esa acción o esa labor policial, sino también posibilitar que los usuarios de nuestro servicio puedan contar con unas instalaciones verdaderamente dignas y así podemos seguir haciendo digamos nuestro periplo por algunas de las principales instalaciones a nivel nacional, las mejores podemos decir en donde se conjuga el propósito de preservar una instalación emblemática es la que tenemos en Boyacá.

Si vamos a Antioquia en donde tenemos 445 uniformados, en cuya capital Medellín se registran el mayor índice de accidentalidad solamente tenemos en este momento unas instalaciones que corresponden con 45 metros cuadrados.

Las instalaciones de Sucre donde hay 207 uniformados, hay un área de terreno de 579 metros de propiedad de la Alcaldía y que en el sitio donde están en este momento están invadiendo lo que se conocen como el derecho de vía, es decir nosotros mismos sin la propia Alcaldía están violando presupuestos ya de orden reglamentario.

La seccional del Atlántico, igualmente genera unas enormes dificultades en las instalaciones del terminal. La seccional del Cauca son quizá en donde con urgencia necesitamos acometer unos arreglos que nos permitan dignificar la presencia de nuestros hombres en una región que como todos sabemos genera una enorme exigencia al desempeño institucional, no solo por la complejidad de los aspectos que ponen en riesgo la movilidad sino también por la existente amenaza terrorista.

Departamento del Quindío, igualmente tenemos unas instalaciones que se hace necesario preservarlas, mantenerlas y mejorarlas.

La Seccional de Norte de Santander, compartimos instalaciones con la Secretaria de Movilidad, toda esa Secretaria de Movilidad tiene un espacio incluido el parqueadero de 2.700 metros que resultan insuficientes para una Secretaría y para su propia policía.

El Departamento de Risaralda, requerimos como en todas las demás producir unos procesos de mejoramiento. Nosotros quisiéramos dar y porque no decirlo exacto el avance para poder tener unas instalaciones que se correspondan con la necesidad de ofrecer a nuestros usuarios de servicio unas formas más dignas.

Debo decirles que dentro del afán de la Policía Nacional por poder tomar diferenciación con quienes han logrado avanzar de los procesos de mejoramiento, en la preservación de la vida en la vía, no solamente estamos enviando nuestras unidades a Chile, a Brasil, a España y pude recoger de manera directa lo que es digamos la experiencia que hoy se vive en España, cuando uno observa que no solamente han avanzado en definir los vehículos tipo para una mejor digamos versatilidad, encontramos que las paneles allí son mercedes, que las motocicletas que utilizan los guardias civiles son motocicletas

unipersonales de 1.200 centímetros cúbicos y cuando uno se pregunta porque estas oficinas aquí en un primer piso dentro de un bloque de apartamentos y no tiene instalación policial propiamente dicha, nos señala, esta es nuestra instalación policial en donde además de tener un centro de mando y control en cada una de esas unidades de guardia civil, de policía, para estar monitoreando el desempeño de la movilidad de sublimación, nos encontramos que ese bloque de apartamentos corresponde a la Dirección General de Tráfico y le son entregados a los guardias civiles, a los policía que cumplen la función de regulación del tránsito para su vivienda fiscal para sí y su familia.

Entonces en estas condiciones, digamos encuentra uno una marcada diferencia de lo que estamos hoy aquí viviendo aquí, en una estrechez que realmente no permite la dignificación del ejercicio de la labor policial y además elimina la posibilidad de estar prestando un adecuado servicio a nuestros usuarios de servicio.

En esta misma circunstancia hemos podido avanzar en coordinación con el Ministerio del Transporte y con el Instituto de Concesiones, en que uno de los ejes viales que hoy se constituye de mayor riesgo para la movilidad en el país, que es la vía Bogotá - Villavicencio, movido este riesgo especialmente por el transporte de vehículos que movilizan combustible tanto en ascenso, petróleo crudo como en descenso, gasolina virgen como denominan comúnmente a la nafta para mezclarla con aquel producto que está de Rubiales y poderle permitir el flujo a través del oleoducto.

Hemos tenido verdaderos accidentes fatales que nos han llevado a implementar allí un centro de inspección en este momento casi que de manera desprevenida, en donde sometemos a una verificación de temperatura en sus ejes de todos los vehículos de carga que están

descendiendo, los fabricantes, los proveedores de las bandas y pastillas de frenos nos señalan que a partir de los 75 grados de temperatura de estas llantas ya se está en un altísimo nivel de riesgo de sufrir un accidente porque pierde la capacidad de adherencia, hemos encontrado con estos controles de verificación que se encontraron temperaturas hasta de 103 grados centígrados, es decir hierven estos ejes y estas llantas.

Por eso queremos avanzar, no solamente en el mejoramiento de las instalaciones institucionales, sino mejorar esas infraestructuras de inspección que permitan contribuir con esas verificaciones a la preservación de la vida en la vía.

En estas circunstancias y en aras del tiempo, quisiera terminar solamente diciéndoles que esperaríamos con la implementación y el uso adecuado de estos recursos, poderle prestar a nuestros colombianos cada día un mejor servicio, un servicio de calidad como lo merecen nuestros compatriotas. Muchas gracias.

Presidente:

Muy bien señor Brigadier General, si algún Honorable Representante antes de entrar a sesión formal quiere hacer alguna pregunta al General sobre la modificación del artículo 159 o cualquier otro requerimiento que se tenga, doctor Tavera en el uso de la palabra.

H.R. Didier Alberto Tavera Amado:

Es para agradecer la presencia del señor General, yo hoy presenté una constancia frente al estado de emergencia vial del departamento de Santander y una vía nacional importante como lo es Bogotá-Barbosa- Bucaramanga que se encuentra en emergencia, a mi si me gustaría señor Presidente, yo tengo una constancia presentada, me

gustaría que el señor General nos comentara frente a la situación de la vía Socorro-Bucaramanga- antes de irse, que nos ilustrara de forma concreta, ya que el viene de estar en el departamento de Santander y de analizar la situación que también va a ser próxima a someterse dentro del debate que está citado el Ministro de Transporte aquí para lo del departamento de Santander.

Presidente:

Doctor Barrera tiene la palabra.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias señor Presidente, un cordial saludo para el general Palomino y para todos los compañeros presentes, aprovechando la presencia de él como quiera que se está pretendiendo hacer una modificación a este párrafo segundo del artículo 26 de la Ley 1383 de 2010, será pues muy conveniente preguntarle al general Palomino, que es exactamente lo que usted propone que modifiquemos o adicionemos en este párrafo segundo, yo le escuchaba hablar de modificar el término locaciones para hablar de una infraestructura que posibilite pues el desarrollo de programas pedagógicos entre otros y operativos de la propia dirección de tránsito y transporte, sería muy conveniente y prudente en este estado del debate poder escuchar específicamente la propuesta que hace el General en cuanto respecta a la modificación de este párrafo segundo.

Presidente:

Tiene la palabra el señor Brigadier General Palomino.

Brigadier General Rodolfo Palomino:

Muchas gracias señor Presidente, quiero señalar digamos en sentido inverso el tema del cambio de esa palabra de “locaciones” por “infraestructura”. El tema de locaciones, solamente permite la ley la adquisición de bienes en arriendo, esto disminuye de manera significativa la posibilidad de dar una buena aplicación a los recursos, un arriendo de una instalación con la capacidad que nosotros deseáramos no la alcanzaríamos a pagar, no lo alcanzaríamos a cubrir para dar digamos una no solamente comodidad, sino yo insisto, del tema de la dignificación del hombre policía y la posibilidad de prestar un adecuado servicio a los usuarios, ustedes han estado observando como en algunos corredores viales prestamos un servicio a través de unas carpas, de unas sillas y un televisor o ya evolucionando a una pantalla plasma, en donde se le dan algunas instrucciones a los infractores.

Lo que nosotros queremos evolucionar es para que en aquellas que son nuestras sedes policiales, podamos realizar unas adecuaciones que permitan tener por lo menos un aula de instrucción o un aula interactiva en donde podamos llevar a los usuarios especialmente a nuestros jóvenes y niños, incorporarlos en ese escenario tan necesario de la seguridad vial.

Y hablamos también de infraestructura, el poder orientar unos recursos para que en aquellos centros que aspiramos sean de inspección integral, me refiero la vía al Llano, cuando uno habla de la vía al Llano tiene que admitir que lamentablemente esta zona de la Orinoquía, de los Llanos Orientales se ha visto lamentablemente afectada por el flagelo del narcotráfico, buena parte de los insumos se transitan por allí, las novedosas prácticas de camuflaje que ojala algún día tenga la posibilidad de compartir con ustedes como hoy ha evolucionado, no permiten digamos con los medios que hoy tenemos

hacer una adecuada inspección o revisión de las cargas, hoy ya en algunos países se ha venido evolucionado a colocar una especie de arcos por donde pueden pasar los vehículos y sin que le signifique ninguna afectación a su conductor se puede auscultar cuál es el verdadero contenido, debo decirles Honorables Representantes que hace escasos 12 días en la vía que nos comunica a Popayán con Pasto encontramos a bordo de un cargamento de cerámicas 25 mil cartuchos para fusil.

Hemos evidenciado que cada día digamos es más ingenioso esa forma, ¿cómo se encontró este camuflaje?, estaban las cajas de cerámicas perfectamente empacadas, luego de levantar unas baldosas se encontraba que cuidadosamente elaborado se había cortado parte de estas baldosas y se había logrado encajonar allí, camuflar allí esta munición, en esta oportunidad lo logramos, gracias a que la misma red de cooperantes, información comunitaria, de la acuciosidad de los policías permitieron llegar a ello y con una digamos, un interrogatorio a este conductor, pero muchas cosas pasan digamos hoy no solamente con destino al terrorismo, al narcotráfico, sino a las aún vigentes bandas criminales.

Pensamos, que el poder hacer nosotros esa infraestructura donde puedan converger otras instituciones a revisar no solamente lo atinente a antinarcóticos, sino a la preservación de la fauna, a combatir el contrabando, eso nos va permitir a todas las instituciones ahorrar esfuerzos y lograr ese que es un propósito institucional para lograr neutralizar algunas expresiones delincuenciales.

Frente al requerimiento, con respecto a la infraestructura vial y de manera puntual la vía que nos comunica Bogotá- Bucaramanga, en el Socorro a un 1 kilómetro existe una falla geológica que ha tenido una

multiplicidad de diagnósticos, que ha terminando siendo como lo dicen algunos médicos, no hay una enfermedad más peligrosa que un diagnóstico mal hecho y efectivamente allí luego de haber hecho una serie de arreglos temporales el pasado jueves en la noche se inicio un hundimiento de la calzada, a las 9 de la noche ese hundimiento con respecto a la superficie natural y habitual era de 3 metros, al día siguiente cuando estuvimos sobre el lugar ese hundimiento se acercaba a los 30 metros y aquel talud no alcanzaba la estabilidad.

¿Qué es lo que se ha hecho? Antes de llegar al Socorro, en dirección de Bogotá- Bucaramanga, luego de que se pasa por Oiba hay una entrada al municipio de Confines, desde allí se llega al municipio de Charalá y luego de este hasta San Gil, se ha hecho como ese anillo para que los vehículos pequeños y aquellos especialmente que tienen la capacidad de doble tracción utilicen esta vía que esta significativamente deteriorada también por el invierno.

Los que vienen en el sentido contrario Bucaramanga- San Gil- Socorro- Bogotá pueden hacer una especie de anillo vial también por una carretera digamos municipal veredal que parte de Berlin - la Conocida cárcel que está dentro de los dos municipios San Gil y Socorro desciende hasta el Palmar y asciende al Socorro, para los vehículos de carga, necesariamente la vía alterna tiene que ser la que nos une de Bogotá a Facatativa- Villeta- Guaduas- Honda- la Dorada- Puerto Boyacá- la Lisama y asciende hasta Bucaramanga; la noche de ayer la concesión debo decirlo de manera positivamente sorprendente advirtió que ya la vía se había restablecido de manera parcial.

