



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 41

Bogotá, D. C., viernes, 9 de febrero de 2018

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ACTA NÚMERO 19 DE 2016

(abril 14)

En la ciudad de Medellín (Antioquia) para Sesión Ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, jueves 14 de abril de 2016, siendo las 11:20 a. m. se reunieron los Senadores miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial del honorable Senado de la República, previa citación que les hiciera la Mesa Directiva de la Comisión en el Auditorio Guayacanes ubicado en la carrera 53 N° 40-31 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá Medellín (Antioquia), con el fin de desarrollar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para Sesión Ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, jueves 14 de abril de 2016, a celebrarse en el Auditorio Guayacanes ubicado en la carrera 53 N° 40-31 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá Medellín (Antioquia)

Hora 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Intervención del señor Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo, de acuerdo con Proposición número 10 del 30 de marzo de 2016

Proposición número 10

Cítese a sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, el día 14 de abril de 2016 en la ciudad de Medellín, con el objeto de analizar las diferentes figuras asociativas, previstas por la Ley 1454 de 2011, así como la planificación territorial.

Cítese al Ministerio del Interior doctor *Juan Fernando Cristo*, a la Ministra de Transporte doctora *Natalia Abello*, al Director del Departamento Nacional de Planeación doctor *Simón Gaviria Muñoz*, para que resuelvan los cuestionarios anexos, invítese al Gobernador de Antioquia doctor *Luis Pérez Gutiérrez*, al Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá doctor *Eugenio Prieto Soto*, al Alcalde de Medellín *Federico Gutiérrez Zuluaga*, a los Alcaldes que integran el Área Metropolitana del Valle de Aburrá incluyendo el municipio de Envigado y los del Oriente y Urabá Antioqueño, los Presidentes de las Asambleas y Concejos Municipales respectivos, los Órganos de Control, la Cámara de Comercio, la Academia y los Gremios.

Presentada por los honorables Senadores *Carlos Enrique Soto Jaramillo*, *Juan Manuel Galán Pachón*, *Susana Correa Borrero*, aprobada en sesión del 30 de marzo de 2016.

Cuestionarios:

Ministerio del Interior:

¿Cuál ha sido el avance y desarrollo de la Ley 1454 de 2011 respecto de la reglamentación de las Provincias y otras Figuras Asociativas allí previstas?

¿Cuál es el concepto e interés del gobierno Nacional para desarrollar éstas figuras jurídicas?

Ministerio de Transporte:

En su criterio ¿Cuál ha sido el manejo que le ha dado las Áreas Metropolitanas a la facultad que tienen como Autoridad única de transporte?

¿Han cumplido las metas y expectativas?

¿Se ha pensado por parte del Gobierno nacional fortalecerlas?

Departamento Nacional de Planeación:

¿Cuál es la visión que tiene en cuanto al desarrollo de las Áreas Metropolitanas?

¿Qué concepto le merece el papel que han desempeñado las Áreas Metropolitanas?

III

Intervención de los Funcionarios del Gobierno citados**Ministerio del Interior:**

Delegada doctora Sandra Patricia Devia, Viceministra, Viceministerio de Transporte
Viceministro (e) doctor Pio Adolfo Bárcena Villarreal, Director del Departamento Nacional de Planeación Delegado Carlos Alberto Aparicio Patiño, Director de Desarrollo Territorial.

IV

Intervención del señor Gobernador del departamento de Antioquia, doctor Luis Pérez Gutiérrez

Intervención del señor Alcalde de la Ciudad de Medellín doctor Federico Gutiérrez Zuluaga

Intervención del señor Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá doctor Eugenio Prieto Soto

V

Intervención de los honorables Senadores de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República

Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella

Honorable Senador Senén Niño Avendaño

Honorable Senador Álvaro Ashton Giraldo

Honorable Senadors Susana Correa Borrero

Honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón

VI

Intervención de los señores Senadores de Antioquia - Invitados

VII

Intervención de los señores Representantes a la Cámara de Antioquia - Invitados

VIII

Intervención de los Alcaldes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, intervención de los Concejales

IX

Intervención de Alcaldes del Urabá Antioqueño y Concejales

X

Intervención de las Universidades;

Intervención de los Gremios

Autoridades Locales y Departamentales

El Presidente,

Carlos Enrique Soto Jaramillo.

El Vicepresidente,

Senén Niño Avendaño.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

Se inicia la Sesión presidida por el honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial, con asistencia de los honorables Senadores, Susana Correa Borrero, María del Rosario Guerra de la Espriella, Juan Manuel Galán, Carlos Enrique Soto Jaramillo. Muy buenos días a todas y todos, siendo las 11:20 a.m. se le da inicio a la sesión programada para el día de hoy, tenga la amabilidad señora Secretaria de hacer el llamado a lista y desarrollar el Orden del Día.

Secretaria doctora Sandra Ovalle:

Señor Presidente

I

Llamado a lista

Álvaro Antonio Ashton Giraldo	
Efraín José Cepeda Sarabia	
Antonio José Correa Jiménez	
Susana Correa Borrero	Presente
Carlos Fernando Galán Pachón	
Juan Manuel Galán Pachón	Presente
María del Rosario Guerra	Presente
Iván Leónidas Name Vásquez	
Senén Niño Avendaño	Presente
Carlos Enrique Soto Jaramillo	Presente

Presentadora:

Muy buenos días. Les damos la bienvenida a este espacio de participación y deliberación. Preside la Mesa principal el honorable Senador de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, doctor Carlos Enrique Soto Jaramillo, Presidente de la Comisión. Lo acompañan los honorables Senadores integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial, doctor Juan Manuel Galán Pachón, doctora Susana Correa Borrero y doctora María del Rosario Guerra de la Espriella. Así mismo tenemos presente a los Senadores, doctor Alfredo Ramos Mayas y doctor José Obdulio Gaviria Vélez. El honorable Representante a la Cámara, Luis Horacio Gallón Arango. En representación del Gobierno nacional le damos la bienvenida a la doctora Sandra Devia Ruíz, Viceministra del Interior.

Contamos también con las entidades, con los entes gubernamentales de Antioquia, ellos son: la Presidenta del honorable Concejo de Medellín, doctora Daniela Maturana Agudelo; el Director de Planeación Departamental en representante del señor Gobernador de Antioquia, doctor Carlos Mario Montoya Serna; en representante del Alcalde de Medellín, el Director de Planeación Municipal, doctor Felipe Vélez Roa; el Personero de Medellín, doctor Guillermo Durán Uribe; así mismo le damos la bienvenida a los alcaldes de los municipios que nos acompañan, diputados, concejales, representantes de los gremios antioqueños y medios de comunicación.

Damos inicio a la instalación formal de esta sesión, por parte del Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, doctor Carlos Enrique Soto Jaramillo. Posteriormente en representación de Antioquia nos hablará el doctor Eugenio Prieto Soto, Director del área metropolitana del Valle de Aburra. Muchas gracias.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Buenos días damas y caballeros, le doy un cordialísimo saludo al señor delegado del Gobernador, del señor Alcalde de Medellín, al señor Director del Área Metropolitana del Valle de Aburra, doctor Eugenio Prieto Soto; al Presidente de las Áreas Metropolitanas, cordial saludo; a los Senadores y Senadoras presentes de la Comisión de Ordenamiento Territorial, a los Senadores que nos acompañan del departamento de Antioquia, el doctor Ramos, el doctor Gaviria, José Obdulio; a los Representantes a la Cámara, integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial, doctor Gallón muchísimas gracias por su presencia; a los honorables Concejales de Medellín y de otros municipios; a los funcionarios departamentales, municipales, a los medio de comunicación y en general a todos.

Quiero sencillamente expresarles mi gratitud, ahorita voy a hacer la intervención correspondiente, por lo demás para no quitar tiempo, ofreciendo disculpas por las dos horas de tardanza, situación de fuerza mayor por la parte del transporte aéreo pero aquí estamos. Mil gracias por su paciencia. Continúe por favor desarrollando el orden del día. Siendo las 11:20 minutos se abre la sesión programada para hoy desde la Ciudad de Medellín de la Comisión de Ordenamiento Territorial. Gracias.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Señor Presidente tiene la palabra el doctor Eugenio Prieto como parte de instalación del foro señor Presidente.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Quiero pedirle un gran favor, vamos a darle un espacio al señor representante del Gobernador y

del señor Alcalde, unos minutos para un saludo. Por favor en su orden, doctor Carlos Mario Montoya, representante del Gobernador.

Doctor Carlos Mario Montoya Serna, Director de Planeación Departamental:

Doctor Carlos Enrique Soto, Presidente de la Comisión, Senador de la República muchas gracias y en nombre suyo pues un cordial saludo a las Senadoras y a los Senadores de la República e igualmente a los Representantes a la Cámara que nos acompañan. Un cordial saludo al doctor Eugenio Prieto, Director del Área Metropolitana y con usted doctor Eugenio, a todos los amigos y funcionarios de esa entidad, a los funcionarios del departamento, de la Alcaldía de Medellín, a la Presidenta del Concejo Municipal y con usted Presidenta, a los Concejales de la Corporación de Medellín; al doctor Felipe, en representación del señor Alcalde y a todos los Alcaldes del Valle de Aburra que nos acompañan; al Alcalde de Girardota, honorables Diputados, Concejales de la región. Muchísimas gracias a todos, muchísimas gracias Senador por haber permitido que se desarrollara esta importante sesión acá.

Para el Gobierno Departamental en cabeza del doctor Luis Pérez Gutiérrez, es fundamental el interés que el Senado de la República y que particularmente esta Comisión viene prestando a los temas de integración regional. La experiencia del Área Metropolitana del Valle de Aburra le ha demostrado a los antioqueños y a Colombia la importancia y la necesidad de la asociatividad, ha demostrado que el desarrollo se alcanza mucho más fácil desde las regiones que desde la célula particular municipal, que si bien hay que mantener la autonomía de los municipios, dentro de esa autonomía garantizar que los municipios sigan ejerciendo las funciones que hoy constitucionalmente les corresponde, es necesario que muchas acciones se planifiquen desde el territorio, acciones como los temas de movilidad en un departamento de Antioquia que ya tiene subregiones como la zona bananera, que tiene subregiones como el Altiplano del Oriente, el Valle de San Nicolás; que tiene subregiones como el Occidente cercano que ya están conurbadas, se requiere de una entidad que regule el tema de movilidad de una manera integral y no de las entidades propias de cada uno de los municipios.

Igualmente el tema medioambiental, si bien en Antioquia tenemos la suerte de contar con tres Corporaciones Autónomas que lo han hecho muy bien, hay temas que desde lo ambiental y particularmente desde lo ambiental urbano requieren una entidad de las características del Área Metropolitana. Y de ahí en adelante con todo lo otro que las Áreas Metropolitanas pueden hacer, como lo ha manifestado el doctor Eugenio, el tema de garantía, de prestación de los servicios públicos. Por eso el departamento de Antioquia valora la presencia del Senado, porque en el departamento creemos que estos procesos de asociatividad son

necesarios, tenemos la clara intención de iniciar con procesos como es el del altiplano del oriente que en principio vincularía a ocho municipios del Valle de San Nicolás pero que podría vincular muchos otros municipios del oriente Antioqueño, que no necesariamente están conurbados pero que comparten características ambientales, características de movilidad y características de desarrollo empresarial. Igualmente en la zona bananera de Urabá que involucra a los municipios de Carepa, Chigorodó, Turbo y Apartadó pero que además esos municipios deben proteger la zona de Mutatá como proveedor de servicios ecosistémicos; también tenemos el interés de la creación de un área metropolitana allí.

Pero hoy señor Presidente, honorables Senadores y Senadoras, tenemos la dificultad del umbral para la creación, el umbral que se requiere para la creación. Si bien en la 1625 salvamos el problema del umbral para la anexión, hoy tenemos el problema del umbral para la creación que es el 25% de la votación de cada uno de los municipios que quieren hacer parte. Entonces allí quisiéramos que exploráramos mecanismos, honorables Senadores, de cómo podríamos ayudarnos para que fueran efectivas esas áreas metropolitanas en el departamento de Antioquia, teniendo en cuenta, claro está, que en el departamento de Antioquia queremos iniciar el proceso con una región de planificación y administración, ir avanzando un poco hacia una provincia de planificación y administración y finalmente, quisiéramos llegar a las áreas metropolitanas.

Entonces el compromiso que están ejerciendo hoy los Alcaldes es, vamos a jugarle a la búsqueda final de un área metropolitana pero mientras salvamos el escollo del umbral, vamos a ir trabajando con las regiones de planificación y con las provincias de planificación para poder hacer efectivo el trabajo mancomunado en las regiones y empezar a poder ver resultados en muy corto tiempo.

Entonces les agradezco doctor Eugenio, gracias porque usted le ha brindado al departamento de Antioquia la colaboración y la asesoría desde el Área Metropolitana y a los honorables Senadores y a los honorables Representantes, muchísimas gracias por acompañarnos en este propósito que hoy tiene el departamento de Antioquia. A todos ustedes muchísimas gracias y un feliz día.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Doctor Carlos Mario muchísimas gracias. Tiene la palabra el doctor Felipe Vélez, Secretario de Planeación del municipio de Medellín.

Doctor Felipe Vélez, Secretario de Planeación del municipio de Medellín:

Gracias doctor Carlos Enrique. Muy buenos días para todos, para el honorable Senador de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, el doctor Carlos Enrique Soto; para los honorables Senadores integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial, el doctor Juan

Manuel Galán, la doctora Susana Correa y la doctora María del Rosario Guerra de la Espriella; a los Senadores Alfredo Ramos y José Obdulio Gaviria; a los honorables Representantes a la Cámara, el doctor Luis Horacio Gallón Arango; a los representantes del Gobierno nacional, a la Viceministra del Interior Sandra Devia Ruiz; y el Viceministro de Transporte, Pio Adolfo Barcena Villarreal; al Director del Área Metropolitana del Valle de Aburra, Eugenio Prieto Soto; al Presidente de la honorable Asamblea de Antioquia, Rubén Darío Callejas Gómez; a la Presidenta del Concejo de Medellín, Daniela Maturana; al Director de Planeación de Antioquia, Carlos Mario Montoya Serna; la Secretaria General de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, Sandra Ovalle García; a los Alcaldes de Antioquia; al Concejal Álvaro Múnera; los representantes de los gremios; a los señores y señoras periodistas; a la Representante Regina Zuluaga; señores y señoras.

Bueno, yo primero que todo quisiera empezar felicitando al Director del Área Metropolitana por acoger este tan importante evento, agradecer también a la Comisión de Ordenamiento Territorial por celebrar esta sesión en nuestro municipio y nos sentimos pues muy honrados de tenerlos aquí. También quisiera excusar al Alcalde de Medellín, de quien estaba prevista pues su presencia, está en agenda con el Presidente de la República pero les envía pues un saludo muy afectuoso a todos ustedes.

A partir de la Constitución Política del 91, el ordenamiento territorial se define como un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, de ahí que a partir de la Ley 1454 se buscara consolidar una organización político-administrativa del Estado en el territorio que fortaleciera el desarrollo institucional a partir de la creación de figuras de integración territorial que con un trabajo armónico logran garantizar el acceso equitativo de las oportunidades y con ello mejorar la calidad de vida de la población.

Es por eso que entender el ordenamiento territorial como instrumento de planificación de constituye en algo determinante pues nos permite reconocer y proteger la diversidad étnica y cultural de nuestro país, aprovechar de manera eficiente los recursos naturales, implementar formas de participación ciudadana y desarrollar estrategias y orientaciones de política económica, social y ambiental que aseguren un óptimo desempeño de las entidades territoriales.

Somos conscientes que debemos ejercer un liderazgo renovado para trabajar conjuntamente bajo un modelo de desarrollo territorial integrado con el fin de encontrar soluciones complementarias a la acción local que promuevan la competitividad económica y el crecimiento regional y apoyen activamente la emergencia y consolidación de nuevas centralidades, de modo que vaya cambiando paulatinamente el patrón de poblamiento concentrado.

Generar deliberadamente dinámicas para un desarrollo territorial integrado requerirá de la habilidad para establecer entre Medellín y los distintos municipios instrumentos de cooperación e intervención flexibles y eficaces que busquen la complementariedad, un mejor aprovechamiento de los recursos existentes y una mayor participación de los diferentes agentes, es decir, una gestión integrada, compartida y sostenible.

Por eso Medellín reconoce los territorios con los cuales se interrelacionan como agentes políticos autónomos con los cuales se debe construir relaciones de cooperación basados en el mayor respeto y solidaridad posible para fortalecer el desarrollo de Antioquia como una región en equilibrio en la que nos convertimos en jalonadores del desarrollo integral y la equidad con cooperación con el conjunto de los municipios del Área Metropolitana y de toda la región.

Para este propósito son fundamentales proyectos y retos donde confluyen asuntos de interés común, el de búsqueda de un trabajo coordinado, surgen propósitos como por ejemplo el Túnel del Toyo, donde Medellín ha adquirido un compromiso que en respecto mediante vigencias futuras, que respetaremos y cumpliremos. Es una obra de gran impacto regional y por ende, de gran conveniencia para la dinámica local.

Finalmente quisiera señalar, cómo el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es clave para Medellín en 3 aspectos primordiales: coordinación en la planificación integral para el desarrollo equilibrado, equitativo y sostenible del territorio metropolitano; para el direccionamiento, para el uso, cuidado y aprovechamiento de los recursos naturales renovables como autoridad ambiental. Todos recordamos pues la emergencia ambiental que vivimos en días pasados y de la que apenas nos estamos recuperando. Es también muy importante para el direccionamiento de las políticas de movilidad urbana y los desafíos que plantea la movilidad ejerciendo su autoridad como autoridad para el transporte.

Lo anterior se ve reflejado en la integralidad de los planes y proyectos del municipio que atienden a las directrices, lineamientos y planes estratégicos de escala metropolitana. A través del Área Metropolitana del Valle de Aburra hemos logrado coordinar e implementar instrumentos de planificación sectorial que define lineamientos y orientan procesos y acciones específicas orientadas a la equidad y la consolidación territorial, a la integración regional, al desarrollo económico y la economía global, al desarrollo armónico e integral, a la gobernabilidad, a la complementariedad, la competitividad, la adaptación y mitigación del cambio climático, el abastecimiento de agua y la disposición de residuos metropolitanos, a la planificación del suelo rural metropolitano.

Les deseo pues entonces muchos éxitos en esta sesión de trabajo, vuelvo y reitero nuestro agradecimiento y nuestra complacencia de tenerlos aquí. Muchas gracias a todos.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchas gracias doctor Vélez. Doctora Sandra Ovalle, Secretaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial tenga la gentileza de reconocer la presencia, quiénes estamos acá integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial, de igual manera quiénes tiene la deferencia de acompañarnos de la región y si hay otras regiones también, por favor.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Sí señor Presidente, quiero informar a esta Comisión que de acuerdo a la Proposición 10, nos encontramos en la ciudad de Medellín, presentada esta proposición por los honorables Senadores Carlos Enrique Soto, la Senadora Susana Correa y el Senador Juan Manuel Galán, y ésta ha sido aprobada por unanimidad en la Comisión, teniendo el quórum deliberatorio para esta sesión formal señor Presidente, teniendo presentes a la honorable Senadora María del Rosario Guerra, a la honorable Senadora Susana Correa, al honorable Senador Juan Manuel Galán y su señoría, con eso tenemos el quórum de la Comisión. Y tenemos integrante de la Comisión de Ordenamiento Territorial también de la Cámara, el Representante Horacio Gallón que se encuentra también presente. Tenemos también presentes al honorable Senador José Obdulio Gaviria y al honorable Senador Alfredo Ramos que nos están acompañando.

Por parte del Gobierno nacional, señor Presidente, como lo habían informado al inicio, tenemos presente a la señora Viceministra del Interior, la doctora Sandra Devia; tenemos camino a llegar señor Presidente, al señor Viceministro encargado de Transporte, el doctor Pío Adolfo Barcena Villarreal; y tenemos para llegar también, que sus vuelos están atrasados, al Director de Planeación, al doctor Carlos Alberto Aparicio. Por parte de los delegados del Gobierno Departamental, quienes usted ya ha anunciado señor Presidente que son los Secretarios que están presentes por parte del departamento de Antioquia, al delegado del doctor Felipe Vélez Roa y de Medellín al doctor Felipe Roa y al doctor Carlos Mario Montoya. También señor Presidente tenemos a la Presidenta del Concejo de Medellín, la doctora Daniela Maturana, algunos Concejales presentes, tenemos presente al Ex Representante y hoy Concejal, el doctor Carlos Zuluaga que también nos está acompañando señor Presidente y está por hacer ingreso el Presidente de la Asamblea, el doctor Rubén Darío Callejas. Y tenemos a la Representante Regina Zuluaga que también nos acompaña en la mañana de hoy. Así que señor Presidente, tenemos a todos los citados y convocados para esta audiencia, usted tiene ya el inicio de la sesión señor Presidente para dar el orden de las intervenciones que sería su intervención señor Presidente como citante de este foro y tenemos a los otros citantes.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchísimas gracias Secretaria pero quiero tratar de ser un poco justo y comprensivo, me dicen que la Presidenta del Honorable Concejo de Medellín quiere dar un saludo. Me va a disculpar pero tiene dos minuticos para que dé el saludo porque no queremos alterar el orden del día.

Presidenta del honorable Concejo de Medellín, doctora Daniela Maturana Agudelo: Presidente muchas gracias. Queríamos darles un saludo a los honorables Representantes Senadores, Concejales, Diputados, representantes del Gobierno nacional, periodistas y a todos los señores y señoras que se encuentran con nosotros presentes el día de hoy.

Muy breve, decir que el Concejo de Medellín ha estado acompañando al Alcalde Federico Gutiérrez; al Director de Planeación, Felipe Vélez Roa; también al Director del Área Metropolitana en todo lo que tiene que ver con la planeación en los próximos años. Hace poco tuvimos una capacitación en el Concejo de Medellín y nos contaban los representantes del Departamento Nacional de Planeación que a 2050, Medellín más los municipios del Área Metropolitana, más Guarne, Marinilla, El Carmen de Viboral, Rionegro, La Ceja, los municipios que están en el Valle del San Nicolás, tendrán aproximadamente 5.2 millones de habitantes. Entonces es hora de entender a Medellín como parte esencial de un sistema de municipios, de regiones, no solo con el Valle de San Nicolás, el Valle de Aburrá sino con el Valle de Occidente, tenemos grandes retos en esa conexión que ahora mencionaba el Director de Planeación con todo lo que tiene que ver con la salida y la carretera al mar. Por ende como Concejo de Medellín estamos muy de la mano con la ciudad, con el Área Metropolitana para hacer todo lo pertinente para que Medellín siga siendo ese núcleo integrador del territorio. Muchas gracias Presidente, simplemente era decirles que como Concejal y como Presidenta de la Corporación estamos comprometidos con todo esto. Muchas gracias.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchísimas gracias Presidenta del Concejo, doctora Maturana. Voy a obviar los saludos, es un gran placer estar acá en mi tierra natal, yo soy de Marinilla Antioquia, pero obviamente que debo de reconocer con gratitud inmensa, profunda, las puertas que me ha abierto Risaralda, el Eje Cafetero y el Norte del Valle para desarrollar esta tarea de la vida democrática y que hoy me tiene acá como Senador de la República y Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

Expreso de igual manera el reconocimiento a los Senadores y Senadoras de la Comisión, al igual que a los Senadores y Representantes que nos acompañan, a los alcaldes de los diferentes municipios de Antioquia. Voy a tratar de ser muy, un poco rápido para dar el espacio a quienes debemos de dárselo, que es a ustedes para escucharlos sobre las inquietudes.