Cuál ha sido el concepto que hemos expresado en el Ministerio del Transporte en coordinación con el Viceministro y el director del INVIAS encargado del INCO, el doctor Rosado, que necesitamos tener una

certificación que nos señale que efectivamente hoy la capacidad aportante de ese paso, nos permite la utilización hasta vehículos de determinado tonelaje y en qué condiciones, solamente habría paso en un solo sentido, lo que el Ministerio y desde luego la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía ha querido es que esa apertura se dé cuando hayan unos mínimos de seguridad para los usuarios.

Una banca que literalmente ha desaparecido hundiéndose 30 metros, realmente no podemos ir a pretender dar de manera ligera un paso restringido sino existen esos mínimos de seguridad, yo creo que a nadie mucho menos a los usuarios de esta vía le puede asistir el desconocimiento que quizá en este sector lo que obedece, o lo que exige mejor hoy es la construcción de un especie de circunvalar, un anillo vial que obvie este paso por este sitio, que en lo que respecta al conocimiento personal conozco esa falla desde hace 37 años y siempre ha tenido como unos arreglos que a todas luces han significado solamente una temporalidad, hay que señalar que de acuerdo a lo que manifestó la concesión, el último muro de contención ha sido construido a 24 metros de profundidad y en esta oportunidad resulto insuficiente, lo que sí es cierto es que hay un afán importante tanto de la concesión como del Ministerio de poder restablecer esa vía, lo cual se hará repito cuando las condiciones de seguridad así lo permitan Honorables Representantes.

Presidente:

Entonces, agradeciéndole la presencia del Brigadier General Rodolfo Palomino, Director de Tránsito y Transporte Nacional bajo la invitación del doctor Wilson Gómez, le da muchas gracias, en este momento ya señor Secretario abrimos la sesión formal y se abre el debate sobre la modificación del artículo 129, tiene la palabra el doctor Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias señor Presidente, después de haber escuchar la sustentación que ha hecho el doctor Wilson Gómez al proyecto de ley, varias cosas deben quedar claras Presidente, que estamos modificando no el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, sino que estamos es modificando el artículo 26 de la Ley 1383 de 2010, eso debe quedar bastante claro, porque cambia sustancialmente por lo menos el título del proyecto de ley. “Por el medio del cual se modifica el artículo 26 de la Ley 1383 de 2010”.

Dentro de las propuestas que ha hecho el señor ponente esta una de modificar la expresión de autoridades de tránsito por la frase “las secretarías de tránsito de movilidad” y “el organismo asignado por la autoridad municipal”, sin embargo es bueno advertir doctor Wilson Gómez que también en buena parte de las ciudades hay institutos de tránsito, es decir institutos descentralizados del orden municipal, por eso creo que es menester incluir entonces las secretarías de tránsito o movilidad o el organismo competente o designado y adicionarle el término competente y estoy hablando específicamente para referirme a los institutos de tránsito del orden municipal.

Lo propio pues en el artículo primero, lo que estamos es adicionando el primer inciso, el inciso del artículo 26, más que modificando estamos leyendo con detenimiento ese artículo 26, estamos es adicionándolo más que modificándolo.

Doctor Wilson Gómez en el artículo 26 de la Ley 1383 de 2010 hay un segundo inciso que habla de que las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente a más tardar en el mes de enero de cada año planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de

los mismos, su señoría no se refiere en absoluto a ese inciso, ese se mantiene, se modifica, sí, perfecto, entonces es incluirlo también dentro del correspondiente artículo primero que modifica este artículo 26; y en lo que respecta al párrafo segundo, al que hacía referencia el General Palomino el de cambiar el tema locaciones sería muy importante dado que él hablaba de la educación, de las aulas pedagógicas de la infraestructura requerida, pues sería importante que definamos sí vamos a determinar pues modificar ese término, definir con especificidad pues que se va a incluir dentro de esta infraestructura, esa infraestructura que posibilite el desarrollo de programas pedagógicos por ejemplo, de programas de seguridad vial, de programas operativos de la propia Dirección de Tránsito y Transporte que sería lo que yo propondría se adicione específicamente en este párrafo segundo, de suerte pues que definamos específicamente a donde van a estar destinados estos recursos.

No olviden que estamos hablando de un buen porcentaje, estamos hablando del 50% con destino a Dirección de Tránsito y Transporte, producto de los correspondientes comparendos, ya voy a presentarle por escrito Presidente la modificación que yo propondría en el término de locaciones para lo que respecta al párrafo segundo de este artículo 26 de la Ley 1383 de 2010.

Por demás estoy de acuerdo en lo que ha propuesto el señor ponente del proyecto para este primer debate.

Presidente:

Muy bien doctor Barrera, entonces sírvase presentar a la Secretaría la proposición respectiva para la modificación del párrafo del articulado

de la modificación de la Ley que está en discusión, tiene la palabra, tiene la palabra el doctor Jairo Ortega.

H.R. Jairo Ortega Samboni:

Gracias Presidente, bueno con respeto quiero dar mis humildes apreciaciones para insistir en que el proyecto de ley donde son los autores la doctora Gloria Estela Días, Alexandra Moreno, Manuel Virguez y Alberto Baena y de la cual es ponente Wilson Hernando Gómez, insisto sobra, es tratar de reformar lo que ya esta reformado y es de pronto acolitar la preocupación que ellos tienen de que se tenga son palabras que recojo de Wilson Gómez, que la idea es no mantener como deudor a un usuario durante mucho tiempo casi 5 años, yo me remito compañeros a la filosofía del proyecto, al fondo del proyecto, cuando yo escuché al ponente Wilson Gómez es tratar de evitar que algunas secretarías de tránsito abusen de los usuarios, cuando por su inoperancia a los tres años siguen tratando de aplicar el término de cinco años, eso según entiendo es la filosofía de este proyecto que ya tratan de modificar alguna terminología de autoridad de tránsito, ya le doy mi concepto que sobra cambiar esa autoridades de tránsito y se los digo porque técnicamente es la palabra apropiada no hay necesidad de cambiarla y el por qué tampoco hay necesidad de cambiar la terminología de demanda por obligado, porque según lo que recojo aquí compañeros y Wilson Gómez es que hay una preocupación de que se cobre, que hay que cobrarle a la gente, hay que establecer el cobro, por eso las cifras tan grandes que hay, que usted relaciono de los departamentos y que están a punto de perderse, ya nos vamos de la filosofía del proyecto, ya estamos mirando que lo inicial era luchar para que las Secretarías de Tránsito no abusen, de una acción que ya no tienen derecho por su inoperancia.

Les recuerdo que la prescripción es un instrumento legal y es un castigo para las entidades del Estado o para el usuario en el caso cuando no va a recurrir a la justicia por no iniciar una acción, en el caso de tránsito que tenemos es no operar su aparato administrativo, no ponerlo a funcionar para cobrar.

Entonces, este proyecto no es para mi modo de ver y así esta, que pretendamos que los organismos de tránsito son los más operantes, no eso ya esta, porque está muy claro, tanto así que, cuando modifican algo la Ley 1383 que modifica el artículo 26 que empezó a regir lo deja casi lo mismo y queda así, mire compañeros, esto va a alargar más la vida de intranquilidad del usuario porque ya no son tres años, ahora se alarga más, a cuatro o a cinco años o hasta más, si vamos a pretender que la interrupción de la prescripción se haga con el mandamiento de pago, según esta aquí en el borrador del proyecto que me han pasado, imagínense ustedes, coloquemos un caso, hoy 12 de octubre, tres años atrás hubo una infracción del 12 de octubre del 2007, hoy automáticamente se estaría dando la figura de la prescripción pero si dejamos que se interrumpa por la prescripción con el mandamiento de pago, entonces ahí no está prescribiendo, porque inicia el proceso las secretarias de tránsito que son inoperantes algunos otros no, otros ya se están modernizando a salir a cobrar porque allá hay una cartera por cobrar, pero nosotros no podemos tratar de reformar la ley que es lo que me preocupa estar reformando lo reformado, donde ya hay unos sujetos que tienen una obligación de cobrar, ya la ley le da las armas y no cobran, eso ya es problema de ellos sino cobran, entonces los usuarios van a tener que estar esperando a que inicien el proceso ejecutivo o la demanda y con el mandamiento de pago ahí si interrumpir una prescripción cuando lo van a hacer, si muchas veces no tienen los funcionarios para cobrar y

por eso es que no cobran, no tienen el presupuesto para nombrar personal para que lo hagan o contratarlo o darlo para que lo cobren, entonces allí se alarga la vida, la estadía de ese infractor en el sistema.

Hoy en día lo que he sugerido es que la superintendencia, los organismos de control tomen las acciones que tienen, la Superintendencia de industria de Puertos y Transporte tiene que enviar una circular llamándole la atención donde estas esas quejas, lo que he entendido es que aquí en Bogotá, en mi tierra en Palmira, que es un municipio grande 300 mil habitantes eso lo hacía, pero ya le llego una circular del Ministerio de Transporte diciéndole que ellos no lo pueden hacer y de la Procuraduría y de la Personería, funcionario que inicié un proceso ejecutivo o que cobre lo que ya no puede cobrar es una infracción, es una falta disciplinaria, ese es un delito, ellos ya no lo cobran, automáticamente están lo digo y lo reitero, los tramitadores con una hojita que ya no la tienen ellos, sino que están en la secretaría de tránsito, me parece que en Cali lo mismo, ahí está un formato de la caducidad, ellos lo llenan y después lo bajan del sistema.

Entonces, yo veo innecesario reformar ya lo que ya está en la ley, ahí lo que falta es que los usuarios y los organismos de control, y la Superintendencia que tiene la vigilancia de que las secretarías de tránsito cumplan sus funciones, pues que los investiguen y los sancionen, porque seguro que no lo vuelven hacer, ese es mi tema, porque yo veo con preocupación que ahora antes se va a alargar más, o sea la prescripción ya esta, un funcionario que ya sabe que en la norma, en la ley le da tres años para que tome una acción y no la hace y entonces prescribe, entonces no se pueden tomar cinco, son tres años, porque eso ya está allí y por eso yo no veo necesario.

Remito a la otra modificación autoridades de tránsito, miren hoy en día los alcaldes, los gobernadores cambian el nombre a las secretarías que tienen que ver con el tránsito y el transporte de su jurisdicción, entonces ellos le colocan secretaría de tránsito o secretaría de tránsito y transportes, o hoy en día secretaría de movilidad, pero la autoridad de tránsito encierra cualquier nombre que le coloque, más adelante le irán a cambiar otro nombre cuando se modernicen, la palabra correcta es autoridades de tránsito de la jurisdicción, por eso no es cierto que se confunda con las 12 o 13 autoridades de tránsito que están ahí en el artículo y que leyó el compañero ponente Wilson Gómez, que está el Ministerio de Transporte, esta la policía de tránsito, ellos no pueden ir a hacer el cobro, es la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, ellos son los que están autorizados por ley para hacer iniciar esa acción de cobro ejecutivo por estas infracciones de tránsito, la palabra correcta es autoridades de tránsito, no las encierra a todas, menciona si el artículo 12 o 13 autoridades, pero de la jurisdicción donde se cometió la infracción por decir algo Bogotá, aquí hay una infracción de tránsito, no puede ir la policía de tránsito a iniciar el cobro ejecutivo y ni el Ministerio de Transporte, ni las otras autoridades que dice allí la ley, si está dirigido a la secretaría de movilidad que es la que tiene la delegación del alcalde en materia de tránsito y transporte en la jurisdicción de aquí de la capital de Bogotá.

Estoy de acuerdo sí, no sé de pronto como quedaría ahí, ustedes los que tienen experiencia como quedaría ayudarle a la Policía de Tránsito y Transportes cambiando esa terminología de locaciones por infraestructura, porque si en realidad veo necesario que tengan ese apoyo con el 50% que ellos están recaudando de las infracciones de tránsito que ellos elaboran su cuerpo de agentes, porque en realidad si están teniendo inconvenientes es necesario, ellos no pueden estar por

allá de posada, de arrendamiento porque una policía especializada que el país la necesita en materia vial, en materia de prevención de las carreteras y de los municipios ahora en convenios con algunas autoridades locales; es reiterarles que eso ya está en la ley, que no podemos confundir que ahora los municipios no están dejando de recaudar, eso ya es problema de ustedes, que no inicien su cobro, no lo podemos confundir con que están perdiendo los recursos, no, porque no es la filosofía de este proyecto, porque si ellos no lo cobran ellos ya verán, pero si queremos es defender al usuario que es lo que yo he entendido pues defendámoslo con lo que estaba, exijámosle a la gente de control que defienda los usuarios, pero no reformemos lo que ya esta reformado y que esta ya bien establecido ahí con el término de tres años. Muchas gracias.