El doctor Eugenio, como excompañero nuestro del Senado de la República y amigo, nos solicitó el querer que hiciéramos una sesión en esta ciudad de Medellín y me parece de trascendental importancia escoger a Antioquia, lo primero, porque Antioquia no podemos dejar de reconocer la dinámica que siempre ha tenido en cuanto a lo que es su desarrollo, de igual manera es el departamento que tiene más número de municipios en Colombia, 125 municipios y de ahí en adelante lo que podamos seguir hablando en cuanto a liderazgo, área metropolitana, etc., etc.

Pero yo voy a hablar un poco de la Ley 1454, la única ley desde la expedición de la Constitución de 1991, que el Gobierno y el Congreso, el Congreso de Colombia expidió con el acompañamiento del Gobierno nacional en el 2011. Voy a destacar por ejemplo lo que tiene que ver con el artículo tercero que me parece de trascendental importancia donde reconoce en su numeral 15 los desequilibrios sociales y económicos que existen en este país y desde ahí entonces nace la posibilidad de una serie de figuras asociativas, que una de las razones primordiales de estar aquí es para que el Gobierno nacional y las entidades territoriales nos digan si son útiles o no son útiles o mejor, si han sido útiles o no han sido útiles porque nosotros no queremos desde cuatro paredes en el Congreso de la República sencillamente expedir leyes sin medir el sentir de la sociedad, de todas las fuerzas vivas de la sociedad a lo largo y ancho del territorio nacional.

En su artículo séptimo entrega una herramienta fundamental que es para nosotros muy importante en la Comisión de Ordenamiento Territorial pero sobre todo para todo lo que tiene que ver con el desarrollo del país y es precisamente la creación de la Comisión técnica de ordenamiento territorial que se compone por una serie de altos funcionarios con rango ministerial y su secretario técnico es desde Planeación Nacional y es la que debe de estarle haciendo seguimiento, es la que debe de convertirse además en el faro, es la que debe de convocar a sus Ministros y eso le queríamos preguntar precisamente en esta sesión, cómo vamos. Pienso que la doctora Sandra Devia, quien ha sido un apoyo fundamental para este impulso que le estamos dando al desarrollo territorial y para la Comisión, nos podrá contar un poco en qué andamos en ese punto específico pero hubiese sido de trascendental importancia la presencia del señor Director de Planeación o por lo menos su delegado para que él de una manera directa y como responsable directo también, como Secretario técnico de dicha Comisión debe tener el panorama claro y concreto y transmitírselo a todos los colombianos y en este caso a todos los antioqueños.

Figuras asociativas, que era a lo que me voy a referir un poco, asociaciones de entidades territoriales, que no conocemos en números precisos es cuántas existen hoy en el país pero que nace en la Ley 1454, precisamente para que dos o más entidades territoriales puedan asociarse y dinamizar la prestación de los servicios públicos,

desarrollo económico, etc., etc. Asociación de departamento, la conocen ustedes muy bien, que hay solamente una en Colombia, no me voy a detener ahí; asociación de distritos, tampoco conozco asociación de distritos en Colombia hoy de los que existen; asociación de municipios, existen 49, activas 42. Y ese es otro de los aspectos fundamentales, aunque no queremos intervenir ni mucho menos inadecuadamente en lo que no nos compete pero sí sería muy importante una medición por parte del Gobierno nacional y de la Comisión Técnica de Desarrollo Territorial, por ejemplo cómo están funcionando las asociaciones, ¿Están funcionando bien?, ¿Tienen una gran dinámica?, ¿Se está cumpliendo con el objetivo primordial? Demás que aquí los señores Alcaldes nos podrán contar en esta mañana tarde de cómo ha sido el desarrollo porque las asociaciones son importantes si se les da la dinámica correspondiente. Uno escucha mucho a lo largo y ancho del territorio nacional que las asociaciones de municipio han sido muy útiles para las contrataciones pero quisiéramos también si han sido igual de útiles para la planeación y el desarrollo económico, etc. Las asociaciones de áreas metropolitanas, reconocemos la presencia del señor Presidente, muchas gracias por acompañarnos.

A mi juicio y con mucho respeto por las opiniones diferentes, las áreas metropolitanas es tal vez la figura que tal vez más dinámica ha tenido este país, empezaron a crearse por allá en los años 80 y que fue precisamente el área metropolitana del Valle de Aburrá la primera área metropolitana que se constituyó. Compuesta por 9 municipios, felicito al municipio de Envigado la decisión de anexarse al área metropolitana, próximamente 10; con una población cercana a los 2.400.000 habitantes, con un buen presupuesto doctor Eugenio Prieto Soto, 264.000 millones de pesos o un poco más, que sin duda alguna ha tenido una dinámica importante. Y uno habla con los municipios asociados y sobre todo con la comunidad, con los habitantes y le parece que ha funcionado bien y que ha sido una buena herramienta. Le sigue en número de habitantes, Barranquilla, que se creó por allá en 1982, un poco más de 1.700.000 habitantes, 5 municipios, un presupuesto no tan jugoso como el del Valle de Aburrá pero más o menos importante. El Área Metropolitana de Bucaramanga con 1.014.000 habitantes, 4 municipios, que ha venido tomando una dinámica importante. El área metropolitana de Cúcuta que está compuesta por 6 municipios si no me falla la memoria y de igual manera no es un área metropolitana, no puedo hablar a profundidad de ella, que haya tenido las herramientas como las otras porque a partir del año más o menos 2001, cuando el Consejo de Estado impidió de que la sobretasa del impuesto predial fuera como una inyección importante para las áreas metropolitanas a avanzar, es un área metropolitana con un poco más de 755.000, 756.000 habitantes. El área metropolitana del centro occidente de Colombia que está compuesta por 632.000 habitantes aproximadamente, la componen 3 municipios.

Y el área metropolitana de Valledupar que es la niña en creaciones como áreas metropolitanas que es su área metropolitana con aproximadamente 442.000 habitantes, presupuesto que no llega a los 1000 millones de pesos, por lo menos la cifra que tenemos, yo no conozco el último. Pero es una figura de trascendental importancia.

Yo tuve la oportunidad de ser el coordinador de ponentes, también el doctor Galán participó allí en dicha modificación de la 128. Le dimos, yo creo que mayores dientes, desafortunadamente no pudimos bajar el número de participantes dentro del censo electoral del 25% que fue una gran discusión para la discusión, precisamente para las consultas populares que sí logramos hacer para lo que es anexión, en este caso le va a corresponder a Envigado porque es el primer municipio que siento que se va a adherir después de la expedición de la 1625.

Pero esa no es la parte más importante, la parte más importante es que también allí le dimos mayores herramientas para que haya un desarrollo armónico en cuanto a la prestación de los servicios, en cuanto a la vivienda, etc., etc., y un punto de trascendental importancia, si el Gobierno nacional le da el apoyo correspondiente, la autoridad única de transporte. Precisamente nosotros aquí queríamos discutir y por eso habíamos convocado a la Ministra de Transporte o su delegado, porque vamos a hacer una proposición, la tenemos elaborada ya, para que no solamente se le inyecten recursos a lo que tiene que ver con la Superintendencia de Transporte, de Puertos y de Infraestructura sino que también en esa misma figura se le puedan inyectar recursos a las áreas metropolitanas porque no podemos seguir entregándole responsabilidades a los entes territoriales sin los dientes correspondientes, sin los elementos correspondientes.

Entonces el Gobierno central, y ahí es donde cobra una importancia mayor desarrollar estas labores, este tipo de eventos en todo el territorio nacional, también lo podemos hacer en Bogotá, pero queremos hacerlo como les digo, saliendo de las cuatro paredes porque yo soy profundamente amante de la descentralización administrativa; de lo contrario, crear figuras asociativas, territoriales, sin las herramientas, no pasan de ser una normatividad desprendida de la Constitución de 1991, convertida en leyes pero ineficaces, tenemos que sin duda alguna, acompañarlos con decisiones mayores. Ahí el cuestionario que nosotros le hacíamos precisamente de cómo han funcionado, cuál es el concepto que tienen, cómo se han desempeñado como autoridades de transporte en este caso, únicas de transporte público y de transporte en general.

Las provincias, que lo contempla el artículo 16, que es una figura, creo que está sin estrenar, las provincias son muy importantes para departamentos de buen tamaño como Antioquia por ejemplo, como Boyacá por ejemplo, que tiene 123 municipios y como otros departamentos mayores, también pueden ser útiles para los

departamentos medianos pero mucho más útiles para estos departamentos. Por ejemplo la región del oriente antioqueño que anunciaba, ahora leía en alguno de los medios electrónicos, doctor Eugenio Prieto, la intención del señor Gobernador y del señor Alcalde de avanzar hacia la creación de las áreas metropolitanas; le escuchaba también aquí en su intervención al doctor Carlos Mario que van a ir avanzando en la creación de las provincias inicialmente, pues yo los felicito porque asociarse, organizarse es buscar los caminos del desarrollo sin ninguna duda.

Y hay otras figuras correspondientes que no me voy a detener mucho en ellas porque como les digo, no los quiero agotar, pero por ejemplo no puedo pasar sin hablar del artículo 18, de la Ley de Ordenamiento Territorial, lo que tiene que ver con los convenios plan, que es también otra figura importante que se puede asociar para que el Gobierno nacional les entregue la responsabilidad de su ejecución y para que así vamos avanzando en esa descentralización, no podemos seguir pensando en Colombia; que en la provincia no hay responsabilidad en la parte administrativa, que todo se va para donde no se debe de ir pero que a nivel nacional sí existe la responsabilidad. Yo pienso que aquí los que deben actuar es los entes de control correspondientes, pero a la figura de la descentralización hay que irle entregando las responsabilidades que le competen.

Lo que tiene que ver con regiones de planeación y gestión, esas la conocen muy bien, es el artículo 30 que tiene que ver con la RAP, ese artículo 30 que tiene que ver con la RAP, son Regiones Administrativas de Planeación, que hasta el presente yo no conozco sino solamente una sola que fue la RAPE y la RAPE porque incluye el Distrito Especial de Bogotá que pues es muy reciente, todavía no tenemos la gran experiencia pero que es la posibilidad de dos o más departamentos asociarse para desarrollar procesos en conjunto. Yo de verdad que quiero expresarles nuestra gratitud, estamos acá con el mejor ánimo de acompañar todo lo que tenga que ver con el ordenamiento de los diferentes territorios.

La Comisión de Ordenamiento Territorial tiene un papel supremamente importante que jugar y en este proceso, si se firma la paz, pues quiero, doctor Galán, y no le puedo decir doctora Rosario y doctora Susana porque no me copian mucho en ese punto, para los demás, decirles que ahorita sí que va a cobrar un papel de alta importancia esta Comisión de Ordenamiento Territorial en el posacuerdo. Porque lo que le quería invitar al doctor Galán y a todos, es que en vez de llamarlo posconflicto, lo llamemos posacuerdo, para que vayamos quitando precisamente todos los términos que lo relacionen con la violencia en Colombia. El lenguaje es muy importante y también al doctor Ramos obviamente, a todos y al doctor José Obdulio a quien aprecio muchísimo, también invitarlo a que avancemos, al doctor Gallón y a todos en general. Sí que va a ser útil porque los centros donde se van a ubicar los desmovilizados,

esta Comisión debe jugar un papel importante y debemos de estar muy atentos.

La verdad es que no queremos venir solamente a darle la cara a los medios de comunicación, a dar unas declaraciones, no queremos venir por hacer un protagonismo, queremos venir a aportarle a esta sociedad colombiana, a esta descentralización, a este ordenamiento y me encanta doctor Eugenio que sea usted el que de una u otra manera lidere este proceso porque usted conoce muy bien, pero muy bien estos temas, usted que estuvo allí en el Senado y que fue bastante juicioso al igual que muchos de los que están aquí presentes. También el doctor Carlos Mario con quien yo no me había llegado a reunir, por ejemplo, los 33 y ahí terminé con estos comentarios, a los 33 directores de las corporaciones autónomas en lo que llevo en el Congreso, yo llevo 14 años en el Congreso, dos períodos en la Cámara y este es el segundo en el Senado y no había tenido la oportunidad de reunirme con los 33 directores de las corporaciones y gracias a la modificación de la 128, hoy Ley 1625, todos aparecieron en el Congreso de la República. Tampoco había tenido la oportunidad de conocer al doctor Carlos Mario y a todos los Directores de las áreas metropolitanas, aunque no son muchas, son 6 como ya se los conté, pero también tuve la oportunidad de conocerlos allí y con Carlos Mario hicimos un muy buen trabajo con él y con su equipo del área metropolitana en ese entonces. O sea que aquí lo que vamos es a continuar con este desarrollo, doctor Prieto Soto, y de igual manera invitamos a todas las áreas y a todas las asociaciones en general a que trabajemos en conjunto por el bien de las regiones y por el bien de Colombia. Muchísimas gracias.

Por favor, Sandra, haciéndole un gran reconocimiento a la Viceministra como ya se lo he dicho, por su presencia.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Señor Presidente, teníamos en el Orden del Día la continuación de la presentación del doctor Eugenio Prieto Soto, Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y nuestro anfitrión en la mañana de hoy.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Tiene la palabra doctor Eugenio Prieto y muchas gracias por su atención, por su recibimiento. Donde usted guste, donde se sienta más cómodo, si quiere aquí, aquí abajo, allá en el atril, donde guste.

Doctor Eugenio Prieto Soto, Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá:

Aquí para recordar viejos tiempos. Bueno, un saludo muy cordial a usted, señor Presidente, doctor Carlos Enrique Soto, muchas gracias por permitirnos que esta sesión descentralizada de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República se realice acá en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, nos sentimos muy honrados y quiero extender este saludo a los demás compañeros y compañeras de la Comisión

de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, particularmente pues a la doctora Susana Correa, que además era mi compañera en la Comisión Sexta del Senado, me siento muy honrado de que esté acá con nosotros; a la doctora María del Rosario Guerra de la Espriella, también mi saludo muy cordial, mi afecto, mi cariño, hemos tenido muy buena relación incluso desde que ella era Ministra de Telecomunicaciones en Colombia; a nuestro gran amigo, el Senador Juan Manuel Galán quien también fue promotor de esta iniciativa para que podamos estar sesionando hoy en este Recinto del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Agradecer muy especialmente también a las demás personas que acompañan la Comisión, muy especialmente a la señora Secretaria, Sandra Ovalle, quien también fue nuestra Secretaria cuando estuve en la Comisión Sexta y cuando tuve el honor de presidir la Comisión Sexta del Senado de la República, saludar a los demás Senadores que nos acompañan en el día de hoy, muy especialmente pues al Senador Alfredo Ramos Maya, muchas gracias Senador por hacer presencia, usted ha sido muy deferente con nosotros y con esta Área Metropolitana; a nuestro buen amigo, el Senador José Obdulio Gaviria Vélez, muchas gracias también por estar con nosotros acá. A los honorables Representantes que nos acompañan también en el día de hoy, al doctor Luis Horacio Gallón, que además es miembro de la Comisión de Ordenamiento Territorial de la Cámara de Representantes y que así como usted nos expidió ya en calidad de Presidente, el visto bueno para el tema de la anexión de Envigado al Área Metropolitana, me acaba de anunciar el señor Representante Horacio Gallón que también la Comisión de Ordenamiento Territorial de la Cámara de Representantes acaba de expedir el visto bueno que nos lo entregarán el próximo lunes.

Saludar pues muy especialmente a los representantes del señor Gobernador del departamento, además el ex Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el doctor Carlos Mario Montoya y a nuestro buen amigo, también Director de Planeación Municipal, representante del señor Alcalde y Presidente de la Junta Metropolitana, Federico Gutiérrez y el doctor Felipe Vélez; Saludar al doctor Guillermo que es el Personero de la ciudad de Medellín; y a la señora Presidente del Concejo Municipal, la doctora Daniela Maturana, saludándola a ella, saludo a todos los honorables Concejales que nos han acompañado, muy especialmente al doctor Carlos Zuluaga que es miembro de la junta metropolitana en nombre del Concejo de Medellín; y al doctor Robert Cardona que también es miembro de la junta, en representación de los Presidentes de los Concejos Municipales que forman parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Saludar a Alfredo Saade, Director del Área Metropolitana de Valledupar; saludar a los Diputados que nos acompañan en el día de hoy; a los Ex Congresistas, a los Alcaldes Metropolitanos también miembros de nuestra

junta metropolitana, demás funcionarios que representan también hoy a los alcaldes, muchos de ellos estaban acá temprano, pero con el tema de lo de los aeropuertos muchos se debieron ir y en general, a las personas que nos están acompañando en el día de hoy en esta sesión señor Presidente. Agradecerles pues muy especialmente a todas las personas que de una u otra forma están hoy con nosotros, a los representantes del Ministerio del Interior, particularmente pues a la doctora Sandra Devia, Viceministra, muchas gracias por estar con nosotros, no es la primera vez, ha estado permanentemente pendiente y acompañándonos y a los demás funcionarios del Ministerio, a los funcionarios del Ministerio de Transporte que nos acompañan y de la Dirección Nacional de Planeación.

Yo quiero hacer ahí una salvedad, con el señor Director de Planeación estuvimos acá en un encuentro de Áreas hace más o menos un mes y estuvimos presentando toda esta temática, o sea, la inquietud de las inquietudes que vamos a plantear hoy ante la honorable Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, ya la tiene el señor Director Nacional de Planeación y estuvo también ese día el Ministro del Interior acompañándonos señor Presidente. Hemos conversado este tema también con la Ministra de Transporte y bueno, esperamos que todos ustedes nos puedan acompañar en esta ruta.

Yo quiero unirle a varias de las palabras que ustedes trabajaron acá, tanto el señor representante del Gobernador del departamento como del Alcalde de la ciudad de Medellín y lo acaba de hacer usted; con algunos de ustedes he tenido conversaciones al respecto; yo he venido partiendo de todo lo que es el por qué se crean y cuál es la génesis de estas áreas metropolitanas y cómo encaja este proceso de las áreas metropolitanas con la ley de Ordenamiento Territorial, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454.

Yo vengo entregándole un gran valor a esta Ley 1454, Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial porque sin duda alguna como usted bien lo planteó, después de 20 intentos de sacar una Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial se logró esta Ley Orgánica que sin duda alguna, pues cuando estuvimos discutiéndola en el Congreso de la República dijimos que todavía faltaban muchos elementos y que si bien no era una Ley de máximos frente a lo que requería el territorio nacional para su ordenamiento, era un principio muy valioso fundamentalmente alrededor de los esquemas asociativos territoriales. Y ese es el planteamiento que usted acaba de hacer hoy acá y es al planteamiento al que nosotros le queremos hacer un mayor énfasis, doctora Sandra, porque creemos que hay unos artículos que sería muy importante, si no hacemos un desarrollo legal, pues sí hacer una reglamentación desde el Gobierno nacional. Particularmente se hizo referencia por parte del señor Director de Planeación Departamental en delegación del señor Gobernador del departamento, de las figuras que viene buscando el propio departamento de

Antioquia para coger, hablando de las áreas metropolitanas también de las regiones de planificación; y en ese orden de ideas, usted citó una que es muy importante que son las provincias administrativas y de planificación. Yo voy a hacer referencia a esas dos figuras, estos son los principales elementos de integración, a la derecha ven ustedes el tema de regiones que tiene que ver con los departamentos y a la izquierda ven lo que tiene que ver las provincias y con las regiones de planeación y de gestión.

La primera, la provincia administrativa y de planificación que está en el artículo 16 ya se puede crear con un acuerdo de los alcaldes y de los concejos municipales, llevándolo a la Asamblea del Departamento y esa figura es una figura que además tiene en su artículo 16 un elemento que yo he querido destacar y que se lo comenté, doctor Carlos Mario, al señor Gobernador en su momento porque como usted bien lo plantea, a mí me parece que mientras avanzamos en la modificación de la 1625 para el tema del umbral, esta es una figura que puede funcionar perfectamente y que no choca con el área metropolitana porque por el contrario, se puede complementar.

Dice el artículo 16: “Provincias administrativas y de planificación. Dos o más municipios geográficamente contiguos a un mismo departamento, podrán constituirse mediante ordenanza en una provincia administrativa y de planificación por solicitud de los alcaldes municipales, los gobernadores o el 10% de los ciudadanos que componen el censo electoral de los respectivos municipios con el propósito de organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos”, que es uno de los temas que más ha venido hablando el alcalde de la ciudad de Medellín y el Gobernador del departamento de Antioquia y que el propio Gobernador ha propuesto como uno de los temas fundamentales en el oriente antioqueño y en el Urabá. Ahí está, de organizar conjuntamente la prestación de los servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y la ejecución de proyectos de desarrollo integral, así como la gestión ambiental.

A mí me parece que ahí hay un tema de todo el fondo y de toda la trayectoria y de toda la trascendencia; y ¿por qué lo estoy mencionando?, porque enseguida voy a mencionar la 1753 que es la Ley del Plan Nacional de Desarrollo y si ustedes se dan cuenta en esa Ley del Plan Nacional de Desarrollo, ustedes crearon unas figuras muy importantes y esas figuras tienen que ver con las autoridades regionales y esas autoridades regionales de transporte y de servicios públicos y como lo voy a demostrar enseguida, ya el oriente necesita una autoridad regional de transporte y de servicios públicos y posiblemente ya el Urabá también lo necesite.