Presidente:

Yo creo que aquí lo que deberíamos de aprovechar también y aquí está el ponente es que queda un párrafo o una parte inicial del articulado donde verdaderamente se castigue a aquellos funcionarios que tienen que practicar los tránsitos departamentales o municipales en cada una de las ciudades o departamentos, que sean sancionados por la Procuraduría General de la Nación en ese aspecto, porque como dice usted la inoperancia no depende tampoco de la ley sino también de las facultades que se le dan dentro de la misma, para que esa inoperancia prosiga y se mantenga permanentemente en cada uno de los casos, creo yo, no sé el señor ponente que dirá al respecto, tiene la palabra el doctor Wilson Arias, después el doctor Iván Agudelo y después el doctor Tavera.

H.R. Wilson Arias Castillo:

Presidente, primero para declarar mi acompañamiento del proyecto, creo que hay un esfuerzo importante del ponente para intentar indagar sobre los asuntos del objeto del proyecto inicialmente presentado y que le ha correspondido sustentar, igual sentido de la indagación acerca del propósito del proyecto en materia de la señalada, declarada pretensión de favorecer a los usuarios del servicio.

Solamente para compartir con el doctor Wilson Gómez la siguiente inquietud, si efectivamente la técnica legislativa de integración permite remitirse a otra instancia normativa en este caso el Código de Procedimiento Civil, veo si esa es la sustentación, veo innecesario adicionarle al cuerpo del proyecto de ley en discusión los apartes relacionados con el mandamiento de pago que se ha hecho referencia en esta discusión, como quiera la Ley misma establece los términos a partir de la demanda y agregarle un nuevo móvil o un nuevo punto de referencia para la prescripción sería algo así como ampliar el menú de las autoridades para poder en uno u otro caso modificar esa fecha de la prescripción, creo que en todo caso no se temperaría muy bien a la declarada pretensión de beneficiar en este caso al usuario de los servicio, al ciudadano común y corriente, objeto de esta regulación.

Comparto la observación según la cual y me gustaría que el doctor Wilson Gómez sustentará un poco más su punto de vista sobre el tema, comparto en principio la observación según la cual las autoridades de tránsito de la jurisdicción pueden hacer la denominación más genérica que pudiera dar el legislativo a este caso en particular, un poco ya aquí se ha señalado de que manera también institutos, secretarías de movilidad, de tránsito o dependiendo de la estructura orgánica que se dote el correspondiente municipio por ir a darle tantas denominaciones como mil y pico de municipios pudieren determinar en este caso hacerlo, de modo que se trataría de buscar en

todo caso la denominación más genérica, más universal, más impersonal y genérica de modo que pudiéramos digamos agrupar la mayor cantidad de denominaciones.

En mi caso particular doctor Wilson Gómez, creo que podría ser la autoridad de tránsito de la jurisdicción la que aplicara, pero creo que tratándose de un asunto básicamente de denominación, si el doctor Wilson Gómez logra encontrar la figura no solamente más genérica sino más sintética, porque si no tendríamos que legislar algo así como por la vía de la ejemplificación, tantos nombres de la ley como municipios o posibilidades tuviera, de modo que yo me inclinaría un poco por lo que ha recomendado el doctor Jairo Ortega y comparto la solicitud del ponente en el sentido de modificar la denominación, aunque de verdad se ha hecho muy buen apunte a propósito de cuál es el destino de esa infraestructura, de modo que la modificación en principio de locación por infraestructura pareciera corresponder a la solicitud que nos ha hecho y la comisión bastaría con que lo hiciera, estaría respondiendo a la solicitud de la Policía.

Pero si el ponente encontrara una forma de remitir más exactamente esos recursos de modo que no resulten digamos pudiendo ser aplicados a otros asuntos de la policía por fuera del orden aquí planteado, que el espíritu es digamos aplicarlo a los asuntos operativos de la dirección de transporte, pues resultaría digamos también de esperar una redacción de parte del doctor Wilson Gómez, yo declaro mi intención de acompañar al doctor Wilson Gómez en todo su esfuerzo, creo que ha hecho un esfuerzo muy importante desde el punto de vista de su ponencia, pero pienso que las observaciones que se han hecho aquí son del todo justificadas y me parece que tiene un contenido que podría doctor Wilson Gómez contribuir apreciablemente a mejorar el contenido de su articulado propuesto. Gracias Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Iván Darío Agudelo Zapata.

H.R. Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias Presidente, un saludo a todos los que nos acompañan ya en esta tarde, yo quiero acompañar al doctor Wilson Gómez en las propuestas, pero hay una que si quiero llamar la atención frente a lo que también decía el compañero Jairo Ortega, a raíz del aplazamiento la semana pasada yo tenía una inquietud y era el término de la platica, de cómo afectaba esto a los municipios, por eso solicité unos conceptos a la Federación Colombiana de Municipios y a la Secretaria de Movilidad de Bogotá que me voy a permitir si ustedes son tan amables de leer la respuesta frente al tema, la solicitud que se le hizo a la Federación Colombiana de Municipios, la firma la doctora Sandra Milena Tapias, Directora Nacional, cuando se le pregunta cuál sería el impacto para las finanzas municipales de establecer una prescripción del mandamiento de pago en los términos fijados por el artículo primero del proyecto de ley, dice así:

“Teniendo en cuenta el monto de cartera establecido por concepto de infracciones de tránsito de acuerdo a lo reportado a la base de datos SIMI por las autoridades de tránsito a nivel nacional se tiene que el impacto en las finanzas municipales como consecuencia de la adopción de dicha norma sería negativo, toda vez que el término prescriptivo contenido en el artículo propuesto en el proyecto de ley 013 de 2010 sería reducido a un año contado a partir de la expedición del mandamiento ejecutivo de pago, perjudicando la buena gestión de aquellas administraciones que en ejercicio del proceso contravencional inician la ejecución de sus sanciones con prontitud”, y aquí viene la otra parte.

“Por el contrario beneficia a aquellas administraciones que presentan retrasos en la expedición de los mandamientos de pago, toda vez que si el mismo es proferido ad- portas de vencerse el término de los tres años definidos para la prescripción le otorga un año más contado a partir de la expedición del citado mandamiento.

Con lo anterior, se corre el riesgo de que dicha conducta se vuelva una constante al interior de las administraciones municipales, que ante el temor de no poder efectuar la notificación del mandamiento ejecutivo dentro del año señalado esperen casi el vencimiento de los tres años de prescripción para poder contar con un año adicional a efectos de surtir los trámites de notificación, dicen que dicha propuesta no es una herramienta eficaz para lograr el cobro de la cartera vigente por parte de las autoridades de tránsito, por el contrario dicho recurso que ostentan la calidad de públicos son susceptibles de no ser cobrados ante la presencia de un término de prescripción mediante la existencia de la normatividad vigente”, eso es lo que enuncia la Federación firmada por la doctora Sandra Milena Tapias.

La resoluciones expedidas de cobro coactivo o sea actos administrativos y también ellos dicen que no todas los organismos de tránsito del país reportan los actos administrativos como cobro coactivo es de 245 mil millones, pero la cartera al día de ayer 11 de octubre de 2010 es de 2.5 billones, a mi me gustaría inclusive dejar en la Secretaría el documento de la cartera con corte.

Entonces, es importante que podamos mirar realmente que tan efectivo puede ser, como decía el doctor Jairo Ortega si realmente ya existe un instrumento, o de pronto de buscar sistematizarlo, es indudable que es mejor que quede sistematizado en un solo documento y no que quede una norma para remisión, sino que quede

en un solo documento, yo creo que sería interesante que se analizara ese tema porque es la Federación la que está enviando este concepto señor Presidente. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Tavera.

H.R. Didier Alberto Tavera Amado:

Gracias Señor Presidente, para unirme a su proposición de cómo sería importante que el señor ponente pudiera agregarle y darle realmente unas herramientas sancionatorias, no solamente a quienes deben sino también a quienes intenten atentar contra el erario de cada uno de los particulares que van allí a pagar y que son víctimas de estos nuevos acuerdos de pago cuando ya esta prescrita la acción y para respaldar la petición del señor General Palomino, en como realmente poder modificar esta palabra de locaciones por infraestructura, porque como vemos la situación nada más de Cundinamarca de 700 hombres que cuenta la policía para tres habitaciones o tres cuartos y con una sola unidad sanitaria es imposible, unas condiciones precarias.

Quienes pudimos asistir al Congreso de COLFECAR en el encuentro de Cartagena de transportadores, vimos la situación que viene adelantando en este momento la Policía de Carreteras y se hace necesario darle las herramientas y como no Honorable Representante Wilson Gómez respaldar su proposición que realmente esta plata se destine es al tema de Tránsito y Transporte, la Policía de Carreteras y no que se vaya de pronto a desviar a otros fondos de la Policía Nacional que allí pues todos tenemos necesidades, pero allí hay una necesidad sentida, que el cobro de estas multas vayan realmente es al

tema de la Dirección de Tránsito de Transporte de Policía señor Presidente.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Wilson Gómez, advirtiéndole que ya entramos nosotros en la discusión del informe de la ponencia y entramos ya a la discusión de cada uno de los artículos como hay modificaciones en cada uno de ellos, no sé si va a presentar la respectiva ponencia a todas las sugerencias que han hecho los demás Representantes más las que usted tenga a bien hacer y si la hacen en cada uno de ellos, o usted ve si se aplazaría para que verdaderamente quedara el texto bien conformado como debía ser en su respectiva aprobación en el momento en que se termine la discusión.

H.R. Wilson Gómez Velásquez:

Gracias Presidente, yo por supuesto quiero agradecer la solidaridad de mis colegas, sobre el análisis que se ha hecho de la respectiva ponencia quisiera brevemente dar alguna especie de respuestas a algunas inquietudes que ellos han sugerido, yo creo que en otras, en el caso del doctor Ortega precisamente las apreciaciones que hace él sobre lo que viene sucediendo más razones me dan para que solicite la aprobación de esta ponencia, porque fíjese usted doctor Ortega que si ya estuviera inmerso en la ley como usted lo señala, las herramientas y esto estuviera operando pues simplemente no tendríamos la dificultad de las cifras que aquí se han demostrado, que hacen falta por recaudar por parte de las administraciones locales como consecuencia de que o bien no operan adecuadamente o bien hacen caso omiso a la ley so pretexto de que en ella no hay claridad.

Por esa razón, usted dice ya existe dentro de la ley que iríamos a legislar sobre lo ya legislado, pero efectivamente lo que viene sucediendo en los municipios demuestra que la ley actual es inoperante, le hacen falta unos elementos de juicio que le permite al funcionario cumplir con su deber, por supuesto no se trata aquí de favorecer simplemente al ciudadano para incentivar la cultura del no pago ni más faltaba, ese no es el sentido de nuestro proyecto, de lo que se trata por el contrario, es de obligar a que las autoridades cumplan con su función de cobrarle al ciudadano como corresponde y no como sucede hoy que si bien el ciudadano no se acerca a pagar pues obedece a que el propio Estado, cada uno tiene su responsabilidad doctor Ortega, cada uno o tenemos nuestra responsabilidad tanto el ciudadano como el Estado, el ciudadano de acudir a pagar oportunamente con la infracción cometida pero también el Estado de cobrarle a ese ciudadano porque es su obligación y es su deber constitucional y legal como así se lo atribuye en este caso la ley, pero que no se viene cumpliendo.

No es cierto que se vaya a ampliar el plazo de la prescripción de tres años a los cinco años, por el contrario si se da lectura al texto que se ha presentado, lo que se pretende es garantizar que esos funcionarios que hoy hacen caso omiso a la ley no se apeguen a esa ley general que es la del Estatuto Tributario que señala los cinco años, sino que se acoja a la del Código de Tránsito que es la de los tres, precisamente para que el ciudadano hoy no tenga esa oportunidad de que van a dar otra gabela más como lo señala el Estatuto Tributario, sino que se apegue al Código Nacional de Tránsito sobre los tres años y sobre el año que se habla cuando usted emite el mandamiento de pago, el año del que estamos hablando es de la notificación del mandamiento de pago, porque vuelvo y reitero la autoridad tiene la

obligación de notificar al ciudadano y decirle que tiene una deuda con el Estado a través de esa entidad que representa el ente territorial, porque como hoy no sucede así, vuelvo y les explico el mismo ejemplo que coloquialmente les puse aquí, sucede lo que le podría suceder a Wilson Gómez cuando cometiese una infracción, en la capital de la República, es que comete la infracción le entregan el comparendo pero ello no tiene fuerza ejecutoria para que yo esté obligado a pagar, por eso viene el siguiente proceso que es el de la emisión del mandamiento de pago, pero resulta que para el caso nuestro emiten el mandamiento de pago y lo que hacen los funcionarios en la Secretaria de la Movilidad, caso Bogotá y caso otros municipios como lo he demostrado con las cifras es archivar en la carpeta de ese deudor moroso que se llama Wilson Gómez un mandamiento de pago que jamás me es notificado, obligación que tiene la autoridad hoy en día de notificarle al ciudadano el mandamiento de pago, con esa notificación, una vez notificado empiezan a correr los tres años únicamente, los tres años a que tiene derecho que están hoy incluidos en esta ley, si no emite mandamiento de pago y no notifica lo que se está diciendo es que como tiene un año de plazo para notificar y si no lo hace por supuesto prescribe la deuda que eso es otra situación, pero tiene un año la autoridad para notificarle al ciudadano, porque corresponde a la autoridad ejercer su función que es la de cobrarle al ciudadano la deuda que tiene con el Estado a través de esa infracción que cometió.

Si hoy estuviera funcionando y operando correctamente, pues simplemente esas cifras que les he demostrado no registrarían, precisamente porque nadie asume por parte del Estado el dolor que implica a ellos para salir a recuperar unos recursos y muchos de ellos queridos compañeros se han perdido. Déjeme darles las cifras redondas, mire 828 mil millones de pesos hacen parte hoy de todo lo

que las secretarías de la movilidad o de tránsito o como se llame la autoridad de tránsito están cobrando sin acto administrativo, esos 828 mil millones de pesos queridos compañeros ya prescribieron, pero no se ha expedido el acto administrativo que reconoce la pérdida de los mismos, es decir que las autoridades intentan seguir cobrando al ciudadano algo que ya por ley a perdido fuerza ejecutoria, y aparte de eso hay 205 mil millones de pesos que también prescribieron, pero que ya ellos reconocieron que fue imposible de recuperar y que no tienen otra opción más que la de expedir la caducidad de la deuda, que es la prescripción de la deuda.

Si hacemos un comparativo, estamos hablando de un billón 33 mil millones de pesos que el Estado está perdiendo, precisamente está perdiendo porque ya reconoció que no pudo recuperar 205 mil y 828 mil que ya prescribieron, pero que el Estado intenta caerle al ciudadano para recuperarlos cuando estos ya perdieron fuerza ejecutoria.

¿Por qué razón? Porque la ley no es clara infortunadamente, como la ley no es clara se están perdiendo estos recursos y claro hoy si aprobamos el proyecto de ley, pues por supuesto muchos de estos ciudadanos encontrarían la tabla de salvación, porque podrían acudir de manera inmediata, es que yo estoy hablando de aquellos ciudadanos que no conocen ni el derecho ni tienen oportunidad de contratar un abogado y en este país de leguleyos donde infortunadamente los funcionarios interpretan la ley a su acomodo sin ser abogados, pues se pasan la faja la misma y de paso quién lleva del arrume, el que lleva el arrume es el ciudadano común y corriente, aquel que no tiene ni acceso al conocimiento de la ley y por supuesto menos la posibilidad de contratar un abogado que son la inmensa mayoría de aquellos también trabajadores que en las carreteras o en

las vías de estas ciudades han caído en manos de la Policía, pero que de aquí en adelante si aprobamos el proyecto de ley no tienen salvación, porque estamos obligando a la autoridad local a que cumpla con su deber de notificarle a ese ciudadano que tiene un compromiso con el Estado y si obligamos a que la entidad territorial cumpla con su deber seguro estas cifras nunca se van a volver a registrar, sino que por el contrario el recaudo aumentara y el recaudo aumentara en beneficio de que, en el caso de lo que explicaba el General aquí de los entes territoriales donde se emitió el comparendo, es decir si a mí en Sogamoso, un día visitando la bella represa algún policía conocido como policía de carreteras me impone un comparendo ese municipio tiene derecho al 50% del comparendo y el otro restante 50% va a la Dirección de la Policía de carreteras y entonces el General ahí para terminar vuelvo y repito nos pide la modificación del término locaciones al final del parágrafo dos del término locaciones por infraestructura.

Ustedes por supuesto que tienen legalmente porque he expresado sus temores de que esos recursos que hoy ascienden más o menos a 18, 20 mil millones de pesos al año para donde irían a coger, entonces dicen que también debe ir a la capacitación, pues yo quiero leerles la parte final del parágrafo que dice: “que el 50% irá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional con destino a la capacitación de personal adscrito”, ojo que ya está inmerso en el parágrafo, planes de educación y seguridad vial que adelanten esta especialidad a lo largo de la Red Vial Nacional, locaciones que lo cambiaríamos por infraestructura que suplan necesidades del servicio y la construcción de escuelas de seguridad vial en la Policía Nacional, es decir que yo creería que no valdría la pena modificar más el parágrafo porque ya se hace claridad que debe quedar esa plática

destinada a la capacitación de nuestros agentes policiales, pero les daríamos la posibilidad que también de esos recursos destinen una posibilidad a que construyan unas unidades habitacionales acorde como también un agente de policía lo merece y no como nos lo enseñaba hoy el general Palomino que vemos tres habitaciones para un número de 150 unidades policiales con un solo baño que eso en realidad pues no se compadece con la labor que ellos adelantan, por supuesto en beneficio de la inmensa mayoría de los colombianos.

Les repito queridos compañeros, yo así con la generosidad que he recibido de parte de ustedes, de acompañarnos y de enriquecer el proyecto si a bien lo tienen Presidente yo estoy dispuesto a que aplacemos la discusión del proyecto para que armemos un articulado estrictamente unificado y no tengamos esta colcha de retazos que tenemos hoy, sino que en el próximo debate ya nos centremos sobre un solo articulado que hayamos organizado en consenso todos y cada uno de ustedes, muchas gracias.

Presidente:

Muy bien, entonces para dejar algo para hablar algo, en la próxima continuidad de la ley, entonces damos por aplazado el debate sobre el informe de ponencia con tal de ajustar y enriquecer los ajustes que se tengan que hacer en sus respectivos artículos en los contextos fijados en la ley, entonces proseguimos con la proposición de aplazamiento sírvase llamar a lista señor Secretario.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber

Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando

Se declaró impedido el Honorable Representante Vásquez Villanueva Silvio.

Secretario:

Ha sido aprobada la proposición de aplazamiento Señor Presidente.

Presidente:

Entonces queda aplazado para la próxima sesión o cuando la Mesa Directiva crea conveniente una vez sea modificado los diferentes artículos si es a bien de la ley 769, la subcomisión entonces quedan los doctores: Ortega, Rodríguez, Agudelo, Barrera y el ponente lógico, es la subcomisión a la modificaciones que tienen que hacerle, con la presencia y la aprobación del señor ponente.

Tiene la palabra el doctor Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Ya que se hablo aquí de la Federación de Municipios sería muy importante que ojalá pudiésemos invitar a la Federación, a su director ejecutivo porque es que vale la pena hacerle un seguimiento a propósito hablando de recursos de cuánto es que los municipios les están girando a la propia Federación y cuál es la contribución que hace la Federación precisamente a todos los programas de proyectos de seguridad vial en el país, este debate y este artículo nos dan pie para hacer también un seguimiento a un tema que de pronto nunca hemos tocado y que tiene que ver precisamente con uno de los graves problemas que tenemos de seguridad vial en el país y la propia Federación tiene una obligación con todas las entidades territoriales.

Presidente:

No hay ningún problema doctor Barrera, entonces en el momento en que ya se renueve el debate y la discusión del proyecto, entonces le daremos como una sesión informal para que el señor Director de la Federación de Municipios de Colombia haga su respectivo intervención.

Tiene la palabra el doctor Iván Darío Agudelo.

H.R. Iván Darío Agudelo Zapata:

Gracias Presidente, yo quiero resaltar la cordialidad y yo creo que es en aras siempre de engrandecer el debate y de construir lo que siempre hemos planteado y ya que se decida por la Mesa Directiva y si es la subcomisión o el ponente de que se invite al director de la Federación de Municipios, pero también algunas secretarias sumamente importantes a las cuáles yo también le pedí el concepto,

como es la misma Secretaría de Movilidad acá en el Distrito, acá de Bogotá que es fundamental.

Mire Señor Presidente, yo aquí le mostraba a nuestro compañero Luis Guillermo Barrera que en Sogamoso solamente están en cuentas por cobrar en la cartera al día de ayer solamente en su ciudad 6.586 millones o sea que esto es de vital importancia, porque se trata de la platica para que realmente la podamos utilizar en aras de una movilidad adecuada y también de preservar la vida de los transeúntes, muchas gracias Señor Presidente.

Presidente:

Doctor Ciro Rodríguez en el uso de la palabra.

H.R. Ciro Rodríguez Pinzón:

Gracias Presidente, pedirle a usted y a los Honorables Representantes por cortesía con los funcionarios que hoy nos acompañan acá del Ministerio de Minas, de la CREC y de Planeación Nacional, que el punto que está en el número tres lo tratemos enseguida para escucharlos a ellos y también por la importancia del proyecto que tiene que ver con los subsidios de energía eléctrica y de gas. Gracias Presidente.

Presidente:

Doctor Ciro Rodríguez es que el doctor Jairo Ortega tenía que ir a cumplir una cita muy importante en este ponente y él es el ponente del siguiente proyecto que se va a entrar a discusión, entonces en vista de que él no esta le sugiero a los Honorables Representantes aplazar esta discusión y entraríamos al punto tres que es el debate del último

proyecto que tenemos para el día de hoy, tiene la palabra el doctor Wilson Arias.

H.R. Wilson Arias Castillo:

Presidente en el siguiente sentido, según el propio orden del día lo informa la publicación en la Gaceta correspondiente al proyecto de Ley No. 001 de 2010 “por el cual se modifica el artículo 3 de de la ley 1117 de 2006”, no aparece publicada, razón por la cual Presidente creo yo que por razones del Reglamento no sería dable que abordáramos el punto y creo que podríamos inclusive para preservar el orden de la Comisión notificarnos de ello y aplazarlo Presidente, no vaya a ser Presidente que por hacerla bien y por favorecer a nuestros funcionarios terminemos incurriendo, no aparece en el orden del día.

Presidente:

Señor Secretario infórmele a la Comisión si este proyecto ya fue publicado en la Gaceta del Congreso, porque si lo aprobamos ahorita, entraría una ilegalidad constitucional, y cualquier persona podría demandar este debate y la aprobación por ende de la aprobación de la ley, entonces señor Secretario tiene la palabra e infórmele a la Comisión si ya fue publicado en el diario oficial.

Secretario:

Señor Presidente el orden del día se repartió la semana pasada la Gaceta 744 donde está la ponencia para primer debate del proyecto de ley 001 de 2010 se entrego ayer en todas las oficinas, aquí está el reporte de la persona que entrega los órdenes del día y las ponencias, donde el doctor Wilson Arias Castillo, oficina 412 lo recibió, MAFE.

Presidente:

Entonces usted da fé pública de que ya esto esta publicado en la Gaceta, entonces Honorable Representante el orden del día se aplaza el debate del proyecto de Ley 023 del 2010 Cámara “Por medio de la cual se establece medidas para promoción e implementación de modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica”.

Señor Secretario llame a lista para su respectiva aprobación de la Honorable Comisión Sexta.

Secretario:

**Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Roldán Avendaño Jhon Jairo
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando**

Secretario:

Ha sido aplazado la discusión del proyecto de Ley 023 señor Presidente.

Presidente:

Muy bien señor Secretario siga con el orden del día.