Por ejemplo doctora Sandra, en términos de transporte público, si usted mira cómo nosotros como autoridad de transporte venimos trabajando en el Valle de Aburrá, pues venimos haciendo un esfuerzo porque tenemos la autoridad, pero no los

recursos que es un poco lo que estaba diciendo ahora el señor Presidente, y es uno de los mensajes que también voy a dejar hoy acá a mi compañera de la Comisión Sexta frente a la ley que hace trámite en este momento en el Congreso de la República y yo sé que ella ha venido escuchando nuestro clamor y es la que tiene que ver con el tema de la Superintendencia de Transporte que si bien se fortalece la Superintendencia de Transporte que es muy valiosa y nosotros acompañamos todo ese esfuerzo que se haga para controlar, también se deben fortalecer las áreas metropolitanas que todas son autoridades de transporte, todas en el país son autoridades de transporte y desde Bogotá es muy fácil regular, pero desde los territorios es de donde realmente se controla. Y por eso estamos pidiendo que en las mismas condiciones de igualdad, en las mismas condiciones de igualdad como se le entregan recursos para la inspección, control y vigilancia a esa Superintendencia de Transporte, se le entreguen a las áreas metropolitanas para ejercer su función de autoridad de transporte según lo establecido en el literal e) del artículo 28 de la Ley Orgánica 1625 que no es cualquier ley, y ese es entonces parte de lo que nosotros queremos establecer, es hija de esta 1454 y esta 1454 es hija entonces de una norma especial constitucional, convierta estas leyes en un ordenamiento orgánico especial constitucional y allí la importancia querida compañera, doctora Correa, porque si no se puede incurrir en un error de constitucionalidad con la norma de la Superintendencia y sobre todo en términos de lo que planteaba el señor Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial, estamos hablando es de fortalecimiento de la descentralización política, fiscal y administrativa, sobre todo con figuras que ya están demostrando que es posible alcanzar.

Entonces continúo en este esquema de los esquemas asociativos dejando claridad que si bien las áreas metropolitanas venían desde la Ley 128 y su génesis está por allá en el 68, la génesis en el tema de conurbación que salió un poco de la 1625, sigue siendo la razón de ser fundamental del crecimiento de la acelerada expansión urbana y eso hace que nuestros territorios, los municipios deban integrarse alrededor de propósitos y objetivos que desbordan su propia capacidad institucional, sus funciones constitucionales y legales y que nos debamos unir alrededor de objetivos y propósitos de identidad, de objetivos y propósitos de desarrollo en el tema ambiental, en el tema de transporte, en el tema de seguridad y convivencia que es uno de los propósitos en los que estamos avanzando acá en el Valle de Aburrá y en muchos otros hechos metropolitanos que como ustedes bien lo permitieron, doctor Carlos Soto, se vienen desarrollando en la 1625.

Aquí paso, dejo entonces lo del lado derecho en gris porque no voy a tocar el tema de los departamentos en su integración y me centro en los dos lados del tema de las provincias administrativas de planificación y las provincias de planificación y de gestión. Estas provincias de planificación y de gestión, yo recuerdo doctor

Carlos, que las creamos fundamentalmente para el sistema general de regalías y ahí es, yo lo que propongo por ejemplo en el Valle de Aburrá, que en el sur del Valle de Aburrá haya una región de planeación y de gestión y en el norte del Valle de Aburrá haya otra y en el centro sea otra para que conjuntamente avancemos en ese tema de eficientizar el modelo de la distribución de las regalías sobre obras como lo acabamos de mostrar en una obra que se inició en la gestión del doctor Carlos Mario Montoya, o dos obras muy importantes, la obra fundamental que tiene recursos de regalías es la del intercambio vial de la 77 sur donde todos estos municipios desde un ejercicio de esa naturaleza de planeación y de gestión pues lograron un objetivo fundamental, era que esa obra se pudiera terminar.

Y aquí está lo que usted planteaba mi doctor, las entidades territoriales cómo se unen alrededor de esa Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y yo diría entonces, la gran conclusión es cómo todos nos podemos juntar alrededor de las obras de progreso y desarrollo pero fundamentalmente de la planificación. Aquí hay unos criterios que yo no me voy a quedar en ellos, ustedes los tienen claramente delimitados, no voy a hablar pero sí dejo en el punto doctora Sandra, si estos entonces son los propósitos de este artículo 16, a mí me preguntó el gobernador cuando estábamos en una deliberación sobre esto doctor Carlos Mario, me dijo “bueno, entonces de esa provincia quién es el municipio núcleo”, por ejemplo, y me dijo “bueno y de esa provincia cómo se aportan los recursos, y de esa provincia entonces cómo se da el desarrollo sobre ese tema”, y la verdad es que me hizo preguntas sucesivas que no estuve en la capacidad de responder y que le dije, bueno, ahí es donde necesitamos o que hagamos un desarrollo legal de este tema o que hagamos un desarrollo de reglamento del Gobierno nacional porque es que ya esto lo expedimos desde el 2011 y ya va siendo hora de que le demos, doctora Sandra, la posibilidad a estos territorios que quieren avanzar en esta ruta.

Yo quiero particularmente decirlo porque por ejemplo, el oriente antioqueño es uno de los territorios que más está preparado para ser provincia en Colombia, desde su institucionalidad pública y privada, desde la sociedad civil, desde el tejido social que hay allí, desde la capacidad institucional. Y avanzar como ya lo dijo el señor Gobernador y constituyeron, doctor Carlos Mario, ya un documento de voluntades en el área metropolitana y nosotros tenemos toda la disposición para avanzar en ese tema.

Entonces no me voy a quedar acá, digamos que en ese punto yo quiero dejar esas hipótesis que se han venido discutiendo en el territorio, que no soy yo el que las coloca sobre la mesa, que esto ha estado en el Senado de la República, en la Cámara pero también en las discusiones en la academia y es decir, por qué se unen y se integran los territorios, por qué debe darse uno y otro esquema asociativo, depende de la localización de esos territorios, depende de la historia, depende de la memoria, de

las actividades económicas, de las áreas integradas de expansión, de los encadenamientos productivos que allí se puedan desarrollar, de la infraestructura de transporte requerida, hacia dónde vamos, cómo va creciendo el territorio, las áreas caracterizadas de unas actividades económicas.

Entonces no es simplemente que uno dice “vamos a hacer esta área metropolitana o vamos a hacer esta provincia”, no, tienen unas condiciones y unas características propias de esos territorios que permiten avanzar hacia allá. Particularmente nosotros en Antioquia, desde el punto de vista ambiental, hemos venido hablando del parque central de Antioquia y creemos que hacia allá se mueve todo lo que es la región que será en el futuro la gran región metropolitana, que sin duda alguna tendrá que ver con su crecimiento. Ahí está más o menos el tema integrado del territorio que tampoco me voy a detener allí para poder llegar entonces a lo nuestro.

¿Qué es lo nuestro?, en el tema de las competencias que tenemos hoy, las áreas metropolitanas desarrolladas desde esa 1454 y de la 1625, nosotros queremos acompañar al Gobierno departamental y dejamos una solicitud muy especial, señor Presidente y honorables miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial, señores Senadores y Representantes a la Cámara, y es que se haga una ley exprés, doctora Sandra, no sé si así se puede dar el término, que modifique el artículo 8° en el tema del censo electoral que se requiere para la creación de áreas metropolitanas. Ese artículo, como bien lo dijo Carlos Mario, habla de la cuarta parte, es decir, del 25% del censo electoral para la creación. Si uno va a aplicar eso como lo debería aplicar, tendría que decir que debe votar el 50% de la gente que tradicionalmente vota en el territorio porque en Colombia hay una abstención que se mantiene casi que estática en el 50%, y eso para crear una figura administrativa o técnica, es bastante complejo, sobre todo desde el tema de la campaña, de mover los recursos y lograr ese objetivo, ese propósito.

Entonces nosotros solicitamos y ya habíamos hecho ese debate también en el Congreso señor Presidente, que se modifique como lo hicimos con el párrafo tercero de ese artículo para la anexión que es del 5%. Yo lo digo y la vida es paradójica porque yo fui el autor de ese párrafo que hoy es el que permite la anexión del municipio de Envigado y Carlos Soto era el ponente, coordinador ponente y nos permitió en ese momento donde también Carlos Mario estuvo bastante activo en el tema de la Ley Orgánica 1625, que ese párrafo estuviera. Y yo aprovecho ese punto para decirles que ya ese párrafo nos permite, yo les dejé este documento a ustedes ahí sobre sus curules, donde ya nosotros tenemos convocada la consulta para el proceso de anexión del municipio de Envigado al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, esa consulta la convocó el señor Registrador Nacional del Estado Civil para el próximo 10 de julio con la Resolución 2434 del 30 de marzo de 2016.

Y yo creo que eso va respondiendo uno de los planteamientos que hizo el doctor Carlos Soto, sirven o no sirven estas instituciones, sirven y bastante, y hay que decir que esta ha sido modelo, que hay muchos temas que ha venido mostrándose como unas herramientas e instrumentos para el país, que seguramente habrán temas para ajustar y mejorar pero que sin duda alguna, esta es una entidad que quiere seguirle mostrando un rumbo a Colombia de cómo la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454 y esta Ley Orgánica 1625, hija, o cuerpo integral orgánico desde el punto de vista del desarrollo legislativo son valiosos instrumentos para el ordenamiento territorial del país, hay que acompañarlos y hay que apoyarlos.

Entonces aquí traigo a colación el planteamiento del señor Director de Planeación Nacional que dijo que se deben tener más o menos 18 áreas metropolitanas en el país, si se deben tener más o menos 18 áreas metropolitanas en el país entonces ¿qué las tiene frenadas?, para mí el punto de la creación.

Y voy a ir concluyendo porque les agradezco el tema del tiempo, dejando el último punto. Miren este es uno de los temas que nosotros colocamos como ejemplo, ¿por qué el Área Metropolitana del Valle de Aburrá da resultado?, por varias razones, pero una de ellas por ese punto tan importante que usted citó señor Presidente en el tema de los principios, la equidad social y el equilibrio territorial de la 1454, si usted ve, aquí hay un municipio núcleo fuerte que se llama Medellín y ese municipio núcleo fuerte no pide que le devolvamos todos los recursos que le entrega el área metropolitana, sino que esos recursos se redistribuyan en los otros municipios del Valle de Aburrá; y ¿qué logra?, frenar presión sobre la ciudad núcleo o sobre la ciudad que tiene la mayor capacidad y que nosotros redistribuyamos esos recursos hacia el sur y el norte del Valle de Aburrá.

¿Y qué hay que decir si funcionan?, esta es una prueba, señor Presidente, porque aquí hay un reconocimiento de los propios alcaldes del Valle de Aburrá de cómo funciona la figura, de los resultados que da, la ciudadanía así lo reconoce y si no, yo no creo que un municipio tan importante como el municipio de Envigado, estuviese ahora liderado por su propio alcalde, el alcalde Raúl Cardona, con la autorización ya del mismo Concejo Municipal, buscando anexarse al Área Metropolitana del Valle de Aburrá por el mecanismo contemplado en esta 1625.

Entonces no voy a quedarme en este punto que hemos avanzado ya desarrollando esta 1625 y voy a terminar con lo siguiente: aquí le dejo, esta es la presentación del sistema de ciudades en Colombia, ¿Para dónde va creciendo el territorio?, el Gobierno nacional desde la Dirección Nacional de Planeación plantea que uno de los ejes que más va a crecer es el eje de Medellín-Rionegro, después de Bogotá y el área de influencia y el eje caribe; ese tema yo sí lo quiero traer a colación porque obsérvese que esta dinámica es actual, este mapa

son los flujos que hay entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás, obsérvese que hay ya más flujo entre el Valle de San Nicolás que entre el territorio de la propia Área Metropolitana del Valle de Aburrá, hay momentos en que nosotros tenemos problemas y dificultades para desplazarnos de Medellín o de cualquier municipio del Valle de Aburrá al oriente y viceversa o si ustedes van un domingo al oriente, el problema para bajar es bastante complejo, ¿por qué?, porque no están funcionando todavía las autoridades de transporte regionales.

Entonces nosotros lo que estamos pidiendo es, mientras avanzan las figuras, mientras logramos modificar la 1625, mientras definimos si vamos en provincia, hay que, doctora Sandra, buscar que estas autoridades regionales establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo funcionen porque por ahora ¿Cómo está funcionando ese transporte?, como transporte intermunicipal y así es muy complejo si yo no tengo la capacidad realmente de regular todo el esfuerzo que nosotros hagamos. Y les dejo este mensaje porque acabamos de padecer una de las contingencias ambientales más complejas que hemos vivido en el Valle de Aburrá en toda la historia y si nosotros no ordenamos bien la movilidad, si no tenemos los instrumentos, pues obviamente que la dificultad cada vez va a ser mayor. No es que estemos emitiendo más desde las fuentes móviles sino que ese fenómeno de contingencia atmosférica nos pone como un tapón a una chimenea y hace que todos esos elementos contaminantes se queden en el aire y se disparen las mediciones por encima de la norma.

Entonces yo dejo señor Presidente la reflexión sobre este punto porque para nosotros no solo es importante acompañar al señor Gobernador y a los alcaldes del oriente en la creación del área metropolitana, es importante acompañarlos para que ya comience a funcionar la figura regional de la autoridad de transporte en este territorio, pero además de la autoridad de servicios públicos. Yo le voy a cerrar con este tema, quisiera y con el más profundo de los respetos, que ustedes se dieran cuenta de que en el oriente tenemos viviendas de estratos 6, 7, 8 y 9, pues yo les quiero decir que si nosotros no regulamos con esas autoridades de servicios públicos, en muy poquito tiempo vamos a ver racionamiento en esas viviendas de estratos 6, 7, 8 y 9 de agua, en ese territorio. Así que hay que avanzar en este tema.

Yo cerraría señor Presidente, diciéndole que hay unas condiciones que más allá de lo que nosotros podamos desarrollar desde el punto de vista del marco legal o jurídico, son condiciones naturales o artificiales de esos territorios, pero fundamentalmente culturales y sociales y que de acuerdo con eso, ya hay unos avances de esos territorios en los que nosotros no podemos desconocer sino que, por el contrario, como usted bien lo ha dicho, necesitamos de una Comisión de Ordenamiento Territorial que nos esté acompañando.

Entonces yo finalizo dejando estas propuestas; primero, fortalecer y aprovechar la capacidad existente con las autoridades regionales de transporte, con la autoridad regional de servicios públicos con el tema de la delegación de catastro. Nosotros, ahí también en el Plan Nacional de Desarrollo está muy bien las delegaciones descentralizadas de catastro que se nos están volviendo bastante compleja la posibilidad de asumir esa delegación de catastro. Y lo más importante en esa delegación de catastro es que queda la indexación anual que le permitirá a un territorio de estos estar muy organizado, darle seguridad jurídica a los propietarios, pero también fortalecimiento fiscal a estos territorios y a estas propias entidades. Y dentro del tema de los patrimonios y rentas, no podría desaprovechar la presencia acá de la doctora Susana Correa, que es la coordinadora de ponentes de este proyecto de ley que hace tránsito, en la Cámara 101 y en el Senado 134, que es el régimen sancionatorio de transporte. Nosotros respetamos doctora Susana, todos los esfuerzos que haga el Gobierno nacional y el Congreso de la República para fortalecer la Superintendencia de Transporte, bienvenido, lo único que hemos buscado es que no choquen las competencias con las áreas metropolitanas, pero sí estamos pidiendo señor Presidente y me alegra enormemente que usted diga que va a salir con una proposición de esta Comisión, que esa propuesta sea en igualdad de condiciones para la Superintendencia de Transporte, se le entreguen esos mismos recursos para quienes nosotros ejercemos la inspección, vigilancia y control en las áreas metropolitanas, no estamos pidiendo nada diferente, en igualdad de condiciones, lo que nos permitiría ejercer mejor hoy la autoridad de transporte en estos territorios, no solo al Área Metropolitana del Valle de Aburrá sino a todas las áreas metropolitanas del país.

Agradezco señor Presidente, me excedí un poco en el tiempo, pero creo que era importante colocar el tema sobre la mesa y sin duda alguna, ponerle a disposición nuestro equipo técnico, lo ha dicho Medellín, lo ha dicho el propio departamento de Antioquia y lo decimos nosotros desde el Área Metropolitana, el equipo técnico para tener mesas de trabajo, que avancemos en estos temas del ordenamiento territorial, en lo que ustedes consideren pertinente y sobre todo para ver hacia dónde siguen ya las comisiones de ordenamiento territorial subnacionales, si ya tenemos la nacional funcionando, cómo vamos a hacer para tener esas comisiones subnacionales también funcionando y operando. Muchas gracias señor Presidente, honorables Senadores.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchísimas gracias Director Prieto Soto. La proposición está elaborada y voy a invitar en su debido momento a las compañeras y compañeros de la Comisión de Ordenamiento Territorial a ver la presentación que es a la que se refiere, el Proyecto que usted mencionó, es la modificación a la Ley 1450 que tiene que ver con Puerto en el

artículo 89, y que estamos de acuerdo en hacerle el análisis correspondiente por parte del Congreso pero también, primero, que sea muy racional en cuanto a la carga impositiva, eso primero que... la propuesta que existe es que no pase del 0.25% de la parte operativa y que de ahí de esos recursos haya un equis porcentaje para las áreas metropolitanas, para que puedan ejercer con mayor eficiencia lo que tiene que ver con la autoridad de transporte. Pero agradeciéndole mucho y antes de darle la palabra a la doctora Sandra Devia, quiero recordar una cosa, doctor Prieto Soto, hay una figura muy importante que está virgen en la Ley 1454 y es la que tiene que ver con el artículo 34 que es la zona de inversión especial para la superación de la pobreza, y esa es una reglamentación que tiene que hacer el Gobierno a través de un decreto y que, déjenme decirlo de esta manera, se terminaron las regalías o por lo menos están muy agotadas y la figura no se ha implementado en su reglamentación, por eso les reitero que cobra tanta fuerza desarrollar estos eventos dirigidos hacia allá, para que nos explique el Gobierno por qué no, por qué no se ha implementado después de 5 años, qué pasó. Tiene la palabra señora Viceministra, doctora Sandra Devia.

Viceministra del Interior, doctora Sandra Devia:

Muchas gracias señor Presidente, una vez más y a todos los honorables miembros de esta Comisión, al doctor Eugenio Prieto también aquí un saludo especial. Realmente creo que han hecho una presentación ustedes dos, los que me han antecedido, muy concreta, muy puntual pero además me remonta a las épocas de la discusión de las leyes de ordenamiento territorial, de áreas metropolitanas, reviví cómo logramos en Senado modificar unos artículos porque la ley de área metropolitana se estaba quedando prácticamente estancada porque no teníamos cómo sacarla adelante y en su momento el Senador Eugenio Prieto y el Senador Soto, que era ponente, nos ayudaron y nos dieron luces frente a qué es lo que podemos hacer que valga la pena, nuevo y diferente en esta ley de áreas metropolitanas. Y ya lo han mencionado, ser autoridad ambiental era una de las discusiones pero esa ya la tenían las que por Ley 99 como la del Valle de Aburrá cumplían con el requisito de población, no todas tienen esa competencia. Pero adicionalmente también, que tuviesen una facultad y una competencia como la de ser autoridad de transporte en materia de transporte, hacer los planes de ordenamiento territorial focalizados, el transporte, la vivienda y los servicios públicos, y construir un modelo de ordenamiento territorial realmente metropolitano en los planes de ordenamiento territorial metropolitanos.

Entonces me remonté a la época de los foros donde dábamos estas discusiones a nivel nacional y recuerdo que logramos sacar adelante este proyecto, entre esos con el Senador Soto en su momento y con el Senador Eugenio Prieto que

era Senador también en ese momento, logrando ese consenso y eso quedó establecido en la ley de áreas metropolitanas.

Ahora me preguntaba la doctora Susana Correa “pero eso por qué no funciona”, pues no funciona en parte porque nunca hemos llevado a la práctica lo que está escrito en la ley. Hay unos temas que son sencillos y otros que requerirían, como lo señala el doctor Eugenio, una reglamentación, pero yo sí creo que podemos materializar lo que ya está en materia de autoridad política y administrativa, en el caso del área metropolitana como esquema asociativo es una autoridad estrictamente administrativa y que podría tener la competencia. ¿Cómo?, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial de manera complementaria, cuando se construyó se dijo “no, que si es de mínimos, de máximos”, si es de máximos la sacamos de 1200 artículos, es un Código y lo tenemos que reformar en un año porque nunca va a ser completo, siempre vamos a tener temas diferentes para poder incorporar. ¿Qué logramos hacer para que esta ley pudiera salir?, ley de mínimos que sea de principios y que establezca la regulación y los parámetros de toda la agenda legislativa que en materia de departamentos y municipios y de esquemas asociativos de ordenamiento territorial se pueda trabajar.

¿Qué dice entonces al respecto?, cuando un tema no está regulado explícitamente, no tenemos que volver a sacar otra ley, no tenemos que volver a hacer otra ley de distritos, no tenemos que volver a hacer otra ley de áreas, hay unos principios que están establecidos en la Ley de Ordenamiento Territorial, para este caso, el de la diversidad, el de la complementariedad y la concurrencia que son constitucionales, pero están desarrollados en la misma Ley de Ordenamiento Territorial y que designó unas comisiones nacionales y las que ya estaban en el Senado para que dieran las deliberaciones pertinentes y ejecutaran y desarrollaran los actos administrativos correspondientes.

El contrato plan, entre otras, además de hacer vías y de servir para hacer vías y para hacer autopistas y para hacer 4G, sirve para delegar competencias. Entonces las competencias en cabeza de las áreas metropolitanas que están establecidas en la Ley 1625 y la capacidad de ser autoridad en materia de transporte por ejemplo, se puede regular mediante un contrato plan, no requiere modificar la ley en detalle aunque pues en prejuicio de esta discusión que se va a dar, se puede ir trabajando en el contexto de un contrato plan entre el Ministerio de Transporte y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el que se regule el procedimiento de delegación de la competencia y de la atribución de la competencia en materia de prestación del servicio de transporte y de la Supervigilancia o el seguimiento que se haga a ella.

¿Qué establece el contrato plan en su figura original y ¿por qué es tan importante esta figura

dentro de la Ley de Ordenamiento?, como las competencias no se podían pasar y usted lo recordará Senador Soto, que fue ponente de esta ley también, no se podían detallar taxativamente porque era inviable, eso fue lo que nunca dejó sacar la Ley de Ordenamiento Territorial y si la volviéramos a hacer los que dicen que es imperfecta, y lo es, ninguna ley es perfecta y ustedes muy bien como legisladores lo saben, pues nunca lo hubiéramos logrado hacer porque quién le distribuye ese juego de competencias, nación, departamentos, municipios, sin que no queden algunas que pueden trabajarse de manera complementaria, subsidiaria, concurrente.

¿Qué logramos hacer?, en el contrato plan figura el ordenamiento francés muy acomodado a la colombiana, lo que quedó en la Ley de Ordenamiento era, lo que aquí no quede lo puede trabajar la nación con los departamentos y los municipios mediante un contrato plan y en el artículo 16 de la Ley 1454 se estableció de manera especial, por sugerencia del Senador Soto, recuerdo que no firmó la ponencia hasta que eso no quedara, no estuvo de acuerdo con el texto, de manera especial las áreas metropolitanas.