Secretario:

Proyecto de Ley No. 001 de 2010 Cámara “Por el cual se modifica el artículo 3 de la Ley 1117 de 2006.

La proposición con que termina el informe para primer debate es la siguiente:

Proposición

Con fundamento en lo expuesto proponemos que la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dé primer debate al proyecto de Ley No. 001 de 2010 Cámara “ Por el cual se modifica el artículo 3 de la Ley 1117 de 2206”, con el siguiente pliego de modificaciones.

De los Honorables Representantes,

Fdo: HH.RR. **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón** (coordinador ponente)

Jairo Quintero Trujillo, ponente

Luís Guillermo Barrera, ponente

Señor Presidente de conformidad ha sido invitado el Director Ejecutivo de la CREC, está presente el doctor Javier Díaz Velasco y tal como lo anuncio la Secretaría en representación del ministerio de Minas nos acompaña el doctor Andrés Enrique Taboada, Director de Energía del Ministerio y en representación del ministerio de Hacienda nos

acompaña el doctor Omar Montoya, Subdirector de Infraestructura y Desarrollo Económico de la Dirección General de Presupuesto Público de la Nación.

Presidente:

Muy bien señor Secretario, entonces vamos a darle discusión al informe de la ponencia que haya en secretaría.

Secretario:

Una sola Señor Presidente.

Presidente:

Entonces entro en discusión, entonces vamos a mirar el debate quizá primero quieren hablar los Honorables Ponentes, el doctor Ciro Antonio Rodríguez, el doctor Jairo Quintero Trujillo, el doctor Luís Guillermo Barrera, quiero empezar por ahí y después los funcionarios o uno de los ponentes empieza y terminan los otros dos ponentes con la participación de los demás miembros de la corporación, empieza el doctor Ciro Rodríguez como ponente.

H.R. Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Gracias Presidente, simplemente es como para ilustrar a toda la Comisión de que trata el proyecto de ley 001 del 2010, este proyecto de ley lo que persigue es ampliar a partir del 2011 la indexación con inflación de las tarifas de energía eléctrica que estaba establecido en el artículo 3 de la Ley 1117 de 2006 y mantener los topes de subsidios para los estratos uno y dos, esta Ley la 1117 en el 2010 la propuso el Gobierno Nacional, debido a que en el Plan Nacional de Desarrollo del 2002 se estableció la indexación con inflación de las tarifas de energía eléctrica y gas, pero sin ningún tope, entonces las tarifas venían

incrementándose y seguramente llegaba el momento donde los subsidios estos se hacían muy onerosos, por eso se les colocó estos topes a través de la Ley 1117.

¿Cuál es la preocupación hoy en día? Que esta ley tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010, si nosotros no aprobamos esta ley a partir del 1 de enero, los topes quedarían igual que en la Ley 142, o sea que para el estrato uno que hoy en día el tope es del 60% pasaríamos al 50% y por tanto la tarifa se incrementaría en un 25% más el aumento del costo de la tarifa y de la misma forma en el estrato dos pasaríamos en el tope que está actualmente del 50% al 40%, por eso es la importancia que vemos nosotros de que el Gobierno Nacional nuevamente apoye esta iniciativa y así evitar un incremento en las tarifas de energía y gas en los estratos uno y dos que superen pues realmente los alcances de esta porción de la sociedad colombiana. Gracias Señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias al señor Ponente, tiene la palabra el doctor Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias Presidente, en primer lugar pues para manifestarles que este proyecto de ley es una iniciativa del Honorable Representante Buenaventura León, que como bien lo expreso el doctor Ciro Rodríguez busca o propende por extender la vigencia de esos subsidios a los servicios públicos domiciliarios de energía eléctrica y de gas combustible para uso domiciliario, distribuido por red de tuberías de los usuarios pertenecientes a los estratos socioeconómicos uno y dos, digamos que dentro del marco constitucional y legal pues está amparado en el Capítulo Quinto de la

propia Constitución Nacional cuando en sus artículos 365, 366, 367 y 368 establece el deber del Estado de asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional y dispone que esos servicios públicos estarán sometidos a régimen jurídico que fije la ley.

Por su parte y como bien lo indico, igualmente el coordinador de ponencias el Plan Nacional de Desarrollo la Ley 812 de 2003, estableció o dicto los parámetros generales en lo que se refiere a los subsidios en las zonas no interconectadas, igualmente estableció un programa de normalización de redes eléctricas y subsidios para los estratos uno, dos y tres del sistema interconectado nacional.

En este sentido la ley del plan estableció la aplicación de los subsidios al costo de la prestación de los servicios públicos domiciliarios de estos estratos socioeconómicos uno y dos y que debería hacerse de tal forma que el incremento tarifario a estos usuarios en relación con sus consumos básicos o de subsistencia correspondiese en cada mes a la variación del índice de precios al consumidor, en desarrollo de esa ley del plan se aprobó la ley 1117 de 2006 y que esa 1117 de 2006 pues estableció los parámetros legales para la aplicación de esos subsidios a los estratos uno y dos de esos servicios públicos a que he referido, igualmente pues busca la optimización del servicio de la reducción de esas pérdidas no técnicas de todos los barrios normales del sistema interconectado nacional, por eso es supremamente importante creemos nosotros esta iniciativa y estamos solicitando la aprobación en primer debate de esta iniciativa que busca ampliar la vigencia de estos subsidios hasta diciembre del año 2014.

Esto permite instrumentar desde el punto de vista del régimen tarifario en lo dispuesto en el propio plan nacional de desarrollo en cuanto a los prestadores de servicios de energía eléctrica y gas combustible sin

perder de vista que esa ley 1117 de 2006 establece como dos mandatos primordiales, de una parte que las tarifas de esos usuarios beneficiarios de los subsidios en relación con sus consumos de subsistencia deben corresponder como máximo en cada mes a la variación del IPC y de otra parte establece que ese porcentaje del subsidio en ningún caso sea superior al 60% del costo de prestación del servicio para el estrato uno y del 50% para el estrato dos.

Igualmente, frente a la iniciativa hemos solicitado se incluya en ese proyecto de ley los incisos segundo y tercero del artículo que se pretende modificar por cuanto la propia norma establece claramente que esos porcentajes máximos establecidos no aplican para el servicio de energía eléctrica de las zonas no interconectadas por cuanto esos subsidios del sector eléctrico para estas zonas se otorgan en las condiciones que defina el propio ministerio de Minas y Energía considerando pues la propia capacidad de pago de los usuarios y además porque la propia Comisión de Regulación de Energía y Gas debe ajustar la regulación concerniente a este artículo, por eso le hemos solicitado a la Plenaria de la Comisión se incluyan también estos dos incisos a este artículo que venía contemplado en la propia Ley 1117 de 2006. Gracias señor Presidente.

Presidente:

El doctor Jairo Quintero tiene el uso de la palabra.

H.R. Jairo Quintero Trujillo:

Muchas gracias Presidente, yo creo que mis compañeros de ponencia han sido los suficientemente explícitos para motivar este proyecto, sin embargo lo único que nos queda es que queríamos y así lo solicitamos en el estudio de la ponencia oír a los funcionarios del Gobierno haber

que concepto les merece este proyecto para ver su verdadero respaldo fiscal sobre todo en el mismo.

Entonces, yo creo que vale la pena en este momento es oír a los funcionarios del gobierno. Muchas gracias.

Presidente:

Bueno agradecemos las intervenciones de los ponentes, los doctores Ciro Antonio Rodríguez, Jairo Quintero, Luís Guillermo Barrera, saludamos al doctor Andrés Taboada, Director de Energía del ministerio de Minas, al doctor Omar Montoya, Subdirector de Infraestructura de la Dirección General de Presupuesto y tenemos al doctor Javier Díaz Velasco, Director de la CREC, entonces tiene el uso de la palabra el doctor Javier Taboada, Director de Energía del ministerio de Minas, por el término de cinco minutos.

Dr. Javier Taboada, Director de Energía del ministerio de Minas:

Muchas gracias, básicamente como ustedes lo decían señores Representantes aquí tenemos un tema que de un lado tenemos un impacto fiscal y del otro lado un impacto social y lo que hay que ver es como buscamos compaginar ambos impactos, tenía una presentación que pase para hacer nuestra lista, básicamente es un cuadro debemos tener en cuenta que no solo está caminando este proyecto, sino que hay otro proyecto presentado creo que a través de otra Comisión en la que se busca quitarle la contribución del 20% al sector industrial.

Entonces, básicamente lo que hicimos fue pasar un cuadro en el que tenemos los escenarios de cuál sería déficit del fondo de subsidios que tendría que entrar a cubrir el Presupuesto General de la Nación con la contribución del 20% de los industriales con la contribución de los industriales rebajada al 10% y sin la contribución de los industriales

para el año 2011, teniendo en cuenta que del déficit de subsidios del año 2010 vamos a arrastrar hacia el año entrante más o menos 255 mil millones de pesos, es lo que está proyectado, que es lo que equivale al último trimestre, es decir el déficit del año 2010 quedando por pagar en el año 2011 el último trimestre y a eso le tendríamos que sumar el déficit del año 2011.

Entonces para ilustrarlos yo les dejo la presentación para que la pasen después, pero básicamente es esto, si cogemos la ley 1117 y la ampliamos y tenemos a los industriales sin contribución requeriríamos un billón 425 mil millones de pesos del presupuesto del año entrante para cubrir el déficit, si la contribución de los industriales se deja en un 10% requeriríamos un billón 350 mil millones de pesos, si la contribución de los industriales se deja como esta y ampliamos los topes de la Ley 1117 requeriríamos un billón 50 mil millones de pesos más o menos, si regresamos a los topes de la Ley 142 sin contribución de los industriales requeriríamos un billón 205 mil millones de pesos, si regresamos a los topes de la Ley 142 y se le cobra a los industriales una contribución del 10% requeriríamos un billón 175 mil millones de pesos y si regresamos a los topes de la Ley 142 y dejamos la contribución en el 20% como esta requeriríamos 875 mil millones de pesos del Presupuesto General de la Nación para cubrir el déficit que tiene el Fondo de Subsidios por la diferencia de que lo que recoge por contribuciones es mucho menor que lo que se pago por subsidios.

Ese es el escenario, en cuanto a eso pues el ministerio de Minas y Energía lo que hace es administrar el fondo como administrador de la información del fondo y hacemos los cruces y las conciliaciones reconociéndole a las empresas cuánto fue lo que pagaron por subsidios menos lo que recogieron por contribuciones, aquellas pocas que son excedentarias en las contribuciones les damos un plazo para

que consignen en el fondo los recursos y con esos recursos más la plata del Presupuesto General de la Nación que nos da el ministerio de Hacienda hacemos el pago a aquellas que son deficitarias en su esquema regional y eso es lo que nosotros hacemos.

Como les decía, este es un tema que de política social y un tema de política fiscal. Nosotros como Ministerio pues acogemos lo que se apruebe pero yo creo que el tema fiscal es un tema que debe tratar el ministerio de Hacienda y dentro de la Ley del Plan de Desarrollo que estamos estructurando, como parte del Gobierno le hemos expuesto tanto a Planeación Nacional como a Hacienda estos diferentes escenarios para que pues en Consejo de Ministros, etc, se tomen las decisiones sobre que esquema sería el que se adoptaría del 1 de enero en adelante, esa sería toda mi intervención y quedo atento a cualquier inquietud.

Presidente:

Bueno agradecemos la intervención del doctor Andrés Taboada, Director de Energía del ministerio de Minas, continúa el doctor Omar Montoya Subdirector de Infraestructura de la Dirección General de Presupuesto.

Dr. Omar Montoya, Subdirector de Infraestructura de la Dirección General de Presupuesto:

Gracias Presidente, vamos a hacer los planteamientos desde la perspectiva fiscal de la evaluación que se ha hecho en el ministerio de Hacienda del proyecto de ley.