Entonces tenemos los instrumentos jurídicos, creo sí y estoy convencida, tenemos que revisar el tema, eso sí en la 1625 fue difícil la discusión del umbral y del censo electoral para poder lograr bajar eso y que Envigado pueda y entre otros, quien quiera vincularse a un área metropolitana, tenga un porcentaje de participación menor del que quedó allí establecido, eso sí requeriría un mensaje de urgencia para una ley especial y poderlo sacar lo más rápido posible. Vamos a trabajar en eso, vamos a plantearle el tema al señor Ministro, al Gobierno nacional, lo que pasa es que el espacio de la agenda legislativa con los temas de paz está bastante complicada y ustedes saben que eso es un poco complejo pero vamos a evaluarlo a ver si es viable de esa manera o de otra y buscamos una alternativa.

Yo creo que el mejor modelo, el mejor ejemplo de desarrollo de una Ley de Ordenamiento Territorial es la exposición que hoy nos han dado el doctor Montoya, el doctor Soto, Eugenio Prieto, las provincias, las regiones, los esquemas de ordenamiento territorial son los que nos pueden facilitar el desarrollo y la construcción real de esta Ley de Ordenamiento. Yo estuve en un foro en el oriente sobre provincia, sobre la creación de la provincia, ellos discutían si lo conveniente era ser provincia o si lo conveniente era hacer área metropolitana del oriente; veo que la discusión de uno y otro modo sigue vigente por la que sea que va a obtener, lo importante es tener claro hacia dónde van, si quieren ser un esquema asociativo, de administración, de competencias específicas y puntuales en materia medioambiental, en materia de transporte, en materia de seguridad, el área metropolitana es la figura. Yo al oriente sin embargo lo veo más como una provincia y una

provincia que tendría y tendría la posibilidad de convertirse a futuro en una RAP.

La provincia de planificación y gestión, el artículo 18 y el 19 de la Ley de Ordenamiento Territorial, tiene todas las consideraciones y características de lo que podría ser el oriente antioqueño, el área metropolitana, los hechos metropolitanos son más propios del Valle de Aburrá, no solo por la conurbación porque ese requisito se eliminó, el que estaba en la ley 128, en la Ley 1625 se modificó el concepto de hecho metropolitano, ya no solo es la conurbación estar pegado un municipio del otro, sino que tengan relaciones de conexidad, comerciales, de transporte y en esa medida el oriente lo cumple perfectamente, sino por la potencialidad en un desarrollo mucho más amplio, que no está ligado solo al tema del esquema de administración de servicios, sino a la construcción de una figura política como es la provincia.

Entonces yo creo y ahí coincido también con el doctor Eugenio Prieto, la provincia en el oriente podría ser una figura interesante y no se excluye con el área metropolitana, otro principio de la Ley de Ordenamiento, no son excluyentes entre sí las figuras de ordenamiento territorial. Un área metropolitana puede ser distrito y área metropolitana a la vez, Barranquilla lo es hoy de hecho, entonces tiene la figura y la ha construido; Cúcuta también tiene área metropolitana y bueno no es distrito pero ha planteado la posibilidad de serlo. Pero más allá de si es o no, actualmente puede llegar a constituirse y las que se pueden constituir no tienen ninguna restricción en hacerlo y lo mismo en ser provincias. Creo también que el esquema de la RAP en Bogotá con los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Meta, son un buen ejemplo de para qué sirven las regiones de planificación y gestión y ya lo van a ser Nariño, Chocó, Cauca, me corrige la Senadora Susana y Valle.

La RAPE del Pacífico, el Gobernador de Nariño nos decía muy entusiasmado, le propuso al Ministro que si eventualmente estamos desarrollando una agenda que esté relacionada con la validación de los acuerdos, del posacuerdo de La Habana, uno de los temas podría ser en esa misma agenda, voto popular por la construcción y la consolidación de las RAPE del Pacífico. La región del Eje Cafetero, también hemos estado en varios foros con el Senador Soto, donde también están trabajando en la construcción de esta región de Planificación y gestión del Eje Cafetero sin ser región política, de esas que generan gasto administrativo, burocracia, no, estamos hablando de inversión, de articulación de proyectos, para contratos plan, para delegación de competencias muy específicas, así como lo hablábamos ayer en el Congreso con el tema de Cali, para el tema deportivo Cali, para el tema cultural la competencia se delega según la capacidad administrativa y fiscal del ente territorial y en el

caso del área metropolitana es válido pensar en la autoridad de transporte que está consagrada en la Ley 1625 y regulada mediante un contrato plan de manera puntual y específica.

Las regiones de planificación y gestión, las RAP y las RAPE están abordando estos temas; el transporte masivo ha dejado de ser un tema de un único municipio, no es solo Bogotá con los municipios de la Sabana, no es solo el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, uno llega a Armenia pero no aterriza en Armenia, aterriza es en La Tebaida y para poder ir a Armenia tiene que pagar taxi intermunicipal pero es uno que es turista, pero lo mismo le pasa al señor que tiene que coger el bus, que no vive en Armenia sino que vive en La Tebaida, en Montenegro, para ir a la finca cafetera y luego ir a dormir a su casa, tiene que pagar transporte intermunicipal, no le alcanza el salario, el jornal para subsidiar el costo de una tarifa que no tiene sentido porque podría ser una zona perfectamente conformada en área metropolitana con autoridad de transporte; colinda con Cartago, que ya lo es de hecho, tiene la visión de autoridad de transporte, surgió de allí y tiene una visión de conurbación de desarrollo metropolitano.

Entonces vemos perfectamente viable que se plantee esa iniciativa, pues aquí hay que estudiar el tema, acá está el Viceministro, con el Ministerio de Transporte mucho más detalladamente, yo en ese terreno ya en detalle no entro pero sí creo y desde la perspectiva de la ley tanto de ordenamiento territorial como de la ley de áreas metropolitanas es válido plantear el estudio y la competencia de hasta dónde podemos llegar mediante un contrato plan o mediante una regulación de armonización de competencias y yo después le cuento al Viceministro de Transporte quién fue el autor de esa iniciativa en su momento y quién abogó por que las competencias en materia de catastro, transporte, las pudieran tener las áreas metropolitanas, no lo voy a hacer públicamente porque se puede entender como un mensaje político pero le quiero señalar que sí hay un sustento técnico que nos permite salir del discurso de modifiquemos la ley, modifiquemos la ley, yo creo que no debemos seguir en ese debate que para poder ejecutar cualquier tema en materia de descentralización y ordenamiento hay que modificar la ley, la Ley de Ordenamiento lo estableció de esa manera, poder hacerlo flexible, gradual, sencillo y si tenemos que entrar a modificar una ley para poder hacer ese ejercicio de delegación de competencias pues no hicimos nada.

Y yo creo que quedó muy claro y lo mencionaba el doctor Eugenio Prieto, también el tema de catastro en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo. Antioquia es el único departamento que es autoridad materia de catastro, los demás departamentos no, el IGAC maneja toda la competencia catastral del país, yo creo que hay municipios, ciudades en el país que podrían

manejar autónomamente la competencia catastral. En su momento hubo una discusión muy fuerte porque catastro nos decía que eso era el registro del patrimonio público del país y que no lo podía tener la Entidad Territorial porque se sujetaba al tema político, local, el cobro del predial y ese tipo de manejos que podrían ser ambiguos y que podrían tener dificultades, pero eso es la vieja discusión sobre si debe haber o no descentralización; pues todos podemos decir que puede tener eventualmente algún manejo descentralizado diferente, distinto pero eso no quiere decir que necesariamente la descentralización *per sé* sea o sinónimo de corrupción o de que se va a hacer mal o de que si no lo hacemos a nivel central entonces los demás no lo saben hacer o no lo pueden hacer, ese no puede ser el argumento. Tenemos que establecer los controles, los mecanismos de seguimiento, poder montar y establecer un proceso de regulación y yo creo, para ser muy prácticos con el tema de autoridad de transportes, si tiene las competencias, si se puede hacer mediante contrato plan, si se puede trabajar y estudiar con el Ministerio de Transporte, obviamente el Ministerio de Transporte mantiene los controles y las regulaciones máximos, los mínimos los maneja el área y los máximos los maneja el Ministerio de Transporte con un proceso de supervigilancia y control que no pierde la Nación en ningún momento, bajo ninguna circunstancia en ninguno de los temas que se delegan mediante contrato plan, pero pues lo que quiero señalarles es eso, el contrato plan no es solo para hacer autopistas, carreteras que es muy válido, no solo para el concreto, es para la delegación de competencias a las entidades territoriales que tengan la capacidad de asumirlo y a los esquemas asociativos. Lo que les da vida, lo que se dijo, en su momento esto se estudió a la par con la ley de reforma al Sistema General de Regalías, lo que le da vida a los esquemas asociativos es que tengan la capacidad de optar de mejor manera por competencias y recursos de la Nación y la única posibilidad es no solo mediante regalías sino mediante modelos donde demuestran tener un conocimiento, una capacidad básica que les permita ser autoridad en la materia, cada uno dentro de su especialidad, dentro de su diversidad y dentro de su potencialidad.

En esa línea pues nuestra dinámica siempre ha sido y nuestra propuesta es, hagamos un trabajo técnico, lo hacemos con Planeación Nacional; desde la Comisión de Ordenamiento Territorial Nacional podemos emitir los conceptos, los insumos, los parámetros que le sirvan a las entidades tanto del gobierno como territoriales para tener un soporte que les diga “mire, por acá lo podemos hacer sin tener que someter todo a un decreto reglamentario”, porque tanto el afán legislativo que todos lo tenemos que hacer mediante una norma, como el afán reglamentario de que cada ley después tenemos que sacar el decreto, es lo que burocráticamente nos tiene frenados con este tema de la descentralización. Yo creo que tenemos

los insumos, la Corte Constitucional ya ha fallado la asequibilidad de estas leyes, de estos artículos, no estamos improvisando, ya tienen el tiempo de manejo, ya Planeación Nacional incorporó de hecho en el Plan Nacional de Desarrollo este tipo de parámetros, inclusive se ha dicho que los OCAD deben contemplar los esquemas asociativos para privilegiar la asignación de recursos, entonces por ejemplo, la provincia del oriente antioqueño en caso de constituirse podría privilegiarse, optar de manera prioritaria por recursos en los OCAD, por ejemplo, o crear y desarrollar estas zonas de planificación de superación de la pobreza que están establecidas en la Ley de Ordenamiento y que el Plan de Desarrollo seguro nos va a permitir para ahora que vamos a trabajar en este tema del post- acuerdo o posconflicto, como lo quieran llamar, podamos decir que aquellas zonas donde los límites de pobreza superan o están por debajo del NBI promedio del nivel nacional, el Gobierno entre a consolidar un ejercicio asociativo de planificación y compensación de la pobreza, para eso son estas cifras, son la de superación de la pobreza.

Y hemos pensado también en la consolidación de nuestras regiones de planificación y gestión para la paz, una especie de RPZ para la paz y esas para la paz no están vinculadas a ningún tema de negociación de nada sino a superar la pobreza, superar la marginalidad y la falta de capacidad institucional que muchos departamentos y municipios por décadas tienen. No podemos seguir echándole la culpa solo a los departamentos y municipios porque ese es el argumento perverso de la no descentralización; “¡ah! Es que Chocó no es capaz, para qué le dan la plata al Chocó si se la roban, no, es que la periferia no es capaz, no, no, no, gastémosla desde el nivel nacional porque es que...”. No, el discurso de la descentralización es coherente en la medida en que tengamos la capacidad de entrar a hacer ejercicios de complementariedad en nuestras regiones, ese fue el espíritu del contrato plan Antioquia-Chocó, acá en Urabá. Ah qué funcionó, qué no funcionó, fue el primero, piloto, pero ese ha sido un modelo que ha servido para otros departamentos y regiones y yo creo que podemos ir trabajando y construyendo ese modelo.

Si el área metropolitana, para finalizar, del Valle de Aburrá que es pionera, que es modelo, que es abanderada en esta política, construye este parámetro de autoridad también de transporte, habrá demostrado que para algo sirvieron las leyes de ordenamiento territorial y la ley de área metropolitana y porque aplicaríamos los dos conceptos, el de contrato plan y el de autoridad en materia de transporte y adicionalmente desentramaríamos el tema legal desde las Comisiones Nacionales y del Congreso en materia de ordenamiento territorial y haríamos un trabajo técnico y menos legislativo para no seguir pensando que todo lo que queramos cambiar lo

tenemos que hacer mediante una ley, aunque es válido, yo quiero reconocer en eso el trabajo muy juicioso, responsable y siempre atento del Congreso de la República, creo que recargamos la responsabilidad de reformas del Estado en cabeza del Congreso y el Ejecutivo no lo ejecuta. Entonces si ya el Congreso ha hecho su tarea, hagámoslo viable y lo posible desde el Ejecutivo en el desarrollo y cumplimiento de esas leyes, sin prejuicio de que lo que haya que seguir abordando desde el Congreso pues lo sigamos haciendo muy válidamente con ellos.

Desde esa perspectiva es mucha la agenda que tenemos en materia de ordenamiento territorial, vuelvo y reitero, con el área metropolitana acá, con la provincia del Oriente antioqueño o si quiere ser área metropolitana o si quiere ser las dos, con las dos. Con la región de Paz que llamamos la RAPE de Chocó y del Pacífico, Valle, Nariño, Chocó y Cauca, con el Eje Cafetero que habla también del tema cultural, del tema de servicios, del agua, el agua se está acabando porque el parque natural de los nevados se está secando, no va a haber agua en el Eje Cafetero en menos de 10 años, están pensando asociarse e integrarse en torno a este modelo del agua u otros que se nos ocurran en otras regiones del país.

De tal manera que no por un discurso y no por un cumplido, quiero decir que yo sí agradezco este tipo de espacios porque nos permiten trabajar y construir sobre ellos. El señor Ministro, el doctor Juan Fernando Cristo, estuvo hace menos de un mes tal vez estuvimos acá, nos comprometimos a desarrollar esta agenda del área metropolitana, nos comprometimos a validar este esfuerzo en el plan metropolitano de seguridad y ahora en esta nueva iniciativa en materia de autoridad de transporte y creemos que podemos hacer de esta área metropolitana y de las áreas metropolitanas en el país un modelo para la convivencia, para la paz y para el desarrollo sin tanta burocracia, sin tanta norma y sin tanto discurso y creo y así lo vamos a hacer, vamos a trabajar en una agenda, en un esquema, tenemos un equipo delegado del Ministerio del Interior para hacer ese trabajo de manera articulada con ustedes y yo lo que les digo, trácneme la agenda, dígneme cuándo y nos sentamos a construir ese modelo. Muchas gracias.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muy bien doctora, pues la conclusión de su intervención es que manos a la obra. Y esto pues que usted dice que no hace ninguna mención porque de pronto se la toman como una mención política, yo sí no tengo ningún problema, ojalá que la dejen ahí en el Viceministerio para que siga impulsando las regiones, ojalá, me parece que lo hace muy bien. Y si ahí están todas las figuras como usted bien lo dice, bienvenidas sean.

Le hacemos un reconocimiento de bienvenida al Viceministro de Transporte, al doctor Pio

Adolfo Barcena Villarreal, muchas gracias por su presencia, sabemos que hubo restricciones en los vuelos, nosotros también llegamos dos horas tarde pero bueno, aquí estamos. Tiene la palabra la Senadora Susana Correa, como suscriptora también de la proposición y se prepara el Senador Galán, Juan Manuel Galán.

Honorable Senadora Susana Correa Borrero:

Bueno, muchísimas gracias señor Presidente. Un saludo a la mesa principal, a los alcaldes, diputados, concejales, a los funcionarios de nuestra Secretaría de Ordenamiento y a todos los presentes que nos acompañan. Yo voy a saltarme un poquito el protocolo, creo que es muy importante que nos excusemos por la tardanza pero no fue de nosotros la culpa, estábamos en el aeropuerto desde muy temprano para llegarles puntuales pero pues igual aquí estamos.

Yo no voy a hablar mucho de la Ley Orgánica 1454, yo creo que ya tanto el Senador Soto como el doctor Eugenio Prieto lo han dicho casi en su totalidad, esta es la ley casi que mamá del Ordenamiento Territorial, vienen dos leyes ya, viene la de área metropolitana que es la 1625 y la de distritos especiales que es la 1617. Quiero contarles que ayer el Representante Gallón, que lastimosamente se fue, nos ha dicho que tiene la iniciativa de que Turbo sea distrito especial, cumple con todas las condiciones que nosotros vemos desde acá, puesto que aunque no tiene población, es una ciudad costera y entonces pensamos que va a seguir todo el trámite a ver hasta dónde llegamos pero yo no le veo que tenga ningún impedimento.

Yo hablaba ahorita con la doctora Sandra porque yo siempre lo he dicho y aunque somos primíparas en esto, pues siempre hemos dicho que estas leyes, tanto la 1617 como la 1625 les falta un poquito; la doctora Sandra me dice “no, ahí está todo, lo que pasa es que no se ejecuta”; y cuando uno llega aquí a ver esta Área Metropolitana creada muchísimo antes de la ley y uno ve que las cosas funcionan, uno empieza a preguntarse por qué solamente 6 de estas áreas metropolitanas sí se crearon realmente y las otras, porque hay 22, y las otras 16 se quedaron en veremos. Y les voy a decir rápidamente, lógicamente la del Valle de Aburrá que es la más grande, después sigue Barranquilla, sigue Bucaramanga, Centro de Occidente y Cúcuta; Bucaramanga y Centro de Occidente creadas en 1981; Cúcuta en 1991; y la última que fue el Área Metropolitana de Valledupar en el año 2005. Pero cuáles se quedaron sin crear y por qué cuando en esto la Ley Orgánica es muy clara en decir que esto es un proceso voluntario, que solamente con querer se llega a poder hacer estas fuerzas para tener más desarrollo, para tener más progreso y una es de mi región que es el Área Metropolitana de Cali y yo les voy a dar el ejemplo de qué pasa en Cali y por qué no se ha podido crear. En Cali el área metropolitana

siempre se ha diseñado con 5 municipios, Yumbo, Cali, Jamundi, Candelaria y Palmira pero Yumbo es la ciudad industrial del Valle del Cauca, es la que más impuestos recibe, entonces ellos dicen “por qué va a ser Cali el núcleo si nosotros somos los que más recibimos impuestos y ahí empiezan entonces las discusiones, las controversias y nos quedamos en un área metropolitana que viene nombrándose hace yo no sé cuánto tiempo pero todavía salen los cuadros como una oficial, o sea, no se ha podido armar.

Y en ese mismo sentido, Armenia, Bogotá, Cartagena de Indias, Girardot, Ibagué, Ipiales, Manizales, Montería, Neiva, Popayán, Santa Marta, Sincelejo, Tunja y Villavicencio. O sea, de 22 proyectos, solo hemos podido crear 6 y 3 de ellas o 4 de ellas desde hace muchísimos años como es esa área metropolitana del Valle de Aburrá que lleva más o menos 36 años, va a cumplir 36 años este año. Y uno entonces empieza a pensar qué es lo que realmente sucede o por qué siempre en este territorio de acá nos llevan ventaja. Ahorita hablábamos con el Senador Galán y decíamos “es cultura”, realmente es que no hemos podido balancear los intereses particulares de cada una de estas zonas para poder llegar a un interés conjunto y sacar adelante las regiones; y es que esas uniones lo único que dan es progreso.

Eso era lo único que me iba a limitar a decir sobre lo que son las leyes orgánicas, he dicho siempre en nuestra Comisión que vamos a revisar las leyes de la creación de distritos y de áreas metropolitanas para mirar qué más le podemos hacer. Pero me voy a dedicar a un tema que ustedes han oído del doctor Eugenio Prieto, desde que entré, dármelo y entregármelo a mí y yo me alegro que el Viceministro esté aquí y que la doctora Ayda Lucy también esté aquí.

La Ley 134 Senado, 101 Cámara, es la ley sancionatoria del transporte, es la ley que le va a dar dientes a la Superintendencia de Puertos, Transporte e Infraestructura, Transporte, Puertos e Infraestructura. Esta es una ley que venimos trabajando en la Comisión Sexta desde hace más o menos un año, salió de la Comisión Sexta y está en su tránsito hacia Plenaria y el Ex Senador Prieto estuvo en el Congreso hace algunas semanas y me entregó una proposición que él tiene, yo estaba aquí hablando, doctora Ayda Lucy, con la doctora Sandra Devia, a ver qué nos podemos idear porque cuáles son las contradicciones que yo tengo, cuando uno lee la Ley 1625 de áreas metropolitanas, las funciones que tiene, pues también tiene funciones de inspección, control y vigilancia del transporte y de todo el sistema de transporte adentro del área pero la Superintendencia también, entonces uno dice, dentro de la ley hay dos artículos que sancionarán el área Metropolitana, sí, ya los voy a decir. Entonces voy a empezar por el artículo 7° y es de las funciones de las áreas metropolitanas para que quedemos claros donde dice “formular la política de movilidad regional en el marco del

Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos. Ejercer la función de autoridad de transporte público”, no los voy a leer enteros porque yo creo que ustedes seguramente conocen esto; “formular y adoptar instrumentos para la planificación y desarrollo del transporte metropolitano; planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros; y formular, adoptar e implementar planes para la localización, preservación y uso adecuado de los espacios libres”, por acá hay otro que dice, en el artículo 28 donde dice Patrimonio y Rentas “los recursos provenientes de tasas, tarifas, derechos, multas o permisos que perciban ejercicio de la autoridad de transporte y otras autoridades que le hayan sido otorgadas o reconocidas; los recursos que establezcan las leyes, ordenanzas y acuerdos; las sumas que reciban por la prestación de los servicios”. Esos son como los motivos que me da el Ex Senador Prieto, para que miremos si nosotros en la Ley 134 le podemos adicionar para que esa contribución que se le va a cobrar a todas las empresas vigiladas que es del punto 2% de los ingresos brutos de cada una de ellas, pues lógicamente las que estén localizadas en esta área metropolitana también le tributen al área porque ella también tiene funciones. Entonces lo que él nos propone es que por qué no dividimos esa contribución y que se vaya parte para la Superintendencia y lógicamente parte para el área metropolitana.

¿Yo qué veo, doctora Ayda Lucy?, la primera es que...ahora sí ya lo que acabo de leer es la Ley 1625, ahora me voy a la que estamos tramitando en el Senado de sanciones, hay un artículo que es el artículo cuarto que dice titularidad de la potestad sancionatoria y dice “el Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo y la ejerce en forma de vigilancia, inspección y control a través de las siguientes autoridades, las áreas metropolitanas, entre ellas”.

Hay una artículo 12 que dice “las áreas metropolitanas serán competentes dentro de su jurisdicción para conocer de todas las infracciones objetivas contenidas en la presente ley o en las que modifiquen o sustituyan respecto al transporte individual de pasajeros, el anterior era transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo y transporte terrestre automotor. Todas las infracciones objetivas contenidas en la presente ley y en las que modifiquen o sustituyan, cometidas en las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes rectores, todas las infracciones a las normas de transporte en las modalidades a su cargo”. O sea, son infracciones objetivas, ahí creo que está el este.

Pero también en el **artículo 21** donde decimos sujetos, “podrán ser sujetos de sanción”, en el punto 12, autoridades metropolitanas.

En el **artículo 79** de la ley, serán sancionadas con multa entre 90 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes, los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito con...hay cinco de los motivos que pueden para sancionar, omitir, retardar o denegar informe injustificado a los usuarios de la prestación de los servicios, no suministrar a los usuarios información sobre servicios ofrecidos, hacer caso omiso a las instrucciones.

Artículo 80, entre sancionar con multa entre 130 y 150 salarios mínimos legales vigentes, a los municipios, distritos o áreas metropolitanas, también por otras sanciones que pueden ser: extralimitarse en sus funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado, exigir requisitos diferentes. O sea, existen las multas a las áreas metropolitanas ex Senador Prieto.

Entonces en todo, en todo hay...yo le sigo diciendo Senador, no importan, para mí el ex Presidente Uribe sigue siendo Presidente, para mí el ex Senador Prieto sigue siendo Senador.

Hay varias de ellas en donde, supongamos, en el artículo 9º dice "Contribución especial. Establecer una contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, para cubrir los costos y gastos que ocasione su funcionamiento e inversión, la cual deberán cancelar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que sean sometidas a su vigilancia, inspección y control de acuerdo con la ley o Reglamento. La contribución se fijará por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, de acuerdo con los siguientes criterios...", y dan los criterios que en la ley está fijada en el punto 2% de los ingresos brutos.

Entonces habría que revisar, doctora Ayda Lucy, realmente cómo podemos, o Viceministro perdón, revisar cómo podemos incorporar esta petición de las áreas metropolitanas, si hay alguna forma de hacerlo, la doctora Sandra nos ha dicho "contrato plan", pues tendríamos que revisar la figura, yo realmente no soy abogada, soy ingeniera y no conozco la figura de contrato plan en sentido de que podamos hacer un contrato plan entre la Superintendencia y el área metropolitana que debería ser así. Lo único que puedo decir es que nos comprometemos, doctor Prieto, con revisar el tema, esta ley pues debíamos haberla entregado esta semana a Plenaria, yo creo que nos vamos a gastar entonces la otra semana señor Viceministro, a ver si podemos mirar...porque uno debería lógica, si ellos también tienen funciones aunque son funciones objetivas, exacto, mirar a ver de qué manera puede hacerse o si realmente no se puede hacer pues habría que ver qué podemos hacer para que ellos como área metropolitana también puedan tener una contribución por esa, precisamente esa parte que ellos están hoy ejerciendo y que vienen ejerciendo desde hace mucho tiempo.

Entonces mi compromiso no solamente con ustedes sino sobre todo de esta área metropolitana es definitivamente seguirlo revisando, doctor Prieto, para que esa petición suya que nos ha

hecho para la Ley 134 pues podamos ver cómo le podemos dar trámite.

Muchas gracias señor Presidente.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Gracias Senadora. Tiene la palabra el honorable Senador Juan Manuel Galán, también suscriptor de la proposición.

Honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón:

Buenos días, buenas tardes sí ya, con esa madrugada y ese avión demorado ya pierde uno la noción del tiempo y del espacio pero no de la compañía tan agradable en la que estamos en el día de hoy con todos ustedes. Yo quiero saludar al Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial, Senador Soto; quiero saludar a los Senadores integrantes de la Comisión que están acá presentes, la Senadora Susana Correa, la Senadora María del Rosario Guerra; a la señora Viceministra del Interior encargada, que debería estar en propiedad porque ya se lo ha merecido con creces llegar a ese Viceministerio en propiedad; señor Viceministro; a la señora Secretaria también de la Comisión de Ordenamiento Territorial que también aprovecho para contarles es la Secretaria Técnica de la Comisión de Víctimas del Senado, la doctora Sandra Ovalle.

Yo quisiera con ustedes compartir algunas reflexiones breves sobre el tema que nos convoca hoy, además mi amigo querido, Eugenio Prieto, Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con quien hemos compartido muchas iniciativas legislativas, con quien hemos estado acá presentes en foros como el último que tuvimos sobre el tema animalista con toda la comunidad animalista de Medellín y de Antioquia que es también la más avanzada en Colombia, o sea, no solamente el Área Metropolitana del Valle de Aburrá sino en el tema animalista, en todos los temas Antioquia siempre está adelante en Colombia, entonces pues eso ya es redundante para ustedes.

Pero quisiera, como les decía, compartir algunas reflexiones breves sobre este tema que nos convoca; lo primero, hacer una reflexión histórica, uno de los grandes hitos legislativos en la historia de Colombia, tal vez muchos de ustedes lo recuerdan, es la Ley 12 de 1986, en esa ley estuvo mi padre Luis Carlos Galán que impulsó muchísimo desde el Senado de la República la descentralización en Colombia, fue uno de sus temas bandera, impulsó esa ley que fue la primera ley que transfirió recursos de la Nación a los municipios por concepto del impuesto a las ventas y vivimos una evolución en ese proceso de descentralización que fue una especie de revolución silenciosa. La Constitución del 91 fue una Constitución con un enfoque y un espíritu descentralista, pero en los últimos años hemos vivido una especie de contrarrevolución a la descentralización en Colombia, es decir, ha habido una recentralización del manejo de los recursos y

de la toma de las decisiones. Eso pues es una pena porque si estamos hablando de paz y la relación entre la paz y el ordenamiento territorial pues entre más descentralización, más recursos lleguen a la región, más empoderemos a las regiones para que sean dueñas de su destino, pues mayores posibilidades de paz y de reconciliación vamos a tener en Colombia.

Entonces tenemos que mirar cómo retomamos el camino de la descentralización, que a mi modo de ver, se perdió y se perdió con argumentos bastantes pobres, la verdad, y bastante indignantes para las regiones porque uno de los principales argumentos que uno oye a la hora de reformas recentralizadoras o medidas gubernamentales recentralizadoras, es el argumento de la corrupción, es que las regiones son corruptas y por eso hay que quitarle los recursos y manejarlos desde Bogotá desde el Gobierno central, como si Bogotá tuviera una especie de vacuna anticorrupción o el Gobierno nacional tuviera una vacuna para no ser corrupto. Entonces ese argumento realmente a mí me parece paupérrimo, pobre, lamentable, y me parece que no justifica recentralizar la toma de decisiones ni el manejo de los recursos desde Bogotá ni desde el Gobierno nacional. Y parte de la responsabilidad de esta Comisión de Ordenamiento Territorial del Congreso y del Senado es velar para reclamarle al Gobierno nacional profundidad el proceso de descentralización en Colombia; las áreas metropolitanas han sido también un hito si miramos la historia en el proceso de fortalecimiento de las regiones en su capacidad de planificar, de trazar horizontes de planeación a mediano y a largo plazo que trasciendan los Gobiernos de turno, los gobiernos locales de turno.

Como se ha dicho acá, tenemos 6 áreas metropolitanas constituidas en el país en este momento, deberíamos tener 14 más, estamos en déficit de áreas metropolitanas en Colombia, ya la Senadora Susana Correa las mencionó una por una en un catálogo muy detallado y muy completo que ella hizo sobre las diferentes áreas metropolitanas que se han venido conformando no legalmente pero sí de facto, de alguna manera. Pero yo quiero destacar un principio rector que a mi modo de ver debe orientar la conformación de las áreas metropolitanas y orientar el proceso de planeación dentro de las mismas.

Claro que aquí está el señor Viceministro de Transporte, el transporte es un tema muy importante en estas áreas metropolitanas, la integración de los sistemas de transporte. Miren ustedes lo que está pasando en Bogotá con ese enfrentamiento entre el Alcalde Peñalosa y el Gobernador de Cundinamarca por el tren de cercanías, están hablando dos idiomas completamente distintos y están entrando en un choque frontal sobre un tema que se ha discutido y Sandra Devia que es la memoria histórica del ordenamiento territorial del Ministerio del Interior lo sabe, un tema que se ha discutido y que se ha debatido hasta el cansancio y se han hecho estudios técnicos y se repiten y se hacen foros y se dialoga, desde el Gobernador Andrés González que fue uno de

los que más promovió el tren de cercanías, se hablaba de la necesidad de un tren de cercanías y ahora de nuevo estamos cuestionando eso, de nuevo estamos mirando a ver si se le apropiaron o no recursos, cómo se financia.

Ese tema del transporte, claro, que es importante pero yo quiero destacar, para mí el tema más importante y que cada vez será más importante en las áreas metropolitanas, como principio rector, como eje central, como centro de gravedad, es el tema del medio ambiente, es decir, el tema del medio ambiente y la autoridad medioambiental tiene que ser un tema central de las áreas metropolitanas y ahí tenemos que mirar cómo es el esquema institucional que tenemos frente a las autoridades ambientales que están en cabeza a veces de las corporaciones regionales, que no haya choques entre las corporaciones regionales ambientales y las áreas metropolitanas. Yo les pongo un ejemplo, en Santander que lo considero mi tierra, la tierra de mis ancestros, hay un choque grandísimo entre el área metropolitana de Bucaramanga, Girón, Piedecuesta, Floridablanca y la Corporación para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga, es decir, entran en unos choques y en unas confrontaciones tremendas y terminamos en un limbo sin saber quién realmente es la autoridad ambiental.

Y hay un tema también que hay que tocar acá porque ya que nos estamos diciendo la verdad, que para eso son estas Comisiones de Ordenamiento Territorial, para decirse uno la verdad y no quedarse como en un catálogo de datos y de cifras y de numeración de temas. Hay un tema también de corrupción que hay que atacar que es todo lo que tiene que ver con los cambios de uso de suelo, es decir, en los cambios de uso de suelo de los planes de ordenamiento territorial, se ha generado una fuente de corrupción bastante grande y en eso yo creo que nosotros nos tenemos que ocupar, señor Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial, señor Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, porque si no le ponemos coto a ese carrusel de cambio de uso de suelo y de corrupción en ese sentido, ahí se están perdiendo muchísimos recursos que podrían ser invertidos en lo que se deben invertir, en las áreas metropolitanas.

Y la reflexión final que les quería dejar es que esta área metropolitana pues ya va a cumplir casi 40 años de existencia, tiene 4 décadas prácticamente de experiencia acumulada, de lecciones aprendidas y qué bueno doctor Eugenio Prieto que esta experiencia no se quede aquí en Antioquia sino que ojalá se pueda llevar a esas 14 áreas metropolitanas que están a punto de conformarse para llevarles asistencia técnica, para compartirles las lecciones aprendidas de esta área metropolitana, su historia, para que empiecen con el pie derecho, para que no vayan a tener tropiezos. Porque muchas regiones no saben qué hacer, tienen el camino del distrito entonces piensan en constituir distrito, después miran que hay áreas metropolitanas, entonces quedan en un desorden

y en un maremágnum de enredos legislativos y de modelos de planeación que no saben por cuál irse.

Estuvimos en una sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial que lideró la Senadora María del Rosario Guerra en Sincelejo, en Sucre, por un proyecto de un copartidario nuestro sobre la constitución del distrito de Sincelejo y resulta que lo más lógico aparece, que Sincelejo se constituya como área metropolitana; pero entonces cómo, por ejemplo, el Valle de Aburrá puede prestarle asistencia técnica a Sincelejo y a otras regiones para todo el proceso técnico de conformación de esas áreas metropolitanas, eso me parece que es valioso, que es importante y que permite trazar un camino más cierto, más certero para que no se cometan errores y no hayan frustraciones y problemas en ese sentido. Esas eran las reflexiones que quería compartir con ustedes y le agradezco mucho Presidente por el uso de la palabra.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchísimas gracias Senador Galán. Tiene la palabra María del Rosario Guerra.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente. Muy buenas tardes, un saludo a todos los presentes, los alcaldes, al doctor Eugenio, Director del Área; al Presidente de la Comisión, a mis colegas Senadores, a los señores Viceministros, a Sandra que ha sido una persona abanderada de estos temas y está ahora de Viceministra y al nuevo Viceministro de Transporte.

Cuando hablamos de área metropolitana siempre le viene a uno a la cabeza que el esfuerzo que ha hecho el país en todos estos años de crear instancias a nivel regional y local y que definitivamente seguimos en algunas regiones de Colombia como patinando sobre el tema. Cuando estábamos esperando hoy en el aeropuerto, nos decía un Senador que ya lleva muchos años, el Senador Enríquez Maya, que hay al menos 10 figuras territoriales en el país y tal vez se le quedaba, pero podía llegar a 13 figuras territoriales, por supuesto una de ellas eran las áreas metropolitanas.

En lo personal, cuando revisamos el caso de las 6 existentes y del resto que tienen, definitivamente uno sí dice “por qué no hemos logrado que más áreas metropolitanas se consoliden en el país si nos permiten una visión de largo plazo de región, si nos permiten mejorar la equidad en la región” y cuando yo hago un ejercicio en materia de equidad en las áreas metropolitanas, con sorpresa tengo que registrar que no han avanzado, o sea, los municipios que conforman las áreas metropolitanas no han mejorado sus indicadores de equidad.

Para darles solo un ejemplo, clase media, uno esperaría que haya mejorado la clase media en estas áreas metropolitanas y lo que hemos visto es la tendencia a volverse vulnerable, la gran mayoría de personas que viven en las áreas metropolitanas.

Entonces le llama a uno la atención y dice “pero por qué en vez de consolidarse la clase media que gane en promedio 50 dólares al día como es el indicador internacional, encontramos que están alrededor de los 20 dólares al día”, o sea, están en el límite entre ser vulnerable y, en el caso del área metropolitana que lidera Medellín, están en 19 dólares el día promedio. Entonces la pregunta que me hago cuando venía para acá y revisando las cifras es ¿qué pasa que no logramos que nuestras áreas metropolitanas generen una mayor equidad con los municipios que la conforman? y eso preocupa porque termina concentrándose en el núcleo mucho el desarrollo.

El segundo tiene que ver con los proyectos estratégicos, Medellín, ahí ese ejemplo y vi que tienen una visión de área metrópoli para los próximos años, pero el sentido de esto también es un sentido de desarrollo estratégico y de jalonar el desarrollo estratégico, no es solo un tema de transferencia de recursos y en ese aspecto pues Medellín, qué bueno y el área Metropolitana del área Metropolitana del Valle de Aburrá pueda ser ejemplo para otras áreas metropolitanas que están en proceso de conformación, de tal manera que tengan esa visión de proyectos estratégicos.

Y en materia de organización del territorio hay unos temas que a mí me preocupan, la presión urbanística. Y si ustedes ven el modo Plan de Desarrollo que es la Ley 1753 del 2015, pues ya ahí se reconoce la presión urbanística para temas de vivienda de interés social que se permite precisamente ahí unos avances, el tema del manejo de los recursos escasos, el tema del manejo del agua y del suelo. Bien decía el Senador Galán ahora que uno de los más preocupantes temas es el tema de los planes de ordenamiento territorial y la reasignación del uso del suelo, entonces ahí hay dos temas de manejo de recursos escasos que las áreas metropolitanas pueden ayudar muchísimo a orientar esos manejos.

El otro aspecto que le veo que puede jugar una labor fundamental es el tema que tiene que ver con la movilidad y el fortalecimiento institucional. Me gustó mucho cuando decía ahora la Viceministra Sandra Devia que no es necesario más leyes, o sea, hay un marco normativo que aparentemente permitiría que las áreas metropolitanas asumieran unas competencias mayores. Está la ley del Plan de Desarrollo 1753 en lo que tiene que ver con competencias en materia de movilidad y con competencia en materia catastral y está por el otro lado la 1625 como Ley Orgánica que también como bien dijo ella, le daría ahí unas potencialidades.

Entonces dónde estamos de pronto fallando, yo diría que en este sentido el Gobierno nacional debería darle más luces a las instancias de organización de estas áreas para que potencien lo que la ley trae hoy en esta materia. Totalmente de acuerdo también de que no hay nada más difícil para un Gobierno nacional que desprenderse de recursos y de competencias porque siente que pierden poder político, eso en últimas es, el

manejo de recursos les da poder político y por eso no se quieren desprender de ellos.

Entonces hablamos de todo el desarrollo territorial, creamos áreas metropolitanas, creamos distritos, creamos provincias, creamos RAP, creamos RAPE, creamos una cantidad de instancias pero todas terminan dependiendo de los recursos nacionales. Cuando ustedes ven en general, la Nación está transfiriendo entre presupuesto nacional, sistema general de participación y regalías, casi que en promedio entre un 60% y 70% de los recursos que reciben los territorios, entonces de qué estamos hablando cuando el esfuerzo de los territorios y cuando la gran mayoría de los proyectos en el territorio va a depender es de lo que le entregue la Nación en regalías hoy a través de los OCAD, en presupuesto a través de los proyectos que ustedes presenten y la gestión que hagan los congresistas en muchos casos y en CGP pues lo que tiene definido ya la ley para educación, salud, vivienda y otras disposiciones. Entonces esto lleva a que la corrupción se acreciente, la politiquería se acreciente y la ineficiencia se acreciente.

Entonces yo creo que en ese sentido, doctora Sandra, lo que tenemos que mirar es que en últimas todas estas entidades funcionan si tienen los recursos, si tienen los recursos y si tienen el mandato claro; es mirar realmente en esta maraña de institucionalidad cómo podemos hacer una matriz para saber realmente qué hay hoy, que la Nación pueda desprenderse sin necesidad de que haya ese tipo de trueque o de manejo, de presión y puedan las autoridades departamentales, regionales y municipales asumirla.

Y para terminar, quiero simplemente resaltarle tres proyectos de ley que vengo liderando y que también Antioquia tiene ahí mucho que decir: uno que es redefinir el tema de peajes, radicamos un proyecto de ley que define unas condiciones mínimas para el manejo de los peajes y para la fórmula del cálculo de los peajes, es que lo que hay hoy es inaceptable, una disparidad, la misma ruta de la costa a Medellín o de Bogotá a Medellín que hay 2 o 3 alternativas, pagan peajes diferentes y hay unos de proporción, el solo peaje cuando uno va en la vía a Planeta Rica, para la vía Medellín, vale una suma exorbitante y lo maneja Inviás, y más adelantico entramos ya a la zona del Valle de Aburrá o de allá de Medellín y la tarifa de peajes es totalmente diferente y cuando uno va a ver, realmente no hay justificación para uno. Pero entonces lo que estamos proponiendo en ese proyecto de ley de peajes es una fórmula de cálculo dependiendo no solo de la distancia sino también de la calidad del servicio, de la calidad de la obra, de la calidad de...aquí no hay economía del transporte sino realmente lo que se busca es que se satisfaga el costo de la concesión para la adecuación de la obra y no el servicio a los ciudadanos.

El segundo proyecto es un proyecto de vivienda de interés social donde se define un mínimo de área, de habitabilidad y condiciones de habitabilidad para los ciudadanos más pobres.

Y el tercero es de pesca artesanal para mejorar las condiciones de vida de los pescadores artesanales y ustedes tienen todo, no solo marítima sino también fluvial y Antioquia tiene ahí un gran grupo de pescadores artesanales que están viviendo en unas condiciones lamentables.

Presidente yo quiero agradecer, no quiero meterme en más datos sobre las áreas metropolitanas, que traía muchos datos sobre la situación de las áreas metropolitanas pero creo que estos espacios son más para escucharlos a ellos, así que agradezco inmensamente que me hubiera dado la palabra.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muchísimas gracias honorable Senadora María del Rosario. Usted me dijo que iba a hacer una precisión antes de darle la palabra al señor Viceministro de Transporte, doctor Eugenio.

Doctor Eugenio Prieto Soto, Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá:

Sí, es que me parece muy apropiado, señor Presidente, recoger dos o tres temas y quisiera comenzar por la Senadora María del Rosario. Hay unas áreas metropolitanas que definitivamente están funcionando y lo están haciendo bien y con recursos propios. Particularmente yo le voy a dar el dato Senadora, el cuatrienio anterior esta área metropolitana recibió 829.000 millones de pesos, de esos 829.000 millones de pesos, 600.000 millones los aportó Medellín, de su sobretasa ambiental, el resto los otros municipios y lo que hacemos con esos recursos es redistribuirlos para ese tema de equilibrio territorial.

El Gobierno nacional nos acompañó en algunas obras que son importantes, al traerle algunos recursos de regalías, etc., para llegar a un presupuesto ejecutado superior al billón de pesos y lo que nosotros queremos seguir fortaleciendo es lo que usted está planteando, estas figuras desde los recursos propios y por eso el planteamiento que hacemos a la Senadora Susana como coordinadora ponente de la Comisión Sexta, es que cuando se tome la decisión de presentar esa ponencia, se miren las competencias de estas áreas metropolitanas en autoridad de transporte porque esta competencia no nos la está dando una ley ordinaria, nos la está dando una ley orgánica, que lo estoy diciendo y lo estoy reiterando desprendiéndose de la ley orgánica de ordenamiento territorial, es una ley orgánica especial constitucional y es muy importante.

Pero además yo recojo las palabras del Senador Juan Manuel Galán en el planteamiento que hace, si esta Comisión de Ordenamiento Territorial, su principal objetivo y su principal fin es el fortalecimiento de la descentralización político, fiscal y administrativa, yo no comprendería otra razón de ser, con todo el profundo respeto que me merecen mis compañeros y ex colegas, Senadores y Senadoras de esta Comisión, que no sea el profundizar la descentralización política fiscal y administrativa. Y si en ese trámite de esa

ley ordinaria, ordinaria que cursa en el Congreso de la República para entregarle facultades y recursos sancionatorios a la Superintendencia de Transporte, no se trata en igualdad de condiciones a estar áreas metropolitanas, se estaría incurriendo en un grave error pero un grave error, primero, de retroceso de esa descentralización política, fiscal y administrativa, pero además en un grave error contra las mismas normas que ha venido expidiendo este Congreso de la República, acaba de expedir la 1753 que es la ley Nacional del Plan de Desarrollo y de crear las autoridades regionales de transporte; ¿Cómo vamos a ejercer unas autoridades regionales de transporte si no tenemos recursos?, nosotros no estamos diciendo que el Gobierno nacional nos dé los recursos, nosotros queremos ejercer las competencias, es más Senadora, necesitamos ejercer las competencias en el territorio.

Ahora bien, yo hago un llamado y una reflexión al Ministerio de Transporte, yo quisiera que el Ministerio mire lo que nosotros venimos haciendo como autoridad de transporte en el sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá, nuestro metro, en el Metroplús, lo que venimos haciendo en todo el proceso de integración del transporte público colectivo al sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá. Y yo le colocaría un elemento adicional, señor Viceministro, lo que acabamos de vivir de la contingencia atmosférica en el Valle de Aburrá, nos entrega a nosotros desde el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible unas facultades para intervenir incluso el tema de la movilidad, nosotros no queremos hacerlo, nosotros lo que queremos es tener unas facultades que nos permitan seguir articulando y coordinando con el Gobierno nacional.