Pues nosotros entendemos que el proyecto de ley en mención pretende modificar el artículo tercera de la Ley 1117 de 2006 ampliando por 4 años más el porcentaje de subsidios establecidos

para los estratos uno y dos, asciende a 60 y 50% respectivamente, lo mismo la continuación del límite del incremento tarifario para estos estratos que impone que las tarifas no podrían exceder la variación de índice del consumidor, al respecto es necesario señalar que antes de la vigencia de la Ley 1117 de 2006 los porcentajes límites a subsidiar eran los establecidos por el artículo 99 de la Ley 142 del 94 que disponía que para el estrato uno se subsidiaría hasta el 50% del consumo básico de subsistencia y para el estrato dos el 40%, la Ley 1117 del 2006 amplió en un 10% los límites máximos para cada uno de estos estratos, sin embargo lo ordenó de forma transitoria, ya que estableció estos porcentajes adicionales hasta el 31 de diciembre de 2010, se infiere que a partir del 1 de enero de 2011 se reactivara la aplicación de los porcentajes establecidos en la Ley 142 del 94 según las estimaciones efectuadas por el ministerio de Minas, la Nación dejaría de apropiarse recursos por concepto de subsidios de energía y de gas por un valor aproximado de 330 mil millones de pesos, de los cuáles 284 mil millones corresponderían al servicio de energía y 46 mil millones al del gas.

Con estas proyecciones en los 4 años de prórroga que está proponiendo, la Nación tendría que generar recursos adicionales por un valor aproximado de 1.3 billones de pesos a precios de 2011 y pues digamos que en la formulación del marco fiscal de mediano plazo de 2011- 2021 se hizo con unas consideraciones que tienen que ver con todo el efecto de la crisis económica que se presentó en el 2008 reflejada en 2009, vale la pena recordar y así lo ha expuesto el Ministro de Hacienda en la formulación del proyecto de presupuesto del 2011 que los ingresos corriente de la Nación cayeron el orden de 10 billones de pesos.

Teniendo en consideración esa situación y los escenarios potenciales de crecimiento de la economía que se formuló el marco fiscal de mediano plazo concordante con ello se hizo el marco de gasto de mediano plazo para los próximos años, se formuló el plan operativo anual de inversiones y el proyecto de presupuesto del año 2011 que se radicó y que está en discusión y próximo a ser aprobado, pues obviamente contiene un monto de subsidios equivalente a lo que establece la ley 142 del 94, es decir en la formulación del proyecto de presupuesto en el marco fiscal de mediano plazo, en el marco de gasto de mediano plazo no hay la consideración de prorrogar la ley 1117 en los alcances que tenía previsto, es decir en esa formulación de política fiscal no hay esta consideración de mantener ese 10% adicional, nosotros por lo tanto, dado que no existe una alternativa de financiamiento de ese valor que anualmente estaría del orden de los 330 mil millones de pesos, no podríamos avalar el proyecto de ley en su continuidad, dadas las otras necesidades que tiene el Gobierno Nacional para desarrollar las políticas que trae este nuevo gobierno como ustedes saben las locomotoras para generar el crecimiento sostenido y de esta manera hacer que las condiciones de vida de los colombianos mejoren de alguna manera o en la mejor manera.

De tal suerte Presidente que este es el informe que tengo a esta hora del día sobre el proyecto de ley en este primer debate, no habría como sustentar o dar el aval fiscal al proyecto de ley, dado que ese impacto que quiere mantener el monto de los subsidios para los próximos años no está previsto en el marco fiscal de mediano plazo.

Presidente:

De esta manera termina la intervención del doctor Omar Montoya, Subdirector de Infraestructura de la Dirección General de Presupuesto.

Doctor Ciro Rodríguez tiene el uso de la palabra en condición de ponente.

H.R. Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Gracias Señor Presidente. Yo quisiera pedirle a los miembros de la Comisión Sexta, si bien el Gobierno en estos momentos no da el aval a este proyecto, yo creo que el impacto social es bastante grande, ustedes mismos lo han dicho es de 330 mil millones de pesos en el Presupuesto, pero si no lo hace el Presupuesto General de la Nación pues lo harán los usuarios de estratos uno y dos, en la diferente jurisprudencia establece que durante el transcurso del trámite del proyecto se puede conseguir el aval, yo les pediría a la Honorable Comisión Sexta que aprobemos el proyecto en el día de hoy y que sigamos insistiendo ante el Gobierno Nacional que nos dé el aval para continuar con este proyecto, o que hagamos una reducción indexada en unos 4 años para que el impacto no sea de un solo momento sino que se pudiera indexar este aumento en por lo menos 4 años, que sigamos conversando con el Gobierno Nacional, pero que le demos trámite al proyecto, porque estos subsidios, estos topes vencen el 31 de diciembre, si nosotros no sacamos la ley en este periodo pues no tendría ningún sentido que la siguiéramos tramitando.

Presidente:

Están inscritos en su orden los doctores Luís Guillermo Barrera, Carlos Julio Bonilla, Wilson Neber Arias, tiene la palabra el doctor Luís Guillermo Barrera.

H.R. Luís Guillermo Barrera Gutiérrez:

Gracias Presidente, yo quisiera como coadyuvar la intervención del doctor Ciro Rodríguez, coordinador ponente en el entendido de que

ese régimen tarifario que está compuesto entre otros por las reglas relativas a los subsidios, se los estamos en el caso particular de este proyecto de ley pues otorgando a la población de menores ingresos, para que efectivamente ellos puedan pagar esas tarifas de los servicios públicos domiciliarios que por sobretodo cubran sus necesidades básicas insatisfechas, esa es la discusión, esta es una discusión sobre todo de un gran contenido social.

Uno cuando analiza el Presupuesto General de la Nación y ve que en gastos de funcionamiento estamos hablando de alrededor del 52% y uno cuando está hablando del Presupuesto Nacional de la Nación y ve que en el servicio de la deuda hay alrededor del 26% y que estamos hablando apenas de inversión del 21% y que no se refleja especialmente en las clases populares, en estratos uno y dos, es cuando más llamamos la atención del propio acompañamiento del Estado, el propio acompañamiento del Gobierno Nacional, creo que es allí donde podemos disminuir la brecha que se presenta en el país a lo largo y ancho de la geografía nacional.

Yo creo que es muy importante, sino por el periodo mismo que estamos estableciendo en este proyecto de ley sino por lo menos que le demos en los próximos dos o tres años la posibilidad de que este esquema de subsidios pueda seguir continuando el beneficio a la población de los estratos socioeconómicos uno y dos, quisiésemos repito que esa asignación se viese reflejada en los usuarios con menor capacidad de pago y cuando hablamos de usuarios con menos capacidad de pago yo no sé, no tengo exactamente la cifra aquí, pero yo estoy convencido de que superamos por lo menos los 9 o 10 millones de colombianos y de ahí la importancia del proyecto, de ahí el impacto social del proyecto, tratar de darle cristiana sepultura a una iniciativa de esta naturaleza con un gran impacto social de más de 9

millones de colombianos no nos lo perdonarían, esos 9 millones de colombianos de estratos uno y dos, por ello nosotros si solicitamos al propio Gobierno Nacional para que ojala se contemple la posibilidad de darle curso a este proyecto y que como lo manifesté si no es posible por lo menos en los próximos 4 años si que garanticemos la posibilidad de ofrecerle a estos beneficiarios de estos subsidios por lo menos la alternativa de los próximos dos años.

Es imperioso el estudio de este proyecto, como quiera que por su vigencia expira el propio 31 de diciembre del presente año, de ahí que es menester apreciados Representantes que ojalá hoy abordemos la aprobación del mismo y que ojalá nosotros le demos la posibilidad a que estos usuarios puedan a partir del 1 de enero del año 2011, pues tener la garantía de que el propio Gobierno a través de los recursos del Presupuesto General de la Nación le garantiza pues los subsidios de que trata la propia ley 1117 de 2006 en su artículo 3º. Muy amable Presidente.

Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Bonilla del departamento del Cauca.

H.R. Carlos Julio Bonilla Soto:

Gracias Presidente, quiero sumarme a las dos últimas intervenciones en el sentido de la preocupante situación en que quedaríamos nosotros que somos la representación del pueblo, nosotros que venimos aquí como voz de nuestras comunidades y reconocemos el costo y lo que implica en la canasta familiar de los colombianos el costo de energía, sin duda es muy complejo para uno como

Parlamentario pensar en que una iniciativa de estas muera o fenezca en manos nuestras, yo creo que le corresponde a otros.

Nosotros hemos venido aquí para defender los intereses de la ciudadanía y entendemos el respeto y la responsabilidad con que los funcionarios del Gobierno Nacional manifiestan el impacto fiscal que podría tener y por ello busquemos el espacio, nosotros le damos trámite para encontrar en qué punto estaría la posibilidad de darle continuidad a este proyecto de ley y lo digo de esta manera porque lo hablábamos con Diego Alberto Naranjo, ese es el elemento que preocupa a veces de proyectos de ley temporales, esta es una circunstancias hoy que las comunidades consideran ya propias, parte de su servicio y de su proyecto de desarrollo social y económico y hoy cuando uno encuentra Presidente que grandes regiones del país encuentran que las empresas de servicios públicos de energía están intervenidas.

Nosotros en el Cauca tenemos en lo particular una situación difícil, un departamento de 71% de la población en niveles uno y dos, la empresa intervenida, dificultades que empiezan a presentarse 15 y 20 días sobre prestación del servicio de alumbrado público, el sector privado en crisis en los meses de marzo, abril y mayo porque no se previó en la terminación del contrato de la compañía eléctrica del Cauca el costo de la energía comprado en bolsa y eso generó incrementos del 30 y pico por ciento en el valor de la tarifa para un ciudadano común y corriente.

Entonces, más allá de que aquí tendremos un debate a la Super servicios públicos de lo que ha sido el tratamiento de esa situación y la intervención nefasta que nosotros consideramos se ha presentado para el departamento del Cauca y para otros departamentos del país,

yo simplemente quiero manifestar que mi voto es positivo a este proyecto, que propendo por unos espacios y unos escenarios donde se pueda revisar el tema fiscal pero que quienes tenemos la posibilidad de influir la política nacional, tenemos que hacer apuestas para que este tipo de cosas no se presenten, porque estoy seguro que sería un caos social, un tema de orden público más en un país donde casi 900 de los municipios son niveles 6 y niveles 5, o sea que los ponen en una baja capacidad de pago a nuestras comunidades.

Muchas gracias Presidente y de una vez anuncio mi voto positivo a este proyecto de ley.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Wilson Arias del Valle del Cauca.

H.R. Wilson Neber Arias Castillo:

Gracias, yo solamente quiero agregar a los poderosos argumentos de los doctores, Ciro Rodríguez, Guillermo Barrera y Bonilla de los cuales quiero decir no solamente tomo nota sino que complazco, hay todo un arsenal argumentativo de la Comisión para respaldar la iniciativa del doctor Ciro Rodríguez, que ya dicho de paso quiero es señalar, no recomendaría que fuera ni dosificada en el tiempo, ni indexada, aquí lo que estamos haciendo es una conquista de los sectores populares en medio de una barahúnda de pérdida del poder adquisitiva de una parte de empleabilidad que todos los indicadores sociales deteriorados durante más de una década y que pienso no se compadecería una falta de atención ni de esta Célula Legislativa ni del Congreso de la República en relación con el tema, de modo que pienso es que lo que hay es que mantener el criterio que ha expresado el doctor Ciro Rodríguez.

Pero quiero hacer dos anotaciones sobre lo que ya se ha dicho, una lástima que no hayamos podido ver los cuadros, he tomado atenta nota, pero tenemos ocasión de comparar rubro por rubro, yo quiero solamente sacar una sola conclusión amén de que encuentro algunas disimilitudes aparentes dentro de lo que ha planteado cada uno de los funcionarios, mejor dicho las cuentas no me dan, pero no me voy a detener allí, es decir cuando en escenario de ley 1117 vs Ley 142, quisiera comparar cada uno de los que fueron presentados, porque en todo caso en uno y en otro momento cuando se plantea sobre el escenario 1117 un déficit de 1 billón 425 mil millones de pesos sin aporte para cubrir el déficit con aporte total del sector industrial vs 1 billón 350 mil con aporte del 10% del sector industrial vs 1 billón 50 mil sin contribución del sector industrial y se nos presenta después un cuadro en el marco de la Ley 142, esto es en lo que ustedes han definido como el plan de medida no plazo, que da otros valores, un billón 205 mil sin contribución industrial, un billón 175 mil con contribución del 10% industrial y 875 mil millones con contribución industrial del 20%.