Yo creo que el Gobierno nacional tiene que mantener sus políticas pero encontrar en nosotros unos socios en esas competencias, en lo territorial, aquí lo que tiene que haber es una colaboración armónica y yo diría y lo colocaría así señor Viceministro, a nosotros no nos interesa o que nos quiten o nos den más facultades desde el punto de vista objetivas o subjetivas, nos interesa que se nos respeten las que tenemos pero además, que dentro de esas facultades o competencias objetivas o subjetivas, se nos permita también tener en igualdad de condiciones los recursos que se le van a entregar a la Superintendencia con las Entidades sobre las cuales ejerce la inspección, control y vigilancia. No estamos diciendo nada diferente, no queremos ni invadir espacios de competencias de la Superintendencia pero sí queremos que a nosotros también se nos entreguen recursos.

Y yo le acabo de citar a usted señor Viceministro y con esto termino, agradeciéndole, señor Presidente, el artículo 28 de la Ley 1625, que reitero, es Ley Orgánica que se desprende de la 1454 y ese artículo 28 dice “Patrimonio y renta, literal E. “Los recursos provenientes de tasas, tarifas, derechos, multas o permisos que perciba en ejercicio de la autoridad de transporte u otras autoridades que le hayan sido otorgadas o reconocidas”, nosotros no estamos diciendo

que modifiquen la norma, que la cambien, que nos den una dádiva, en absoluto, nosotros con todo el profundo respeto estamos diciendo que en igualdad de condiciones se nos entreguen los recursos para ejercer una competencia que de suyo es bastante compleja como la estamos ejerciendo hoy, la estamos ejerciendo hoy y se lo quiero decir, con recursos de la sobretasa ambiental. Eso no tiene sentido, no tiene ningún sentido y terminaría con eso, señor Senador, Presidente, doctor Carlos Enrique Soto, aquí el Senador Juan Manuel Galán acaba de hacer un planteamiento completamente valioso, pero en lo que quedamos de esta Comisión descentralizada para el día de hoy, dijimos que no íbamos a tocar lo ambiental, que lo vamos a dejar para otro tema pero acaba de decirlo muy claramente el Senador Juan Manuel Galán, cómo partimos las competencias ambientales entre lo urbano y lo rural, yo estoy pensando para mí mismo que será por eso que se llama el medio ambiente, medio ambiente tiene autoridad rural y medio ambiente tiene autoridad urbana, cierto, es un tema bastante complejo. Ya cuando se entregan unas facultades y unas competencias, tienen que entregarse de forma integral porque si no terminamos generando una complejidad.

Y yo terminaría porque este tema lo hemos discutido con el Ministerio de Transporte, esto no lo hemos nosotros creado, me parece que el Ministerio ya debe acompañarnos, no solamente en este tema del Proyecto de ley sino en que nosotros podamos ya, alguna autoridad de transporte regional tener el tema del oriente antioqueño, no da más, estamos estallados, estamos reventados y ese es un tema que ya requerimos pero por favor, denos la ruta para que la doctora Correa hable con la Comisión Sexta e incluyan en la ponencia que estamos muy a lugar la posibilidad de que en igualdad de condiciones nosotros también tengamos esa tasa como lo establece el artículo 28 de la Ley Orgánica 1625. Muchas gracias Presidente.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Le debe estar haciendo mucha falta el Senado. Tiene la palabra señor Viceministro y ojalá que nos deje ir de Medellín después de ese trauma para llegar por el clima esta mañana, con un ánimo arriba, pero no solamente para Medellín, no solamente para el Valle de Aburrá porque nosotros aquí estamos abogando por todas las áreas metropolitanas y por todo lo que tiene que ver con el fortalecimiento en cuanto a lo que tiene que ver con el desarrollo territorial que es de vital importancia porque aquí tenemos que irnos a muchos, pero muchos, muchos temas, no solamente a lo del oriente, no solamente al Valle de Aburrá, no solamente a ciertos temas específicos en las diferentes áreas sino lo que necesitamos avanzar con decisiones, con voluntad administrativa y política en este país. Tiene la palabra.

Viceministro de Transporte, Pio Adolfo Bárcena Villarreal:

Bueno, muchas gracias y nuevamente pedir excusas por la tardanza en llegar, tuvimos doble contingencia con el aeropuerto de Bogotá y Medellín cerrado, pero aquí estamos, y agradecerles Senador Galán, a la doctora Susana, doctor Soto, doctor Prieto, María del Rosario, muchas gracias por...qué pena que la doctora Devia se retiró pero yo creo que es un escenario muy importante para nosotros aparte de debatir y discutir sobre los puntos que han planteado, sí me quisiera tomar un momento para compartir con ustedes las experiencias que nosotros hemos tenido desde el Ministerio de Transporte en el tema de áreas metropolitanas y más específicamente en los sistemas de transporte masivo que es donde mayor contacto tenemos permanentemente desde el Ministerio de transporte en estos temas.

Sin duda alguna, la participación de las áreas metropolitanas en estos sistemas nos ayudan cuando el área metropolitana es amiga de los alcaldes del área, y se nos dificulta mucho y ahí me adhiero un poco a los comentarios del doctor Galán de que hay que decir las cosas como realmente pasan y que a veces uno en estas respuestas no logra transmitir las pero sí se nos dificulta mucho cuando hay diferencias políticas, como me acompaña aquí mi compañera de mesa, que se nos vuelve muy difícil y obviamente el resultado y voy a poner un ejemplo el cual puedo decirle con conocimiento de causa, en el sistema de transporte masivo en Barranquilla, hace unos meses largos teníamos un problema de rutas y el área metropolitana que su compromiso era revisar esas rutas, no nos estaba aportando al sistema el número de pasajeros que estábamos necesitando y pues obviamente el sistema de transporte masivo en Barranquilla que está estructurado con un número de pasajeros de 300.000, estábamos en 120.000 pasajeros. En el momento en que entró un cambio pues obviamente en el área, habilitamos rutas y ya estamos cerca de 150.000 pasajeros, no llegamos todavía a los 300.000, pero aumentamos 30.000 pasajeros que es un tema importante. Y así pasa pues en diferentes sistemas.

Yéndome un poco a las preguntas del cuestionario que nos mandaron, ¿cuál ha sido el manejo que le han dado las áreas metropolitanas a la facultad que tienen como autoridad única de transporte?, y ahí va la respuesta, a veces se nos dificulta pero es solamente por el tema político, cuando hay una alienación política los temas fluyen de una manera pues natural.

Pues obviamente un punto muy importante es el tema de fortalecerlas, recordemos que el Plan Nacional de Desarrollo pues trae los sistemas integrados de transporte regional que también servirán básicamente para alimentar estos sistemas de transporte masivo y es donde nosotros tenemos una gran esperanza de poder montar al sistema también de los diferentes sistemas de transporte masivo, mayor número de pasajeros, recordemos que todas nuestras ciudades capitales

tienen ciudades, hospedajes en su alrededor, necesitamos que esas personas se movilicen en esos temas regionales y nos alimenten los sistemas de transporte masivo.

Y otra manera de fortalecerla, pues obviamente va a ser con la autoridad regional de transporte que también la tenemos en el Plan de Desarrollo y que sin duda requerimos de la participación de las áreas metropolitanas. Planeación Nacional está con un estudio que nosotros estamos participando para efectos de su estructuración, Planeación es quien está liderando la iniciativa de la estructuración, pero sí hemos conversado con Planeación Nacional la importancia de contar con las áreas metropolitanas en toda esta discusión y debate de su estructuración.

Ya yendo a temas un poco más álgidos y de los que me imagino, queremos algunas respuestas, pues obviamente lo que planteaba la doctora Sandra de contrato-plan, pues obviamente desde el Ministerio de Transporte somos abiertos a todos estos esquemas asociativos, tenemos unos requisitos que obviamente, la doctora Ayda Lucy, me jalará las orejas y me dirá “hay que cumplir los requisitos”, hay que cumplir con los requisitos pero estamos abiertos a esa...es una ruta muy interesante, hay que, y estoy de acuerdo con la doctora María del Rosario, no hay que salir con nueva legislación, no hay que salir con nuevas leyes, hay que tener los elementos que tengamos en ese momento y alinearlos cumpliendo con requisitos legales que ya tengamos y estamos pues dispuestos a revisar este tema de una manera proactiva como tal.

Y el otro punto pues que ese sí es el punto más delicado, por eso le pregunté al, yo también le digo Senador Prieto, si no habían invitado a este debate al señor Superintendente para que defendiera un poco su chequera, pero sí es importante que revisemos varios aspectos. A mí me parece muy importante tener clara las competencias objetivas y subjetivas que cada quien pueda tener en este aspecto, como lo dice el Senador, hay competencias que tienen hoy día las áreas metropolitanas o los alcaldes en caso de que no tengamos áreas metropolitanas, le aplicaría la misma situación. Pero de todas maneras las áreas metropolitanas pues obviamente tienen sus sobretasas ambientales, sus multas ambientales, tienen hoy en transporte el tema de habilitación de empresas, de tarjetas de operación y se les está asignando la titularidad de las multas que impongan en este nuevo régimen sancionatorio, doctora Susana, me corrige, se le está asignando la titularidad de esas multas.

Y entonces de manera general es lo que tengo, estamos en el tema del contrato plan totalmente abiertos a revisar, nuevamente respetando los requisitos que se tengan y en el tema pues de las tasas, yo creo que es importante también mirar el tema. De manera general las áreas metropolitanas fortalecidas son elementos muy importantes para nosotros cuando hablamos de los sistemas de transporte masivo, son nuestros socios y aliados

naturales y pues requerimos de ellas y entre más fuertes estén, pues obviamente nos conviene más. No sé Senador si con eso respondo a las inquietudes. No tengo la titularidad para decirle el 0.2% la Súper va a las áreas pero sí es un tema que vale la pena revisarlo.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Pero esperamos que como le presentamos la proposición, por lo menos la analicen y nos sentemos a discutirla y abran los espacios porque me parece de trascendental importancia. Y por eso le preguntábamos también en el cuestionario si a criterio de ustedes ha sido eficiente lo que es el manejo de la Autoridad de Transporte Público por parte de las áreas metropolitanas porque si han sido eficientes, si han dado resultado, lo que tenemos es que en esta ruta del fortalecimiento de la descentralización administrativa de todo lo que tiene que ver con estas figuras que se han creado en las diferentes leyes, pues entonces lo que el Gobierno Central tiene que hacer es desprenderse un poco de lo que aquí se ha mencionado, los recursos económicos y entregarle con más confianza a los territorios precisamente la ejecución de los mismos porque yo diría, qué es lo que necesita hacer un Estado, un país, es avanzar con mayor contundencia en unas líneas específicas entregando responsabilidades, es lo que busca la descentralización administrativa, no confundir una cosa con la otra porque a veces nosotros asumimos lo que nos compete como legisladores, creo que nos hemos equivocado también, creamos demasiadas figuras, hay muchas que no voy a mencionárselas porque piso callos y yo tengo muy buenos amigos gobernadores y muy buenos amigos diputados pero hay que entrar si queremos, ordenar esto y de paso le doy un saludo a Honorio que está por acá, Arroyave Soto, en alguna época de este proceso, hace muchos años, no, no es pariente mío pero es amigo que nos encontrábamos desde las asambleas departamentales hace muchísimos años porque hemos estado en ellas; sabemos también que son figuras que o se les dan las herramientas correspondientes o no se les dan, lo mismo que otras, pero aquí hay figuras sinceramente que tienen mucha fuerza, los que tienen presupuesto pero los que no tienen presupuesto no tienen ningún, tienen muy poca fuerza.

Las mismas gobernaciones son una especie de embajadas, cuando sale el Gobernador de la puerta para afuera está en territorio de los alcaldes, cuando entra pues obviamente tiene su autonomía; y nosotros creemos que es importante ese aspecto mirarlo, revisarlo si queremos avanzar en lo que es el ordenamiento territorial. Y el doctor Galán, pero yo quisiera invitar inclusive al doctor Galán con relación a los usos del suelo que bien importante la experiencia que nosotros en alguna ciudad de este país, no vamos a mencionarla aquí tuvimos, donde en vez de ampliar el perímetro urbano que es lo que se busca y a lo que se haría referencia con los usos del suelo, nosotros lo que hicimos fue recortar las 5, 6000 hectáreas porque no se necesita, porque se hizo un análisis del

crecimiento de dicha ciudad y consideramos que nosotros no podemos seguirle quitando espacio a la frontera agrícola y al contrario, tenemos que planificar el desarrollo más armónicamente para que esto pueda funcionar y se vayan acabando todos estos tráficos de influencia con relación a lo que es la valoración de los terrenos sin ninguna planeación.

Nosotros creemos y estamos plenamente de acuerdo con él, a mí me encantaría que le hiciéramos esa cruzada, nosotros creemos sin duda alguna que, inclusive esa es una de las herramientas contundentes de las áreas metropolitanas, cómo buscamos el desarrollo armónico señor Director, ya no sé cómo decirle, sí, Senador o Director, cómo buscamos realmente que haya un crecimiento armónico dentro de todo este proceso porque nosotros creemos que los pueblos son importantes, no por el número de habitantes sino por la calidad de vida de sus ciudadanos y en eso sí que sería importante mirar cuál es la proyección que le estamos dando, a cuántos años se lo vamos a dar.

Inclusive dentro del ordenamiento territorial y de lo que es la planeación, doctor Prieto usted que es bien juicioso en ese aspecto, sí que sería importante revisar lo que tiene que ver con los planes de desarrollo. Se cree que un Plan de Desarrollo a cuatro años tiene algún sentido de poder avanzar, hagámoslos a 20 años y coloquémosle una norma para que le hagamos una medición por metas cada cuatro años, cada que termine un Gobierno sea municipal, departamental o nacional, es decir, esos son los temas en los que nos tenemos que involucrar y estamos completamente dispuestos a hacerlo y a meterle, no solamente a ser anunciados, aquí también a trabajar y hacer propuestas con relación al fortalecimiento de las regiones y de este país.

Yo quisiera entonces escuchando al Viceministro, les había dicho que si quieren por favor, si quieren hacer algunas preguntas, algún planteamiento corto, eso sí les ruego encarecidamente por el tiempo, por ejemplo la doctora Susana se tiene que retirar muy pronto porque creo que tiene vuelo, me imagino que también la doctora Rosario pero aquí estamos con toda la voluntad para escucharlos. Honorio tiene la palabra, Honorio Arroyave Soto.

Doctor Honorio Arroyave Soto, Diputado:

Doctor Carlos muchas gracias. Me alegra encontrarme con usted y con todos los congresistas. No, son tres detalles cortos: el uno, pues usted me dio pie para tocarle el tema, estamos esperando el régimen departamental hace mucho tiempo, desde la constitución del 91 estamos esperando ese régimen departamental. Siendo yo presidente de la asociación de diputados, concilié con el doctor Andrés González, él en representación de los Gobernadores del régimen departamental, todavía tengo el régimen que se radicó dos veces, primero por Senado y después por Cámara, nos daban facultades y funciones, no pedimos retribución sino que tenga la Asamblea más facultades.

En el tema de los departamentos es muy preocupante en la ley que está tramitando el Congreso sobre los monopolios, el caso de Antioquia es muy preocupante, nosotros tenemos una fábrica de licores muy importante, la más importante del país, tratan de poner en igualdad de condiciones los licores importados con los nacionales, nos ponen a competir con dos trasnacionales muy grandes que es Pernord Ricard y Diageo, que dicen que se gastan 200 millones de dólares al año en solo publicidad y nosotros atajamos la venta de la fábrica de licores, en ese momento la iban a vender en billón y medio. Si esa ley la aprueban ustedes, realmente a mí me tendrían que llamar a responder por detrimento patrimonial porque yo no dejé vender la fábrica de licores y ya hoy con esa ley que si la aprueban ya no queda valiendo nada porque es más rentable para Pernord Ricard y Diageo montar en una zona franca una embotelladora y tener una buena red de distribución y traer los excedentes de licores en el exterior y venderlos en el país, entonces la fábrica de licores no quedaría valiendo nada.

En el tema que tocó el doctor Galán, lástima que no está aquí, mire, hace 6 años el metro veía el tren de cercanías como competencia y hoy ha cambiado la circunstancia porque el metro tiene tantos pasajeros y han venido dando más secuencias hasta que ya no da, ya necesitan tener como complementario el tren de cercanías por lo que dijeron aquí de que eso hay municipios dormitorios. Hoy el metro, gracias a Dios, está integrado al Metroplús, al Metrocable, al Tranvía, entonces yo creo que en Bogotá le debían ayudar al doctor Peñalosa que no mire el tren de cercanías como competencia al posible metro que hagan en Bogotá, sino que lo tengan es como complementario, máxime las distancias de allá.

Y en el tema de los peajes, doctora, a mí me preocupa mucho. Mire, usted habla de un peaje que es cierto, que está de Montería hacia Caucasia, de Planeta, pero nosotros en Antioquia tenemos, porque tenemos el de La Apartada que está en Córdoba pero está es a 3 kilómetros o 2 de Caucasia, casi que está en Antioquia; tenemos el de La Apartada, tenemos el de Tarazá, el de llanos de Cuivá, el de Don Matías, el de El Trapiche y el de Bello, tenemos muchos más peajes. A mí me han dicho mucho que es que esos intermediarios que explotan o recogen el peaje cobran mucho dinero señor Viceministro, cobran mucho dinero por recoger esos peajes, mejor que tenga eso Inviás directamente todos los peajes y se ahorre esa intermediación y nos la de en calidad de las vías. Esas eran las inquietudes mías doctor Carlos Enrique. Muchas gracias.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Honorable Diputada. Muchas gracias diputado Arroyave.

Doctora Ana Cristina Moreno, Diputada de Antioquia:

Gracias, muy buenas tardes. Mi nombre es Ana Cristina Moreno, también Diputada por el

Centro Democrático, exdirectora de Planeación Departamental en el Gobierno del doctor Luis Alfredo Ramos y con los temas que están tratando pues en el día de hoy y teniendo la asistencia de los amigos del Oriente y del Urabá Antioqueño, con la discusión que tenemos a nivel regional para avanzar en una figura de asociación como el área metropolitana para estas dos subregiones, pues he tenido la oportunidad de compartirme algunas comunicaciones con Carlos Alberto Aparicio, Subdirector de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, no sé si alguien de su área en representación del Gobierno nacional aquí, porque para pensar en una solución de una autoridad de transporte que es sentida en el Oriente Antioqueño, para darle una mayor dinámica, una mayor solución a ese transporte intermunicipal, ayer incluso escuchábamos en la Aeronáutica el primer entregable del Plan Maestro del Aeropuerto José María Córdoba en Rionegro y el encargado de traer toda la operación de mantenimiento de Avianca que es gigante, para ubicarse en el Valle del San Nicolás, nos manifestaban la gran preocupación que tienen de no conseguir la mano de obra suficiente o tenerla entonces muy encarecida por los pasajes que los habitantes del oriente antioqueño que no son de Rionegro sino que están en los municipios vecinos tienen que pagar para poder llegar a este nuevo sitio de trabajo. Incluso la misma comunicación de transporte entre este Valle de Aburrá y el Oriente Antioqueño, Rionegro, ni siquiera hay transporte durante todo el día y la noche y Avianca pues así lo requerirá.

Lo que quería señalar es que nos informan que para definir qué otros esquemas de asociación distintos al área metropolitana pueden convertirse en autoridad de transporte, Planeación Nacional está trabajando en un convenio con apoyo del Banco Mundial para definir cómo se conforman y cuáles serían y nos informan que eso posiblemente pues se tendrá si acaso a finales del año. Entonces darles un mensaje a ustedes, que nos ayuden a acelerar el tema porque es una solución pues que requiere la región urgentemente y que mientras más rápido tengamos luces sobre el asunto pues será muy importante. Muchísimas gracias.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Gracias Diputada ¿hay alguna otra petición de intervención? Por favor, o si no para cerrar. Tiene la palabra, su nombre completo para que quede en el acta, por favor.

Señor Jhon Jairo Cardona Flores:

Bueno, buenas tardes a la honorable Mesa, Jhon Jairo Cardona Flores, periodista del programa Punto de Encuentro. Quería aprovechar la presencia del Viceministro de Transporte, porque ahorita cuando se hablaba de recursos uno ve desde su profesión que nuestras áreas metropolitanas también son habitadas de día por mucha gente que viene de la subregión. Es por ejemplo el caso del norte, de San Pedro de los Milagros. Entonces hay mucha gente, estudiantes pobres que vienen

a las universidades, trabajadores, campesinos; pasar por un retén es un privilegio, claro que ya los diputados lo conocen. En su momento lo habíamos dicho anteriormente, y hay usuarios, vivientes al pie de los retenes que tienen que pasar por esos peajes y allí tienen que pagar el derecho de sus carros, de sus vehículos, no hay ninguna consideración de que vivan al kilómetro o a los dos kilómetros.

Caso concreto de una familia que tenía una niña discapacitada, esa niña bajaba y cada que el carro pasaba pague peaje, pague peaje. Entonces pensamos que una forma de que nuestras áreas metropolitanas vean también recursos, hablando de recursos que tanto lo decía el doctor Galán, los tenemos y es el transporte que mueve mucho billete. Entonces de pronto mirar en estos encuentros de ordenamiento territorial cómo a través del transporte y los peajes que exponía con toda verdad la doctora de Sucre, podían invertirse en ese campo. Es la propuesta que le tengo y nosotros como medios pues nos duele el clamor cuando un enfermo también se mide con otro rigor y máxime que son pobres.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

William, allá en la parte de allá por favor.

Señor William:

Hay un asunto que es básico en el ordenamiento territorial que tiene que ver con el reparto equitativo de cargas y beneficios, en ese sentido, digamos que los instrumentos legales lo tienen muy claramente establecido a nivel del interior de los municipios con la Ley 288 y todos los instrumentos y demás pero la en la Ley 1625 y se tenía antes planteado, se propone establecer un reparto equitativo de cargas y beneficios y no es claro cómo ese instrumento va a funcionar, no es clara la reglamentación, no tenemos claros los elementos para tomar ese reparto. Recuerden que las áreas metropolitanas son finalmente la aglomeración urbana que va mucho más allá de los límites municipales y que se conforman como una sola gran ciudad; y ese reparto obviamente trasciende mucho más allá de cada municipio y ese reparto equitativo de cargas y beneficios en este momento está bastante complejo abordando sobre todo en los PNUD que estamos trabajando.