La única conclusión para no adentrarme en las disparidades entre uno y otro que creo que son casi que obvias, tendremos ocasión de mirarlas en la próxima oportunidad, la única conclusión que yo arriesgaría es que desde luego que juntar la pretendida exoneración al sector industrial con los sectores de estratos uno y dos lo que hace es que digamos no permitir que se dé claramente el debate, es decir queda claro para la discusión que pesa más, es mucho más gravoso para el erario público exonerar el sector industrial en las cuantías señaladas que exonerar al sector de los estratos uno y dos, creo que la conclusión inicial es a la que tenemos que llegar.

En cierta medida, la participación de la exoneración de estratos uno y dos en las cuantías señaladas o el subsidio de esos sectores mejor en los estratos señalados resulta mucho menos importante y casi que de manera incontrastable con lo que se pretende hacer a ese sector industrial en las cuantías señaladas.

Es la única conclusión que arriesgo, porque ya tendremos ocasión de volver sobre el punto, me interesa solamente agregar a los argumentos presentados dos puntos.

Uno, el marco de mediano plazo y dos la iniciativa gubernamental en materia del gasto, sobre lo primero no sería la primera vez en todo caso que se modificara el marco fiscal de mediano plazo, en el año 2008 ya hubo una oportunidad por otras razones distintas de naturaleza social en todo caso en esta oportunidad creo que sería de mucho mejor residuo, digamos salirse un poco de ese marco fiscal para atender un clamor ciudadano que lo que fue en el 2008 que se hizo con propósito digamos de menos calado social. En lo que respecta a la iniciativa legislativa pues yo si quiero que exploremos como Comisión una jurisprudencia que creo que deberíamos estar dando alcance todos nosotros y es la que le permite al propio legislativo tener la iniciativa en materia del gasto, es decir se podría perfectamente a instancias del Congreso de la República plantear una modificación del proyecto de presupuesto a fin de darle curso a la solicitud de la Comisión, en todo caso para esos efectos quiero dejarlo como tesis, perfectamente sustentable no se requeriría el concurso del gobierno, uno esperaría que el gobierno sencillamente participara de esta iniciativa, no quisiéramos pensar que se agoto tan rápidamente el ímpetu social del gobierno, quisiéramos obtener el respaldo gubernamental pero en todo caso si fuere necesario creo que los fallos

de las Cortes nos acompañan en la posibilidad de que sea el propio Congreso de la República quien tome tal iniciativa.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Jairo Quintero Trujillo como ponente del proyecto.

H.R. Jairo Quintero Trujillo:

Bueno, yo simplemente Presidente quiero pedirle al Gobierno que aquí hay que hacer un esfuerzo, el impacto social que implica para estos estratos uno y dos el quitarles el subsidio yo creo que el gobierno no lo puede dejar de un lado, y yo creo que el esfuerzo que se haga por estos estratos es imprescindible para lo que requiere en cuanto a lo que se quiere en darle apoyo a todas estas personas más desvalidas en toda nuestra sociedad.

De tal forma, que yo creo que vale la pena así lo presentamos una ponencia positiva pero a sabiendas que el gobierno tiene que hacer definitivamente un esfuerzo grande para poder atender esta iniciativa, que además ellos sienten casi como un derecho adquirido que hasta ahora lo han tenido. Muchas gracias.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Diego Alberto Naranjo, Representante del departamento de Risaralda.

H.R. Diego Alberto Naranjo Escobar:

Gracias Señor Presidente, no hay nada más permanente que una medida transitoria, la Ley de Servicios Públicos definió claramente hace algunos años la posibilidad de darle los subsidios a los usuarios

de servicios públicos y en el caso de acueducto y alcantarillado fueron los municipios los que hoy tienen que asumir esa responsabilidad al crear unos fondos de solidaridad de instrucción de ingresos para garantizar el subsidio en el acueducto y los municipios hoy no tienen como sostener esos rubros y en la Nación el tema de energía.

Yo que el gobierno, y somos amigos del gobierno, pero aquí hay que decirle también al gobierno que se siente con las empresas, es que las empresas de energía tienen que enfrentar una responsabilidad social, uno oye los informes de las empresas y todas generan utilidades en unas grandes cantidades de millones y las que no las generan pues es porque las han administrado de manera equivocada cierto, pero a mí me parece que aquí a las empresas de servicios públicos de energía y gas hay que ponerlas en cintura porque ellas también tienen que asumir una responsabilidad social, eso de ir a hacer una jornadita de cachuchas y chalecos que es lo que hacen algunas empresas es una responsabilidad social con los usuarios, y ahí yo invito a la Comisión Sexta a que llamemos a la Superintendencia de Servicios Públicos aquí, que la llamemos, porque es que aquí si ustedes no lo saben, en la legislatura pasada se presentó un proyecto de ley que buscaba por ejemplo eliminar el cargo fijo de las tarifas de acueducto, alcantarillado, las de energía ya se eliminaron y las de gas, hoy tengo entendido que la de gas tiene cargo fijo, si estoy equivocado me corrigen, ese proyecto también buscaba en término de energía que los contadores pasaran a ser propiedad de las empresas, ¿por qué?, porque las empresas de energía modernizan los contadores, cada año los cambian y al usuario no le preguntan si el contador está funcionando bien, regular o mal, no hay que cambiarlo, porque la empresa decidió cambiarlo y se lo cobran al usuario, entonces yo soy dueño de un aparato y otro señor me dice cuando tengo que cambiarlo

y me toca ir a comprarlo y lamentablemente el proyecto de ley se hundió porque la Superintendencia se opuso a eso, porque quiso proteger primero a las empresas.

Entonces, hoy que estamos aquí es la oportunidad para decir camine pues hagamos un compromiso, pero todos, porque es que siempre le pedimos es al gobierno y el gobierno ha hecho negocios muy grandes y el gobierno tiene unos huecos fiscales muy altos, pero al igual hay compromisos que hay que seguir cumpliendo, uno no puede dejar que la pobreza avance, es preferible aumentar el déficit fiscal a que nos aumente la pobreza, algo tendremos que hacer y lo primero que hay que hacer es llamar a las empresas, porque es que las utilidades están aumentando.

Yo llamo la atención respetuosamente, los modelos tarifarios, los modelos tarifarios no los entiende nadie, a mi me han mostrado esas formulas, me las han explicado por ahí 20 veces y no sé cómo es que calculan el modelo tarifario porque todavía no lo he podido entender, puede ser que soy muy ignorante y no he hecho el esfuerzo para entenderlo, pero el modelo tarifario hay que revisarlo porque aquí las tarifas nunca bajan, las tarifas de energía son las más costosas, las tarifas de energía y los servicios públicos son el factor que más afecta el ingreso de los ciudadanos el tema de los servicios públicos es el factor determinante en el ingreso de los ciudadanos.

Para terminar a mi me parece que este proyecto hay que votarlo positivamente y darle la discusión y avanzar, pero llamar a unos actores que hoy pienso que es necesario que estén aquí, la Superintendencia de Servicios Públicos tiene que asumir una responsabilidad, la Superintendencia se opuso a ese proyecto la vez pasada, claro es que la Superintendencia recibe unos grandes aportes

de las empresas de servicios públicos, no se sostienen cierto, con eso trabajan y los usuarios en algunas dificultades, yo si llamo respetuosamente la atención a los funcionarios que están aquí, a usted señor Presidente decirle que es importante que citemos la Superintendencia para que miremos cuál es la política y cuál es la directriz que tiene la superintendencia en temas tan sensibles como son los servicios públicos que hoy están afectando no solo en el tema de energía sino en todos los temas.

Quiero finalmente decirles que vamos a votar este proyecto positivamente para que entendamos y empecemos a entender que hoy estamos tocando, yo invito a todos los de la Comisión, decirles que el tema de servicios públicos es un tema trascendental y que ya estamos empezando a tocar hoy aquí uno y seguirá mucho más. Este va a ser un periodo en el cual los servicios públicos tendrán que tener una agenda legislativa muy seria y muy responsable y donde nosotros tenemos que dar un debate claro a las empresas, a la Superintendencia y al gobierno para que asuma con responsabilidad la oportunidad de poder decir a los usuarios que estamos aquí defendiendo sus intereses. Gracias señor Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Atilano Alonso Giraldo.

H.R. Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Gracias señor Presidente, veo como son las cosas, este proyecto de ley, un texto tan pequeño y mire el objetivo, el impacto tan grande y yo creo que para eso es que estamos, para buscarle solución y se legisla es para hacer justicia, yo creo si este proyecto de ley no pasa sería injusto de verdad con tantos colombianos y es que hay que mirar la

situación real del país, no me gusta el asistencialismo pero en este caso donde el nivel de pobreza es tan alto, ese porcentaje de desempleo tan alto no ayudarle a los colombianos con este subsidio me parece que es algo grave que nosotros tenemos que ayudar a buscarle solución y más cuando a diario se está hablando de regalías, de que el país va a tener una bonanza muy grande, que piensa esa mayoría de colombianos donde no les aprobemos este proyecto de ley y no escuchan sino hablar de regalías y de plata y de cantidades de billones que Dios quiera se den y ojala estén por encima de lo que esta pronosticado.

Yo creo que de verdad tenemos es que buscar solución, mire la intervención de Diego Naranjo, me parece bienvenida y eso es lo que tenemos que ayudar tanto el ejecutivo como el legislativo ayudar a buscar soluciones, y hay que aprobar en primer debate, pero no pensando que este proyecto no va a salir adelante, tenemos que todos tener esa actitud muy positiva, que este proyecto lo tenemos que sacar adelante y que hay que buscarle solución, que hay una reflexiones para el Gobierno, que me parece que este gran número de colombianos necesitan la ayuda vuelvo y repito, esto no va a ser para toda la vida.

Pero con esta bonanza que tenemos en regalías que aspiramos a que el porcentaje de desempleo disminuya, que el nivel de pobreza también disminuya pues entonces más adelante ya habrá la oportunidad para tomar decisiones, pero yo creo que este proyecto si se necesita y que es prioritario. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Didier Alberto Tavera Amado.

H.R. Didier Alberto Tavera Amado:

Gracias señor Presidente, efectivamente aquí recogemos los argumentos de todos los queridos compañeros de la Comisión y hay que llamar la atención, tenemos un país lleno de expectativas, un país que nos habla del primer empleo, un país que nos habla de las locomotoras, un país que nos habla del crecimiento económico que vamos a tener de las regalías y nosotros no podemos en este momento sin haber arrancado la locomotora, sin haber generado empleos seguirle nosotros incumpliendo a las expectativas de el pueblo santandereano, al pueblo colombiano de los estratos uno y dos y ya lo decía aquí el doctor Diego Naranjo, nosotros tenemos que hacer una revisión también a todas las empresas prestadoras de servicios públicos, que es donde también encontramos grandes falencias, en el caso de las electrificadoras en Santander nos generan todo el tiempo y los informes son positivos, deben superar esas ganancias que tienen.

Entonces, nosotros aquí tenemos que revisar muy bien, muy bien señor Presidente y antes de nosotros atender contra la canasta familiar, en desmontarles un subsidio que tienen en este momento los estratos uno y dos que ellos también asumen como propio pues démosles este compas de cuatro años, sabemos que el impacto fiscal es difícil en este momento para el Gobierno Nacional, pero no podemos trasladar ese impacto fiscal entonces a unos estratos uno y dos que están esperando que las cuatro locomotoras del Gobierno Nacional empiecen a dar su resultados, empiecen a dar sus frutos cuando veamos que hemos superado la pobreza, cuando veamos que hemos aumentado la generación de empleo, cuando las condiciones de vida de los colombianos hayan mejorado, en ese momento empezamos a ver como los desvirtuamos y como empezaríamos

también no en un desmonte definitivo sino de pronto pensando en la posibilidad de un desmonte gradual que podría ser una solución, pero no de golpe, en este momento generar un impacto a ir a desmontar un subsidio sin haberle generado crecimiento económico, sin atentar contra ellos, eso iría en detrimento de la calidad de vida de los colombianos.

Así que yo pienso, que el ánimo señor Presidente de toda la Comisión es votar positivo en este primer debate señor ponente doctor Ciro Rodríguez y estamos dispuestos a que ya si no hay más intervenciones a que tengamos ya aquí la votación y vamos a darle continuidad a este debate y que el Gobierno Nacional explore otras alternativas fiscales.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Jairo Ortega.

H.R. Jairo Ortega Samboni:

Gracias Presidente, bueno yo igual voy a votar positivamente el proyecto, pero tengo mis sugerencias y mis inquietudes, unirme a lo de Diego Naranjo, porque el esfuerzo, nadie va decir que el proyecto tiene un fondo social, nadie va a discutir que el proyecto no pase, que hay que subsidiar al estrato uno y dos pero porque el Estado, cuál es el esfuerzo pregunto de las empresas que prestan los servicios públicos, yo al igual conozco mi pueblo y otras partes donde allá no veo superávit, allá los dineros se van antes de entregar el informe final del ejercicio fiscal de una entidad, en asesores, en altos salarios de más de 10, 12, 15 millones de pesos, en interventores y por ahí es donde se esfuma la plata.

Entonces, yo creo que vale la oportunidad para traer en cintura no solamente a la Superintendencia que nos expliquen bien como es el sistema tarifario, porque prácticamente nosotros no lo entendemos, pero lo podemos entender y lo que entendemos es que nunca baja, nunca bajan las tarifas y esa es la responsabilidad que tienen que tener todas las empresas, esta de modo hoy la responsabilidad social empresarial, entonces donde está la responsabilidad social empresarial de estas empresas, que siempre lo hemos dicho tiene que haber una reinversión social de las utilidades de esas empresas, nunca se ve, ahora último cuando ven que se les están pisando los cayos entonces salen a hacer un torneo de fútbol, salen a entregar unas cachuchas, en los eventos sociales que hacen los gobiernos entonces van y ponen su stand y dan unos lapiceros, pero eso no es reinversión social, yo creo que la verdadera reinversión social es con unas bajas tarifas, entonces un buen momento para traer en cintura la Superintendencia a las comisiones que tienen que ver con la regulación de este sector de energía y a los otros sectores ponerlos en cintura, para los próximos años les mostramos a los colombianos, al país, a nosotros mismos de que estas tarifas hubo un beneplácito, yo creo que el Gobierno no tiene que hacer un buen ejercicio fiscal de 300 y pico mil de millones de pesos, sino que de pronto van a dejar 100 mil millones o de pronto menos.

Pero yo creo, que démosle paso, que se abra el debate en las próximas sesiones y poner en cintura, que ya es hora que lo pongamos en cintura con este Congreso renovado de más del 70%, entonces amigos del gobierno ayúdenos en eso que esto es bien para el país y bien para esos estratos uno y dos y para el gobierno que no tiene de donde más hacerle hueco fiscal a lo que está pidiendo y que es justo.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Caicedo:

H.R. José Edilberto Caicedo Sastoque:

Gracias señor Presidente, muy brevemente para unirme a la decisión de que le demos trámite positivo a esta iniciativa del Representante de Cundinamarca Buenaventura León, solamente un elemento que me parece sustancial y es que los grandes estudios de la CEPAL y de los servicios públicos en Colombia para la medición de la pobreza han determinado que no hay mayor generador de pobreza que los altos costos de los servicios públicos, por eso la Ley 142 dejó claro que se podrían cobrar servicios públicos que fueron pagables y es una primicia importante de equidad y de equilibrio en el cobro de los servicios públicos, yo creo que esto es apenas un pedacito de apoyo coherente con lo que debe ser y que le permita a los estratos más bajos que puedan tener acceso a los servicios públicos en unas condiciones mucho más justas para ellos, porque pues no tienen la capacidad de pago que pueden tener los estratos altos.

Pero adicional a esta me parece que es relevante la apreciación que hace el Representante Diego Naranjo en el sentido de que sentemos aquí o que traigamos aquí a la Superintendencia de Servicios Públicos, aquí hay una cantidad de temas, de una política clara del Gobierno Nacional en materia de la prestación de los servicios públicos, no quiero extenderme en el tema, pero no más hablemos del agua en bloque en Bogotá, se queda cayada y silenciosa la Superintendencia de Servicios Públicos frente a esos temas, se queda cayada frente al tema de la necesidad de construir la planta canoas que vale casi 2 billones de pesos y no le exigen a la Empresa de Acueducto de Bogotá que de inicio a un trámite tan importante como

ese, pero si aprietan a los municipios pequeños para que hagan los planes maestros de alcantarillado y le carguen eso al costo del servicio de alcantarillado a los usuarios.

Ese es un tema que hay que traerlo acá a colación y así como le estamos dando trámite a esta iniciativa podamos también en profundidad tocar mucho más con pertinencia este tema de los servicios públicos domiciliarios, me uno a la decisión señor Presidente y que le demos trámite positivo a este proyecto que beneficia a los estratos más bajos en nuestro país.

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Wilson Gómez.

H.R. Wilson Gómez Velásquez:

Gracias Presidente, de manera muy breve simplemente para por supuesto no pasar desapercibido y manifestar mi solidaridad con el autor del proyecto de ley, con el doctor Buenaventura León y por supuesto con los señores ponentes que a bien y a tiempo nos traen esta ponencia con el ánimo de que la convirtamos en ley de la República, ni más faltaba por supuesto y yo creo que el doctor Atilano Giraldo ha utilizado el término más adecuado que es el de decir que sin que nos guste el asistencialismo, porque un Estado asistencialista por supuesto no es progresista, también es cierto que en esta sociedad en la que nos encontramos es más que necesaria, que un Congreso de la República serio, sabiendo por la situación difícil, además por la que atraviesa muchos de nuestros compatriotas de los estratos uno y dos, necesiten de una manita del Estado y si bien estamos hablando de una cifra que preocupa al Gobierno Nacional, también es cierto que la misma se retribuiría en un servicio social que

significa mucho más que aquellos billetes que se puedan utilizar en el subsidio a los estratos uno, dos y tres, representa más la posibilidad de llevar en energía y gas domiciliario a muchos colombianos garantizándoles un subsidio que el evitar entregar unos recursos para que ellos lo puedan tener.

De esa manera estaríamos garantizándoles servicios prioritarios a los ciudadanos y como integrante de este partido, el partido social que es el partido de la U por supuesto que tanto el autor como los ponentes cuentan con nuestro respaldo para que lo convirtamos en Ley de la República.

Presidente:

De verdad uno debe de estar de acuerdo con el doctor Diego Naranjo, cuando habla del tema de los contadores, yo creo que cuando uno se sube a un bus uno no lleva la registradora, el dueño de la registradora es el dueño del bus, yo creo que toda la Comisión está de acuerdo en acoger la propuesta de nuestro coordinador en este tema, pero lo más importante que eso es el mensaje que le envía esta Comisión al País, de un gran contenido social, de algo que realmente impacta a los bolsillos de los colombianos más necesitados.

Anuncio que se va a cerrar la discusión del informe de ponencia, queda cerrada la discusión, señor Secretario por favor verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo

Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobado la proposición con que termina el informe del proyecto de ley 001 de 2010.

Presidente:

Señor Secretario sírvase entonces el articulado.

Secretario:

Dos artículos señor Presidente.

Presidente:

Sometámoslo en bloque el articulado señor Secretario, llamar a lista para verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobada en bloque el articulado del proyecto de ley 001 de 2010 señor Presidente.

Presidente:

Entonces en consideración el título y el querer de la Comisión que el proyecto de ley pase a segundo debate, Señor Secretario sírvase darle lectura al título del proyecto de ley por favor.

Secretario:

Título: Por el cual se modifica el artículo 3 de la Ley 1117 de 2006.

Presidente:

Se abre la discusión del título del proyecto y el querer de qué pase a segundo debate, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, señor Secretario sírvase verificar la votación.

Secretario:

Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando

Secretario:

Ha sido aprobado el título señor Presidente y el querer de la Comisión Sexta que este proyecto pase a segundo debate.

Presidente:

Entonces se nombran los mismos ponentes para segundo debate. Señor Secretario continúe con el orden del día.

Secretario:

El siguiente punto del orden del día Señor Presidente es proposiciones y varios.

Hay dos proposiciones y una constancia, vamos a darle lectura a la constancia.

Constancia
Sesión Comisión sexta Constitucional Permanente
Honorable Cámara de Representantes
Octubre 12 de 2010

En el día de hoy quiero exponer ante esta Honorable Comisión la difícil situación que atraviesa el departamento de Santander en razón a la ola invernal que afecta al país, y que ha ocasionado derrumbes y deslizamientos en las vías de 32 de los 87 municipios, siendo el caso más dramático la vía Socorro- San Gil en el sitio llamado Teherán, donde el paso vehicular quedo totalmente destruido impidiendo la circulación terrestre hacia la ciudad de Bogotá.

Esta situación demanda ayuda del Gobierno Nacional en forma prioritaria ya que se afecta el transporte de pasajeros y de carga generando pérdidas económicas, al tener que aumentar el tiempo del trayecto que normalmente se realiza en 12 horas a 16 horas por la desviación que debe realizarse por la troncal del Magdalena Medio y

que también acarrea sobrecostos superiores a cien mil pesos (\$ 100.000) en el valor de los peajes y del combustible.

Por lo cual solicitamos al Gobierno Nacional la disponibilidad de recursos y una solución pronta y ágil por ser esta una vía principal, para que nuestros transportadores y comunidad en general tengan acceso en forma oportuna hacia la capital del país y no se afecte tanto la economía como el sector turístico de nuestro departamento.

DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO

Representante a la Cámara

Esta constancia también se le hará llegar al Ministerio de Transporte, a la Sección de INVIAS, Sección de Emergencia y al ministerio de Hacienda.

Presidente:

Continúe con las proposiciones señor Secretario.

Secretario:

Hay una proposición aditiva de un debate que se está llevando a cabo aquí en la Comisión Sexta firmada por el doctor Wilson Arias y que dice así:

Proposición:

Cítese al gobernador del Departamento del Valle del Cauca doctor Francisco Laurido a fin de que participe con la apreciación de la

Gobernación dentro del debate de control político que adelantara esta Honorable Comisión al gerente de Acuavalle, doctor Alex Pascual a instancia de la proposición anteriormente formulada por el suscrito e invítese al alcalde del municipio de Cantagallo Sur de Bolívar.

Ahora viene la proposición que hay que someterla a votación Señor Presidente:

Proposición:

Cítese al Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios a la Comisión Sexta que oportunamente los cuestionarios serán radicados ante la Secretaria de la Comisión.

Fdo: HH.RR. Wilson Arias
Diego Naranjo
Carlos Julio Bonilla
Didier Tavera

Presidente:

Tiene la palabra el doctor Jairo Ortega.

H.R. Jairo Ortega Samboni:

Presidente haber si me permiten los compañeros para que también invitemos a los directores de las comisiones de regulaciones que ellos son la parte técnica que saben de esas tarifas y de que eso nunca baja sino que siempre aumenta.

Presidente:

Bueno entonces se somete a votación la proposición, más la aditiva del doctor Jairo Ortega, por favor verificar la votación señor Secretario.

Secretario:

**Agudelo Zapata Iván Darío
Amaya Rodríguez Carlos Andrés
Arias Castillo Wilson Neber
Barrera Gutiérrez Luís Guillermo
Bonilla Soto Carlos Julio
Caicedo Sastoque José Edilberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Gómez Velásquez Wilson Hernando
Londoño Jaramillo Juana Carolina
Naranjo Escobar Diego Alberto
Ortega Samboni Jairo
Patiño Amariles Diego
Quintero Trujillo Jairo
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tavera Amado Didier Alberto
Yepes Martínez Jaime Armando**

Secretario:

Ha sido aprobada la proposición Señor Presidente.

Presidente:

Muchas gracias señor Secretario, de esta manera queda agotado el orden del día a la 1:50 minutos de la tarde, recuerden que hay Plenaria a las 2 de la tarde, tienen 10 minutos para almorzar, mañana hay un desayuno a las 7 y 30 de la mañana en el ministerio de Industria y se convoca para las 9 de la mañana.

Se levanta la sesión siendo la una y cincuenta de la tarde (1:50 p.m.)

DIEGO PATIÑO AMARILES
Presidente

JAIME ARMANDO YEPES MARTIENZ
Vicepresidente

FERNEL ENRIQUE DIAZ QUINTERO
Secretario

Elaboro: SEVG