Honorable Senador Luis Fernando Duque García:

Muy bien. Pero yo quiero manifestarle que pues la Viceministra se tuvo que retirar pero uno de los aspectos y que aquí se diga que tenemos todas las herramientas, se necesita hacerles ajuste. Por ejemplo, tiene que haber una reglamentación sí o sí del Gobierno nacional para que pueda funcionar y muchas inclusive. El artículo que yo les mencionaba, el artículo 34, tiene que haber una expedición de una resolución para poder avanzar en el desarrollo de las mismas, o sea, no basta solamente con que se hayan expedido las leyes porque además tampoco se le puede incluir todos los pormenores ni a una ley, ni a un acuerdo, ni

a una ordenanza, pues de lo contrario tendríamos que hacer mucho más extensa, es más, muchísimos más pesadas las normas y de los que nos tenemos que quejar permanentemente es que no son, que son a veces tan pesadas que son inentendibles y lo que necesitamos son herramientas concretas y reglamentos también precisos y a tiempo. Bueno entonces agotándose las intervenciones de los presentes, quiero darle el uso de la palabra a la doctora Ayda Lucy Ospina para que haga sus comentarios o dé las respuestas correspondientes y si el señor Viceministro tiene precisión en algunas respuestas también, entonces se prepara por favor para ir cerrando.

Doctora Ayda Lucy Ospina, Asesora de Despacho Ministra de Transporte:

Sí muy buenas tardes. Voy a referirme al tema que hizo referencia la Diputada sobre el tema del nororiente antioqueño. Ese es un tema que hemos venido trabajando desde hace más de dos o tres años con todos los alcaldes de la región. Nosotros desde el Ministerio los hemos acompañado orientándolos precisamente, estando incluso el doctor Eugenio Prieto en su momento como Senador, también el doctor Soto en su momento, han ido al Ministerio acompañando a las autoridades locales a llevarnos el tema para buscarle salidas de cómo podemos solucionar algunos problemas y no solo del nororiente, también de otras regiones de Antioquia.

Les hemos mostrado cuáles son las fórmulas que existen hoy en la ley. Lo que pasa es que aquí yo quiero hacer un llamado muy especial en ese sentido y es que de todas maneras aunque uno desde el Ministerio los orienta en el sentido de por ejemplo decirles que allí lo que podríamos haber trabajado hace mucho rato son unos acuerdos entre los alcaldes para poder generar porque el esquema asociativo de un acuerdo entre los alcaldes ya existe y lo hemos planteado y tenemos de hecho acuerdos en algunas regiones del país, los acompañamos, avanzamos en algún momento incluso con los alcaldes hasta tener un borrador de un acuerdo pero lamentablemente muchas veces las diferencias conceptuales que tiene cada alcalde con sus propios concejos, las limitaciones de competencias y las solicitudes de autorizaciones ante el Concejo para poder firmar ese tipo de acuerdos. Porque en el fondo siempre que vas a delegar una autoridad que es propia, inherente como es la autoridad de transporte que es propia del Alcalde, tiene que contar con esa autorización del Concejo Municipal para poder entregar esa competencia, o sea, no es que simplemente como ya hay una figura que se llame contrato plan, venga y firmemos el contrato plan y delegue; el alcalde tiene que tener en cuenta y agotar ese procedimiento que está establecido también en todas nuestras leyes.

Ahí hay una fórmula, la hemos revisado y si quiere con mucho gusto retomémosla, que es la del convenio y la del convenio para poder darle una solución regional pero además que lo de los sistemas integrados regionales que es lo que

viene, que puede estar un poco a más largo plazo pero mientras avanzamos en la reglamentación del sistema integrado regional y de la reglamentación de cómo se van a constituir esas autoridades únicas regionales, por supuesto que podemos trabajar en un tema de acuerdo, siempre las diferencias en varias regiones del país donde lo hemos intentado es por el tema de entregar esa competencia de autoridad, ahí es donde sale un poco el celo de las autoridades locales.

Pero hemos trabajado y con mucho gusto en estas nuevas administraciones nos podemos sentar y retomamos el tema. Vice no sé usted...

Viceministro de Transporte, Pío Adolfo Barcena Villarreal:

No, yo lo único que pediría doctor Prieto es su ayuda para tratar de integrar esta iniciativa y tratar de alinear los intereses y pues ayudarnos a eso, desde el Ministerio de Transporte le damos todo el soporte técnico y regulatorio que usted requiera como área metropolitana o al mismo Gobernador para tratar de sacar esta iniciativa adelante y es un tema que como dice la doctora Ayda Lucy, se viene trabajando hace mucho tiempo. Total, cuente con el acompañamiento de la doctora Ayda Lucy en este tema.

El otro tema que quería comentar era el tema de los peajes que el señor comentó. El tema de los peajes siempre es un tema difícil para nosotros desde el Ministerio, porque pues obviamente los colombianos queremos carreteras pero no queremos pagar peajes, tenemos que tener unas normas claras y tenemos unas reglas claras cada vez que se pone un peaje, recordemos que hay diferentes modalidades de manejo de carreteras y vías, hay concesiones, hay carreteras nacionales, toda esta nueva ola de cuarta generación de carreteras que el Gobierno nacional está impulsando, muchas de ellas son APP de iniciativa privada, muchas de ellas son APP públicas, en las que la Nación invita a particulares a participar. Todas obviamente apalancadas en peajes nuevos o peajes que hoy existen que pasan de ser peajes del Inviás a peajes de alguna concesión.

En el caso que el señor claramente menciona nos ha pasado y tenemos varios ejemplos, que nos toca establecer tarifas especiales o tarifas sociales para los moradores de la zona alrededor del peaje. De pronto el colegio queda de aquel lado y la gente vive de este lado. Entonces a lo que hemos llegado con algunas comunidades es a acuerdos de establecer el número de beneficiarios a esos peajes especiales. Eso tiene un procedimiento obviamente, no es que sea una solicitud que tenga un formato preestablecido, hay unos análisis, unos estudios de tráfico, la ANI hace sus revisiones y finalmente en casos se aprueba y en otros casos no se ha aprobado, pero yo los invito a que en esa comunidad se haga la revisión en ese aspecto.

El tema de los peajes es un tema que tiene una regulación, quien tiene la competencia para establecer una caseta de peaje nuevo no es directamente el Ministro de Transporte, ninguna otra autoridad, y obviamente tiene unos

parámetros para establecerlo. La Senadora María del Rosario recordó que tiene un proyecto de ley al respecto, buscando regular distancias, buscando regular, hay unas distancias mínimas hoy establecidas entre peajes y peajes, que yo invito a la Senadora que me cuente cuáles para revisar porque dependiendo de las vías, pero sin ningún problema revisamos porque es un tema que tiene un estricto cumplimiento y que tiene unos kilómetros entre caseta de peaje y caseta de peaje dependiendo del tipo de carretera que hay. Entonces dándole respuesta a su inquietud hay una modalidad de unos peajes especiales o peajes sociales para ciertas comunidades que cumplan ciertas condiciones y se hace un trámite ante la Agencia Nacional de Infraestructura.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

La Senadora Guerra me dice que un minutico y yo...es que la Senadora Guerra no es solamente Guerra por su apellido sino que es guerrera. Tiene la palabra.

Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente. No, mire, ese debate lo llevamos a la Comisión Tercera, yo pertenezco a la Comisión Tercera que es la comisión de asuntos económicos y por eso vamos a comenzar a debatir ahora el tema de la tributación para el tema de licores. Pero con relación a peajes, hicimos el debate, porque la ley hace más de 9 años no se actualiza la reglamentación y se supone que el espíritu es que no debe haber casetas de peajes sino cada 50 kilómetros, el promedio es cada 18 kilómetros, cada 18 kilómetros; y segundo, no hay unos parámetros definidos para definir la tarifa; y tercero, el aumento lo hacen con el IPC que se supone que al menos debería ser el IPC promedio año pero no, es el IPC el último. Entonces en el puente de noviembre pasado, ese puente que sale mucha gente, resulta que como dice la ley que a más tardar octubre, según alguna de la concesiones, se le dio por subir con el IPC más alto que fue el del mes inmediatamente anterior y no con el promedio. Entonces el que el viernes bajó con una tarifa de 10.000 pesos, subió con una tarifa de 12.000 o de 13.000 pesos. Entonces por eso ese proyecto de ley está en la Comisión Sexta pero yo sí le digo Viceministro, importante porque el impacto sobre los colombianos es significativo y segundo, no hay una relación con la calidad de la infraestructura.

Presidente, honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Muy bien. Yo quiero ir cerrando esta sesión del día de hoy, no sin antes agradecer inmensamente a todos. Lo primero, por lo menos ese no es un tema de la Comisión sino personal, yo creo que las obras más costosas son las que no se hacen, inclusive siendo a veces tan difícil meterse la mano al bolsillo para los peajes, creo que el país inclusive debería de haber sido mucho más atrevido desde hace muchos años al desarrollarse 45 años, aquí estaban diciendo 45 o 50 de lo que es la vía Bogotá-

Medellín y muy poco se había avanzado hasta hace algunos años que Andrés Uriel en paz descanse, le metió un poco la mano a esa doble calzada que debería de impulsarse muchísimo más. Peajes si bien es cierto son difíciles y así políticamente no sean rentables doctor Honorio, me parece que haciendo unos análisis justos, sirven mucho para que se entreguen las concesiones. Obviamente como usted lo anunció, no concesiones que sean demasiado costosas sencillamente para administrar esa plata, sino que sean razonables, es decir, que se hagan unos buenos acuerdos sin duda alguna, pero eso es muy importante.

Yo he podido y también los Senadores que estamos aquí, el doctor Prieto y todos, y ustedes lo saben muy bien porque a ustedes sí que les va a pegar positivamente el desarrollo vial de este país de las 4G en los próximos años. Colombia en los próximos 5 años no estará desatrasada pero sí habrá avanzado significativamente y de alguna parte tiene que salir lo de los recursos sin duda alguna. Eso es bueno decirlo a veces porque a veces son impopulares algunas cosas pero yo creo que la responsabilidad política también está por ir asumiendo lo que le corresponde.

Las valorizaciones inclusive en las ciudades son muy importantes, nosotros en nuestra ciudad tomamos una determinación que nos fue muy costosa pero como yo se lo decía a la gente, venga, porque me invitaban todos mis amigos a que asumiera una posición en contra de esa decisión, y entonces ¿Qué hago?, ¿Asumo una decisión ahora, pero entonces después de que pase el 25 de octubre cambio de opinión?, eso no es lo que se puede seguir haciendo en este país, este país tiene que seguir bien, sus dirigentes tienen que ser serios, asumir las responsabilidades que les competen.

Segundo, si bien es cierto hay muchas normas y como lo decía la Viceministra, demás que algunas de ellas se podrán usar sin reglamentación, también es cierto que sobre otras se requiere la reglamentación. Pero igual que la reglamentación, se requiere una cultura de la participación, una cultura de los concejos porque ellos participan y hay que darles fuerza, hay que hacerles el reconocimiento y más bien dialogar mucho sobre la importancia de que no se esté mirando solamente la conveniencia política del momento sino la visión del desarrollo integral de la región que representa, ese es un aspecto y todos en general, menciono el Concejo pero también el Congreso, también las Asambleas, todo, los alcaldes.

Yo me voy con mucha satisfacción de este evento, hubiese querido tener más presencia de los alcaldes porque es uno de los mensajes fundamentales, yo quería muchísimo la presencia de los señores alcaldes y la representación de los concejos municipales, doctor Prieto Soto no sin agradecerle inmensamente la calidad del auditorio; pero es que queremos trabajar con ellos, es que ahí es donde empieza la cultura y en esta

región que tiene tanto empuje porque nosotros podemos ser jalonadores para las otras regiones indiscutiblemente, a usted le va a tocar sacar tiempo para que nos acompañe por este territorio nacional doctor Eugenio Prieto Soto, para que con esa experiencia sobre las áreas metropolitanas y otros temas pues vamos motivando, incentivando a eso que menciona la honorable Senadora María del Rosario, el área metropolitana en Sucre que es muy importante y en muchas otras partes, que no se ha constituido porque no existe la cultura, la dimensión de para qué puede servir. Porque aquí cuando uno menciona una figura, qué es lo primero que se viene a la cabeza, cuántos recursos nuevos le van a ingresar, desafortunadamente y eso también lo debo decir aquí, nosotros pensamos primero en la plata y no en lo que vamos a hacer y yo sí creo que es indispensable, de acuerdo a mi concepto, que pensemos cuál va a ser la herramienta que estamos creando y qué impacto en cuanto al desarrollo y la calidad de vida de sus ciudadanos va a generar y después pensamos en cuál es el presupuesto que se requiere; las dos cosas van de la mano pero la primera tiene que ser la parte filosófica, cómo podemos buscar en conjunto el desarrollo, cómo podemos adquirir una cultura de trabajar juntos sin duda alguna. Hay muchas herramientas pero esas herramientas necesitan dinamizar, se requiere darles operatividad, de otra manera se quedan como letras muertas.

Usted lo mencionaba también, nosotros estamos en muchas de las normas, en el régimen departamental con la Constitución de 1886, 1886 estamos, en eso el Congreso no ha sido responsable y tampoco el ejecutivo que es el que de alguna manera toma las iniciativas para desarrollar muchos de los procesos. Pero no solamente ese, estamos también por ejemplo en el Código Electoral, estamos también con las normas antiguas pero también con los Códigos de Policía y muchas otras que están por desarrollarse. Este país necesita que se vaya sintonizando con todo lo que es el desarrollo.

Entonces, yo quisiera decirle a mi amigo predilecto, Senador Galán, que anunciar, así sea solamente anunciar las normas, crea, despierta, así no se tenga el tiempo para profundizar pero que sí se tenga la intención de participar en el momento en que organicemos las mesas para profundizar, pero enunciarlos a veces es importante porque es que es recordar que existen porque a veces ni siquiera nos acordamos de que existen. Entonces enunciarlos, les reitero, así no tengamos el tiempo de profundizarlas pero queda la inquietud en todo lo que son las autoridades y la sociedad en su conjunto. O sea que yo les quiero agradecer, aquí tenemos la Comisión de Ordenamiento Territorial, no porque estemos haciendo parte de ella, es que es supremamente importante. Yo me atrevo a decir, sin quitarle importancia a ninguna de las siete comisiones constitucionales, las cuales tenemos en el Congreso de la República

y hacemos parte de ellas, yo hago parte de la Séptima, anteriormente fui de la Primera, pero esta Comisión de Ordenamiento Territorial puede ser igual o más importante que muchas de las Constitucionales, Senadora María del Rosario y de igual manera Susana, porque cada día se requiere más la participación y no porque tengamos que dar el visto bueno, por ejemplo, como usted lo mencionaba para anexarse Envigado, para la creación de la RAP, para darle uso a ese artículo 30, de las regiones administrativas de planeación, no, no por eso, sino porque esta Comisión debe desplazarse a todos los rincones del país a mirar cómo están las cosas. Aquí por ejemplo, le menciono, Apartadó nos está pidiendo que le demos el visto bueno para convertirse en Distrito, perdón, Turbo.

Necesitamos mirar con seriedad, y, por eso, hacía la reclamación de lo que es la Comisión, el artículo 7°, Técnica de Comisión de Ordenamiento Territorial, que su secretario técnico, como lo mencionaba, es Planeación Nacional, porque necesitamos que tengan operatividad, que funcionen. De lo contrario nos quedamos solamente con esas figuras. Pero aquí también tenemos, esta Comisión tiene Belén de Bajirá que lleva unos cuantos añitos en litigio, cierto, por allá leía inclusive desde 1508 cuando iniciaban todo este proceso, 1508, imagínense, y hace 16 años pues volvió como a estimarse esa incógnita que estaba ahí como dormida con la creación del municipio a través de la norma constitucional anterior de lo que es el municipio de Belén de Bajirá y todas esas figuras que se han creado, desde el 75, cuando se lo pasa de Turbo a Mutatá, etc., ese también es un tema que tenemos y otros que tenemos de mucha importancia en este departamento. Tenemos allá lo de la única mina que hay en Colombia, de asbesto, la que está en Campamento, por aquí estaba uno de los representantes, lo vi ahorita, eso no es de la Comisión de Ordenamiento pero está en la Séptima mi estimado, tenemos que mirarla con profundidad, por eso el afán que tengo de hablar con el señor Gobernador sobre ese tema.

Lo de Maceo, que se está desarrollando lo que es la planta de cemento, todo, de todo ese proceso y muchísimos temas que hay en el Congreso de cada una de las regiones, eso es por mencionar algunos de los que tenemos de esta región, que todas son de trascendental importancia. Por eso necesitamos un contacto porque a veces cuando nos ven hablando con los gobernadores o los alcaldes o los concejos, etc., ahí mismo se confunde una cosa con la otra, si no dialogamos, si no nos ponemos de acuerdo, si no recogemos el sentir de la sociedad, no somos capaces de cumplir a cabalidad con la responsabilidad que nos compete.

De todas maneras yo quiero expresarles nuestra gratitud a todos los presentes, un saludo a nuestro gobernador Luis Pérez, a nuestro alcalde Federico Gutiérrez, a todas las autoridades de Antioquia y

nuestra disposición para que trabajemos en bien del desarrollo de esta región y de todo el país. Muchas gracias. Se levanta la sesión.

CARLOS ENRIQUE SOTO JARAMILLO Presidente
SENEN NIÑO AVENDAÑO Vicepresidente

SANDRA OVALLE GARCÍA
Secretaría de Comisión

* * *

COMISIÓN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ACTA NÚMERO 26 DE 2016

(junio 1°)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día 1° de junio de 2016, siendo las 7:30. a. m., se reunieron los Senadores miembros de la Comisión en el recinto de la Comisión de Ordenamiento Territorial Senado, Edificio Nuevo del Congreso Oficina 235 por citación que se les hiciera por parte de la Mesa Directiva de la Comisión, con el fin de adelantar el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión Ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, miércoles 1° de junio de 2016.

Hora 7:00 a.m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a los señores Ministros del Interior, doctor Juan Fernando Cristo Bustos; de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo; de Salud, Alejandro Gaviria Uribe; al Director del Departamento Nacional de Planeación, doctor Simón Gaviria Muñoz; a la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte, doctora Jazmín Gaitán Rodríguez; al Director del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, doctor Carlos Eduardo Valdés; al Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Brigadier General Ramiro Castrillón Lara, e Invítese a los órganos de Control, doctor Edgardo Maya Villazón, Contralor General de la República; al doctor Alejandro Ordóñez Maldonado, Procurador General de la Nación; al doctor Alfonso Cajiao Cabrera, Defensor del Pueblo; a las Federaciones de Municipios y Departamentos, a los Secretarios de Tránsito y Movilidad de las principales ciudades del país, a los Representantes de los medios masivos de Transporte, en cumplimiento de las Proposiciones números 14 y 15 aprobadas en sesión del 27 de abril de 2016.

Proposición número 14

Ante los lamentables resultados en la implementación de la Agencia Nacional de la Seguridad Vial en el país, que ha arrojado más de sesenta y cuatro mil muertes en accidentes de tránsito en las calles de nuestras ciudades y vías nacionales en la última década, proponemos la Seguridad Vial en las regiones.

Para ello debemos citar a esta Comisión al señor Ministro de Transporte, a la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al señor Ministro de Salud, al Director del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses y al Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, para que respondan por lo que en este sentido viene sucediendo con la vida en las vías del país.

Invitar al señor Contralor General de la República y a los Secretarios de Tránsito y Transporte o de movilidad de las principales ciudades del país.

Presentada por la honorable Senadora Susana Correa Borrero y el honorable Senador Senén Niño Avendaño, aprobada en sesión del 27 de abril de 2016.

Cuestionario propuesto para la Proposición número 14 por la Senadora Susana Correa Borrero:

Seguridad Vial en las Regiones

Para el Ministerio de Transporte:

Señor Ministro de Transporte, la Ley 1702 de 2013 creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte, sujeta de control político y a la suprema dirección del órgano de administración al cual está adscrita: Mintransporte.

Habiendo el legislador otorgado facultades especiales en el artículo 21 al Ministerio de Transporte para efectuar en un plazo no mayor de 180 días, siguientes a la promulgación de la ley para llevar a cabo los trámites necesarios conducentes a la creación de la Agencia nacional de Seguridad Vial, plazos que fueron ampliamente incumplidos.

Habiéndose efectuado nombramiento por encargo a un Asesor del Ministerio de Transporte desde hace 10 meses, mediante Decreto 1880 del 31 de julio de 2015 “con el fin de adelantar los trámites necesarios para entrar en pleno funcionamiento”, y teniendo en cuenta las aterradoras cifras de morbilidad de los dos últimos años (2014 y 2015) posteriores a la entrada en vigencia de la Ley 1702 de 2013, en particular el aumento de estos índices en el sector rural, y municipios del país con bajas tasas de **motorización** y altos índices de morbilidad, sírvase señalar a esta Comisión Territorial:

1. El Nombre del Alcalde y Gobernador que integran Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

2. Presentar las actas de las reuniones del Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial - Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Presentar el acta de aprobación por parte del Consejo Directivo de la ANSV del Reglamento de Operación del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

4. Presentar el acta de aprobación por parte del Consejo Directivo del proyecto de presupuesto anual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial 2016.

5. Indicar los criterios que permitieron al Consejo Directivo de la ANSV fijar la política de inversión de los recursos señalados en el presupuesto de Rentas 2016 que conforman el Fondo Nacional de Seguridad Vial y decidir que los ingresos corrientes que suman 54.445.665.831 de los cuales se establecen 38 mil millones de presupuesto de inversión no se efectuaran traslados a los Entes Territoriales para apoyar los planes, programas y proyectos en materia de seguridad vial conforme la directora encargada el pasado viernes 20 de mayo.

6. Indicar la razón por la cual siendo los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial de origen parafiscal que constituyen Fondos Especiales del orden nacional y que ingresan al Presupuesto General de la Nación como Presupuesto de Rentas y los cuales son administrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial requieren como lo informó la Directora encargada de aprobación de espacio fiscal para su ejecución cuando su manejo, administración y ejecución se realiza exclusivamente en la forma dispuesta en la ley que los creó. Espacio fiscal que informó la Directora Encargada se obtuvo hasta la primera de mayo de 2016.

7. Indicar el monto desagregado que ingresó al Fondo Nacional de Seguridad Vial por concepto del 3% de las primas recaudadas por las aseguradoras para los años 2014, 2015 y 2016, así como los excedentes financieros estimados en 48.988 millones de pesos a enero de 2013 con los que contaba la Corporación Fondo de Prevención Vial y que debían ser transferidos al Fondo Nacional de Seguridad Vial una vez erogado lo que correspondiera a pasivos exigibles.

8. El nombre del Gobernador o su delegado que integra el Consejo Territorial de Seguridad Vial.

9. El nombre del alcalde de la capital del departamento o su delegado, los nombres de los cuatro alcaldes de municipios del departamento o su delegado que integran el Consejo Territorial de Seguridad Vial.

10. Presentar las actas de las reuniones del Consejo Territorial.

11. Indicar el estado actual de gestión y administración del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito que debía ser implementado a junio de 2011 y que a diciembre de 2013 no se había puesto en marcha.

12. Al tenor de los resultados, pareciera que la Agencia de Seguridad Vial no está cumpliendo el objeto para el cual fue creada, por consiguiente sírvase aclarar la interinidad del Representante Legal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dado que el “encargo es una figura que se encuentra contenida en el Decreto 1050 de 1973 como situación administrativa (artículo 58) y como una forma de provisión de empleos (artículo 23). La misma norma en sus artículos 34 a 36 dispone que “Hay encargo cuando se designa temporalmente a un empleado para asumir total o parcialmente las funciones de otro empleo vacante por falta temporal o definitiva de su titular, desvinculándose o no de las de su cargo”, a su vez la Sentencia C-428 de 1997 señala: El Encargo temporal es una situación administrativa de creación legal que le permite al Estado sortear las dificultades que puedan presentarse en los casos de ausencia temporal o definitiva de un empleado cuya labor es indispensable para la atención de los servicios a su cargo. Se trata realmente de una medida de carácter excepcional que igualmente enfrenta situaciones excepcionales o de urgencia y que se cumplen en lapsos cortos”.

13. Aclarar si existe duplicidad de funciones entre el Grupo Interno de Seguridad Vial creado el 24 de diciembre de 2013 mediante la Resolución 0006314 y la Agencia Nacional de Seguridad Vial sancionada el 27 de diciembre de 2013 por el Congreso de la República. En los escenarios públicos las intervenciones se realizan a nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se exhiben Planes, Programas, y Proyectos gestionados a nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no obstante en el debate de Control Político realizado por la Comisión VI, de Senado se informó que la ANSV no cuenta con un solo funcionario nombrado en su planta de personal y el encargo presidencial se realiza con un solo fin: “que adelante los trámites necesarios para que entre en pleno funcionamiento la citada entidad”.

14. Señalar los resultados de la ejecución de los recursos del Préstamo BID 3078/OC-Co correspondientes al componente III. Apoyo en la formulación de Planes locales y regionales de seguridad vial cuyo objetivo es contribuir con consolidación de la política nacional de seguridad vial a través de consultorías para el desarrollo de metodologías y de la asesoría técnica a la formulación de los planes locales de seguridad vial (PLSV) y Planes Regionales de Seguridad Vial (PRSV). En particular este componente financiera entre otras actividades: (i) el desarrollo

de metodologías específicas que sirvan de insumo a las entidades locales en la elaboración de sus planes de seguridad vial; (ii) la capacitación y la asesoría técnica de los entes territoriales a través de las asesorías de apoyo para la definición de sus planes; (iii) la realización de estudios de diagnósticos local y regional; (iv) la socialización e implementación de las acciones prioritarias del PNSV a nivel regional; y (v) la realización de eventos y actividades de capacitación para los funcionarios de los entes territoriales.

15. Indicar el proceso de entrada en funcionamiento y de la planta de personal el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el cual hace parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el cual viene funcionando desde hace más de un año.

16. Indicar los avances en el cumplimiento de la puesta en marcha del Decreto 0787 de 2015.

Proposición número 15

Cítese a sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República en la fecha que la Mesa Directiva convenga con el objeto de analizar el impacto y la accidentalidad en Colombia, así como la planificación territorial.

Cítese al Ministro del Interior, Juan Fernando Cristo Bustos; al Ministro de Transporte, doctor Jorge Rojas Giraldo; al Director del Departamento Nacional de Planeación, Simón Gaviria Muñoz, para que resuelva los cuestionamientos anexos, e invítese a las demás autoridades en especial a los Presidentes de las Federaciones de Departamentos y Municipios, Órganos de Control y Representantes de los medios de transporte masivos.

Presentada por el honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo, aprobada el 27 de abril de 2016.

Cuestionario para la Proposición número 15 por el Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo:

Para Ministerio del Interior

¿Cuáles han sido las metas de los Planes Nacionales de Desarrollo respecto de la reducción de la inseguridad vial y el porcentaje de cumplimiento?

¿Cuál es el nivel de implementación en los POT y demás formas de planeación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021?

¿Qué está haciendo el Gobierno nacional para articular las autoridades municipales, distritales, metropolitanas y departamentales con la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuál ha sido el avance al dejar atrás el Fondo de Prevención Vial y haber constituido la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuáles son las inversiones realizadas y proyectadas por su entidad para mejorar los índices y el impacto de la movilidad en Colombia?

Para Ministro de Transporte

¿Cuál ha sido el nivel de cumplimiento y el seguimiento que se le hace a la Resolución 1565 de 2014, por la cual se dispuso que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado debe tener un plan estratégico de seguridad vial?

¿Cuáles son los municipios, distritos y departamentos con más y menos inseguridad vial?

¿Cuáles son las carreteras y vías de los municipios, distritos y departamentos con mayor índice de inseguridad vial?

¿Cuáles son los resultados en seguridad de los transportes masivos desde su implementación?

¿Cuáles son las diferencias funcionales entre las autoridades de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Qué está haciendo el Gobierno nacional para articular las autoridades municipales, distritales, metropolitanas y departamentales con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en una Política Nacional?

¿Cuál ha sido el avance al dejar atrás al Fondo de Prevención Vial y entrada en vigencia la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuáles han sido las inversiones realizada por su Entidad para mejorar los índices y el impacto de la movilidad en Colombia?

Según estadísticas del Instituto de Medicina Legal, la accidentalidad como segundo factor de muerte en Colombia ha aumentado año tras año, ¿cuáles son las razones por las que a pesar de haberse expedido nuevas normatividades el índice no baja?

¿Cuál es el costo que asume el Estado como resultado de la accidentalidad vial?

DNP

¿Cuáles han sido las metas en los Planes Nacionales de Desarrollo respecto de la reducción de la inseguridad vial y el porcentaje de cumplimiento?

¿Cuál es la correspondencia entre el Plan Nacional de Seguridad Vial 2021 y el decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas? (Resolución número 64 de 2010).

¿Cuáles son los municipios, distritos y departamentos con más y menos inseguridad vial?

¿Qué está haciendo el Gobierno nacional para articular en una sola política las autoridades municipales, distritales, metropolitanas y departamentales con la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuáles son las inversiones realizadas y proyectadas por su entidad para mejorar los índices y el impacto de la movilidad en Colombia?

¿Cuál es el costo que asume el Estado como resultado de la accidentalidad vial?

ANSV

¿Cuál es la correspondencia entre el Plan Nacional de Seguridad Vial 2021 y el decenio de

acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas? (Resolución número 64/255 de 2010).

¿Cuáles son los municipios, distritos y departamentos con más y menos inseguridad vial?

¿Cuáles son los mayores índices de accidentalidad?

¿Cuáles son los resultados en seguridad vial de los transportes masivos desde su implementación?

¿Cuáles son las diferencias funcionales entre las autoridades de transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Qué está haciendo el Gobierno nacional para articular en una sola política las autoridades municipales, distritales, departamentales y metropolitanas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuál ha sido el avance al dejar atrás al Fondo de Prevención Vial y entrada en vigencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial?

¿Cuáles son las inversiones realizadas y proyectadas por su entidad para mejorar los índices y el impacto de la movilidad en Colombia?

Según estadísticas del Instituto de Medicina Legal, la accidentalidad como segundo factor de muerte en Colombia ha aumentado año tras año, ¿cuáles son las razones por las que a pesar de haberse expedido nuevas normatividades los índices no bajan?

¿Cuál es el costo que asume el Estado como resultado de la accidentalidad vial?

¿Cuál es el costo que asumen las Aseguradoras como resultado de la accidentalidad vial?

Medicina Legal

¿Cuáles son los municipios, distritos y departamentos con más y menos inseguridad vial?

¿Cuáles son los mayores índices de accidentalidad?

¿Cuáles son las inversiones realizadas y proyectadas por su entidad para mejorar los índices y el impacto de la movilidad en Colombia?

Según estadísticas del Instituto de Medicina Legal, la accidentalidad como segundo factor de muerte en Colombia ha aumentado año tras año, ¿cuáles son las razones por las que a pesar de haberse expedido nuevas normatividades los índices no bajan?

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Carlos Enrique Soto J.

El Vicepresidente,

Senén Niño Avendaño.

La Secretaria de Comisión,

Sandra Ovalle García.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

Se inicia la Sesión presidida por el honorable Senador Carlos Enrique Soto Jaramillo, Presidente de la comisión con la asistencia de los honorables Senadores Carlos Enrique Soto Jaramillo, Senén Niño Avendaño y Susana Correa, siendo las 7:30 a. m.

Intervención del señor Presidente de la Comisión, doctor Carlos Enrique Soto Jaramillo, muy buenos días a todas y todos, siendo las 7:32 a. m. se le da inicio a la sesión programada para el día de hoy, tenga la amabilidad señora Secretaria de hacer el llamado a lista y desarrollar el Orden del Día.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle:

Sí, señor Presidente.

I

Llamado a lista

Álvaro Antonio Ashton Giraldo	
Efraín José Cepeda Sarabia	
Antonio José Correa Jiménez	
Susana Correa Borrero	Presente
Carlos Fernando Galán Pachón	
Juan Manuel Galán Pachón	
María del Rosario Guerra	
Iván Leonidas Name Vásquez	
Senén Niño Avendaño	Presente
Carlos Enrique Soto Jaramillo	Presente

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

A todas y a todos les agradezco muchísimo por su presencia, un saludo cordial al señor Viceministro de Transporte, a la señora Viceministra de Salud, al doctor Correa que nos acompaña desde muy temprano, a la senadora Susana Correa muchas gracias, un saludo especial al Senador Senén Niño y en general, al representante de la Contraloría, los funcionarios de la comisión y a quienes nos vienen a acompañar en esta sesión, yo debo de informarles que de acuerdo a, valga la redundancia, la información que tengo por parte de la eficiencia de la Secretaria, la doctora Sandra Ovalle, no han enviado las respuestas de la Agencia que es la parte central indiscutiblemente de este debate, tampoco ha hecho presencia la señora Directora encargada de la Agencia, entonces para ir dando oficialidad y tomemos una decisión honorables Senadores con relación al debate si acudimos a las normas para que acudan acá a cumplir con sus deberes o qué hacemos, le pido señora Secretaria tenga la gentileza de informarnos qué ha llegado y cuándo llegaron las informaciones correspondientes.

Secretaria, Sandra Ovalle:

Señor Presidente, quiero informarle lo siguiente, nosotros tenemos por parte de la Secretaría el recibo de las respuestas del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Salud, del señor Director, de bueno, y tenemos también por parte del DNP también sus respuestas y anoche, señor Presidente, ayer siendo las cinco y cincuenta de la tarde, señor Presidente, cinco y cincuenta de la tarde, tengo que informarle,

señor Presidente, recibimos la siguiente excusa por parte de la doctora Jazmín Gaitán: Estimada doctora Ovalle, por motivos de salud elevo mis excusas por imposibilidad de asistir a la sesión de la comisión de ordenamiento territorial previstas para el 1° de junio del presente, agradezco hacer extensiva a los honorables Senadores miembros de tan importante legislativo y esta excusa viene con su excusa médica, señor Presidente, y tiene 93 folios, señor Presidente, que hemos hecho llegar a las oficinas de los honorables Senadores, señor Presidente, o sea así fue enviados respuestas y las excusas, señor Presidente.

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

Muy bien, tiene la palabra la Senadora Susana Correa, quien ha pedido la palabra.

Senadora Susana Correa:

Gracias, señor Presidente, buenos días, señora Viceministra de Salud, señor Viceministro de Transporte, funcionarios, mesa principal y demás personas presentes, Presidente, un, yo no sé si esta señora cree que esto es una mamadera de gallo, aquí hemos venido y la hemos citado, yo sé que ella es una encargada no más y eso se lo hemos venido diciendo al ministro y ahora se lo digo al viceministro, que si a esta Agencia se le va a dar seriedad que se la den de una vez y sino que la acaben tres decretos en el año 2015 de diciembre en donde le daban todas la garantías para tener una planta, para tener funciones y para tener una persona en propiedad para que manejara esta Agencia y cada día lo que tenemos es más muertos porque vamos incrementando y resulta que la señora Directora ni viene, ni pone la cara y ayer llegaron las respuestas, señor Presidente, nosotros tenemos respuestas que acaban de llegar a las 7:25 de la mañana, otras que llegaron anoche a las 9:30 de la noche, yo creo, Presidente, que nosotros debemos aquí sentar precedente y que si esta señora sigue faltando mandarla a Procuraduría porque es increíble que aquí tengamos la presencia de dos Viceministros pero que la doctora de la Agencia que tiene que venir y poner la cara y a decir qué es lo que realmente está haciendo así sea la encargada pues no viene, seguramente es porque está enferma y tiene todo su derecho de estar enferma, la verdad es que yo no le creo, gracias señor Presidente.

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

Anabel tenga la amabilidad y me informa Secretaría y le informa a quienes están en el auditorio cuándo se enviaron las solicitudes de las respuestas con los cuestionarios correspondientes.

Secretaria, Sandra Ovalle:

Señor presidente, a todos y cada uno de los citados e invitados se les hizo llegar los cuestionarios el 25 de mayo, señor Presidente.

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

Tiene la palabra el Senador Senén para que me emita su opinión.

Senador Senén:

Muchas gracias, Presidente, yo creo que la Agencia Nacional de Seguridad Vial no está funcionando como tampoco está funcionando su Directora, esta información que nos llegó ayer a las 5:30 de la tarde pues lo que nos muestra es una información que nos está mostrando que hay una serie de dificultades, ya vamos para tres años de haberse creado la Agencia Nacional de Seguridad vial y no estamos observando su funcionamiento y preocupa pues que la señora directora no acate los llamamientos, las citaciones que esta comisión de ordenamiento territorial le viene haciendo, de tal suerte, señor Presidente, señora Senadora, citantes de este debate me parece que sería importante suspender este debate de control político porque no está la directora y bueno señor Presidente programe la agenda para cuando podemos organizar el debate e informar a la Procuraduría General de la Nación sobre la situación que se está presentando y utilizar todos los mecanismos que establece la Ley 5ª para que este funcionario venga a la citación de debate de control político, muchas gracias señor Presidente, yo propongo que aplacemos la Sesión y convoquemos una nueva e enviándole una nota, un mensaje de protesta, de insatisfacción por parte de la Comisión de Ordenamiento Territorial a la señora directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y pidiendo o informando a la Procuraduría sobre la situación que se ha presentado, gracias, señor Presidente.

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

Bueno, muchísimas gracias y yo quiero ofrecer en nombre de la Comisión disculpas a quienes han venido con todo el interés de participar en este debate tan importante para el país, al señor Viceministro, señora Viceministra, al señor General quien saludo y le agradezco muchísimo y le damos la bienvenida a esta Comisión, al General Ramiro Castrillón, al representante de la Contraloría quien también madrugó, Contralor, sí el señor Contralor de infraestructuras y a todos en general de las diferentes instituciones que hacen presencia, este es un debate de trascendental importancia y por precisamente por la situación que presenta es la segunda causa de muerte en el país con más de 6.000 muertos al año no puede ser un tema de poca monta, no puede ser un tema de poca monta, la Agencia lleva dos años de haber expedido la ley, el Congreso de la República ha cumplido y vamos el debate a demostrarlo con la normatividad que ha reclamado el Gobierno para cumplir sus funciones, también el Congreso de la República ha entregado el apoyo total en cuanto a los recursos que han solicitado no estoy diciendo que son los suficientes y eso es lo que queremos saber por eso es que queremos acá a los responsables directos, cuáles han sido los efectos el impacto realmente de estas decisiones legislativas que se han tomado, es que aquí no podemos seguir expidiendo leyes para crear puestos y para que no pase nada y es muy preocupante que después de

la Agencia en vez de haber mejorado la situación como lo demostraremos con los argumentos, ha venido empeorando la situación en cuanto a la accidentalidad, en cuanto a las víctimas, etc. etc. y les dimos todas las herramientas para que llevaran a cabo los convenios para que se implementaran políticas para que se evitara que no solamente, primero, las muertes, segundo, los afectados y tercero, que los recursos se puedan optimizar los recursos de la salud, aquí en una de las respuestas en las que sí le pediría a quien dé la respuesta cordialmente que la precise para el debate porque es absolutamente disonante en cuanto a las cifras, pero también en su debido momento lo explicaremos, no vamos a seguir adelantando, yo acojo la petición de los colegas de la colega Susana y del doctor Senén Niño, de no llevar a cabo el debate, esta comisión, creo, que ha venido desarrollando un proceso bien serio a lo largo y ancho del país, es decir nosotros no madrugamos aquí ni hacemos madrugar a la gente a perder tiempo, lo hacemos con un altísimo sentido de la responsabilidad, lo hacemos porque creemos que estos son temas de alta trascendencia, que debemos buscarle las soluciones, aquí no venimos solamente a que nos tomen la foto o a que un funcionario tenga la voluntad o no de traumatizar unos debates, vamos a hacerlo y vamos, yo quiero porque aquí argumenta que tiene algunas dificultades de salud, se piden certificados, pues, los argumentos no vamos a desechar ni mucho menos el artículo de la Constitución que habla de la buena fe, pero vamos a programar el debate, no podemos aquí ir a sacarle a seguir sacando el cuerpo de tanta trascendencia y también es importante que el Gobierno nacional tome decisiones con respecto a la agencia, tome decisiones en cuanto a no tener una persona encargada que realmente tenga todas las facultades para dar las respuestas, pero sobre todo más que para dar las respuestas, para implementar las políticas que se requieren y para buscar las soluciones que se requieren, porque de lo contrario vamos de tumba en tumba, mil gracias.

Entonces, yo sí quiero, les reitero, mis disculpas a todos los que han madrugado, señora Viceministra, señor Viceministro, los que han venido de otras ciudades, sí pero... sin muchísimo más, pues, se invitaron a los medios alternativos y aquí está el Gerente de Planeación del Metro de Medellín, a quien le agradecemos inmensamente su presencia, yo sé lo difícil que es trasladarse desde otra ciudad acá, por el tiempo, por sus ocupaciones, por sus responsabilidades, etc., esperamos que nos pueda acompañar realmente en la sesión, vamos, quiero pedirle a los compañeras y compañeros de la Comisión para que no hagamos este debate, que es un debate tan importante y que requiere de tiempo, para que no lo hagamos, sobre todo careciendo de tiempo para hacer las exposiciones, hagámoslo un jueves, o hagámoslo otro día distinto, que no sea un miércoles porque el tiempo no nos da sino dos horas y media o tres, entonces, yo sí les pediría,

encarecidamente, que lo programaremos un jueves, lo programamos un jueves y lo hacemos un jueves, para que tengamos, si es necesario, toda la mañana y si es necesario parte de la tarde, estamos aquí dispuestos, aquí estamos listos para esto, para llevar a cabo un proceso bien hecho que verdaderamente contribuya a la búsqueda de las soluciones, al señor Director de Medicina Legal, muchas gracias, le damos la bienvenida, siempre nos acompaña, muy amable, estamos cancelando el debate porque no tenemos realmente las respuestas concretas, en las que nos llegaron un poco tarde, pero sobre todo no tenemos las respuestas concretas y no está tampoco la directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que es trascendental para nosotros, es el vital para nosotros y yo creo que para todos, entonces, les ofrecemos mil disculpas y se levanta la sesión, usted iba, si bien pueda, antes de levantarla.

Senadora Susana Correa:

Gracias, señor Presidente, yo quería, siendo la citante a este importante debate agradecerle de verdad a los Viceministros al señor Director de Medicina Legal, a todos los que están aquí, usted lo ha dicho, Presidente, este es un debate que tiene una gran importancia, no solamente como agencia, es que nosotros tenemos que entender que esto es casi que lo que es manejado toda la accidentalidad de todos los municipios de Colombia, el 58% de los accidentes se da en los municipios donde menos vehículos hay, o sea hay una serie de irregularidades si se puede decir así, que uno no las entiende y que si nosotros no vemos cómo esta Agencia empieza realmente a desarrollar y a hacer sus funciones, pues aquí no va a pasar nada, no necesariamente nos podemos dirigir a los que son motos, claro que las motos pueden ser las víctimas más grandes, precisamente porque el vehículo es el menos protegido, pero además aquí tenemos una serie de estadísticas donde casi, en algunos de esos eventos los culpables son los carros o sea hay una serie de información altísima que sin nosotros no vemos que esta Agencia de Seguridad Vial, empieza a funcionar, eso va a seguir aumentando a un ritmo gigantesco 18:08, Evise yo de verdad con todo respeto usted, que es el jefe, se supone de la Directora encargada yo le diría que una de sus principales tareas, ahora que está en ese Viceministerio, es no solamente reglamentar esta Agencia, sino formar y que empiece a funcionar y aquí hay infinidad de cosas, ustedes son los

que van a representar todas esas Secretarías de Tránsito, en cada uno de los municipios son los que darán las pautas ahí yo no le voy a decir la serie de irregularidades hasta que veamos hasta qué punto hemos llegado, señor Presidente, entonces, miremos en qué tipo de ambulancia llevaron los niños de Fundación para que tengamos una clara imagen de lo que realmente está sucediendo en Colombia, en seguridad vial y esto no es un chiste, esto es un tema demasiado importante demasiado serio, Presidente, yo le agradezco a usted que este debate lo hagamos un jueves, yo creo que el tema lo amerita, pero además es que son demasiados los ingredientes, yo creería que mi exposición puede llegar a durar por lo menos hora y media y le agradecería que lo pudiéramos hacer un día de estos para que podamos tener no solamente a todas las personas participando sino que logremos sacar conclusiones y que el ministerio realmente empiece a ejecutar lo que debe ejecutar, gracias, señor Presidente.

Presidente, Carlos Soto Jaramillo:

Sí, Senadora, vamos a organizarlo porque nos tenemos que poner de acuerdo, entre otras cosas, bien para los citantes, es su señoría, Rosa Niño y mi persona, entonces, vamos a organizar y vamos a ver cómo nos organizamos el jueves para que quede programada la fecha, en que quede programada, vamos a mirar cuándo y pues con tiempo les estaremos haciendo llegar las notificaciones, les reitero mis disculpas y mil gracias, se levanta la sesión, queda programada para el próximo miércoles.

CARLOS ENRIQUE SOTO JARAMILLO
Presidente

SENEN NIÑO AVENDAÑO
Vicepresidente

SANDRA OVALLE GARCÍA
Secretaría Comisión

CONTENIDO

Gaceta número 511 - martes 20 de junio de 2017

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

ACTAS DE COMISIÓN

Acta número 19 de 2016.....	1
Acta número 26 de 2016.....	30