



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1412

Bogotá, D. C., jueves, 7 de octubre de 2021

EDICIÓN DE 45 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 ESPECIAL DE SEGUIMIENTO  
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 06 DE 2019

(octubre 1°)

En la ciudad de Bogotá, el día martes 1° de octubre de 2019, siendo las 7:30 a. m., previa citación, los Senadores integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Honorable Senado de la República se reunieron en el recinto de la Comisión en sesión formal, con el objeto de desarrollar los temas contenidos en el orden del día.

### ORDEN DEL DÍA

para la sesión ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, martes 1° de octubre de 2019.

Hora: 7:30 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum.**

II

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; al señor Ministro de Salud, doctor *Juan Pablo Uribe Restrepo*; al señor Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), doctor *Luis Felipe Lota*; al señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, General *Carlos Ernesto Rodríguez Cortés*; al señor Director del Departamento Nacional de Estadística (DANE), doctor *Juan Daniel Oviedo Arango*.

Con invitación al señor Procurador General de la Nación, doctor *Fernando Carrillo Flórez*;

al señor Fiscal General de la Nación (e), doctor *Fabio Espitia Garzón*; al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte*; al señor Director Ejecutivo de la Federación colombiana de Municipios, doctor *Gilberto Toro Giraldo*; al señor Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Departamentos, doctor *Carlos Camargo Assís*.

Con invitación internacional al señor doctor *Edoardo Gianotti* Oficial de Asuntos Económicos - División de Transporte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), Ginebra; al señor doctor *Benoit Hiron*, funcionario del Ministerio de Transporte de Francia; al señor doctor *Fabrice Hamelin* de la Universidad de París Créteil de Francia.

En cumplimiento de la Proposición número 04 aprobada en la sesión del martes 3 de septiembre de 2019, presentada a consideración de la Comisión por los honorables Senadores Efraín Cepeda Sarabia, Laura Fortich Sánchez, Fabián Castillo Suárez.

### Proposición número 04

En el marco del Pacto por la seguridad vial de los niños, niñas, y adolescentes en las vías de Colombia, y teniendo en cuenta que las cifras de personas fallecidas por causa de siniestros viales en el año 2018 llegó a 6.879, constituyendo esta en la segunda causa de muerte violenta en el país y la primera en niños entre 10 y 14 años, la Comisión de Ordenamiento Territorial cita a debate de control político a los Ministros de Transporte y Salud, al Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, y al Director del Departamento Nacional de Estadística (DANE). Se anexan los cuestionarios correspondientes.

Así mismo, se invita al Director de la Federación Nacional de Departamentos, al Director Ejecutivo

de la Federación colombiana de Municipios; al Contralor General de la República, al Procurador General de la Nación, y al Fiscal General de la Nación.

### CUESTIONARIO

#### Ministra de Transporte

1. Señora Ministra, recientemente usted ha anunciado la estrategia de Regionalización de la Seguridad Vial y la firma de 71 convenios con los entes territoriales, por favor informar a esta Comisión:

¿En qué consiste la Estrategia de Regionalización de la Seguridad Vial?

¿Cuál el valor económico de la bolsa de recursos destinada para ejecutar dicha estrategia?

¿Cuál es la estrategia de ejecución de esos recursos?

De esos recursos, ¿cuál es el valor de lo que se ha ejecutado y cuánto se encuentra comprometido a 31 de diciembre de 2019?

¿Qué impacto se espera obtener?

¿Cuáles son los criterios de distribución del recurso?

¿Cuántos municipios se espera impactar?

2. Señora Ministra, usted ha advertido que los motociclistas siguen siendo la población más vulnerable en los accidentes de tránsito. La matriz de colisión del observatorio revela que el 87.5% de las víctimas donde se vio involucrado el transporte público colectivo de pasajeros, son motociclistas, peatones y ciclistas, es decir, el transporte público de pasajeros formal e informal, se convierte en el verdugo más vulnerable, es así como:

En el último año han entrado al país más de 500.000 motos, de las cuales, el 97% está prohibida su venta en otros países, dada su inseguridad y baja calidad, estas razones aumentan el riesgo de accidentes.

La motocicleta se ha convertido en el único medio de transporte individual y colectivo en muchas regiones del país. La motocicleta, en otras regiones, compite con el transporte público de pasajeros formal e informal. En ese sentido y en el marco de la Política de Transporte:

¿Qué acciones ha formulado en el Ministerio a su cargo para enfrentar esta problemática?

3. Señora Ministra, combatir la ilegalidad en el transporte público de pasajeros es uno de sus programas bandera, sin embargo, 7 de cada 10 municipios del país no cuentan con control operativo, con lo cual, la transgresión generalizada a las normas de tránsito y la ilegalidad en el transporte público de pasajeros, son las dos aristas de un mismo problema.

¿Cuál es, entonces, la estrategia que se tiene formulada para combatir la ilegalidad en el transporte público de pasajeros en estos municipios y de paso lograr un mejor y mayor respeto por las normas de tránsito?

4. Se han instalado 12 Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los departamentos del Cesar, Huila, Sucre, Casanare, Guainía, Antioquia, Vichada, Tolima, Valle del Cauca, San Andrés y Providencia, Córdoba y Boyacá.

En concreto, ¿cuáles son los objetivos que se han fijado en materia de ilegalidad en el transporte público de pasajeros, de aumento de cobertura del transporte público formal y de seguridad vial en estos Consejos Territoriales y en qué consiste el soporte técnico y en recursos destinados desde el Ministerio para acompañar estos objetivos?

#### Ministro de Salud

1. Señor Ministro, hace unos años, el Instituto Nacional de Salud informó que los traumatismos derivados de accidentes de tránsito no hacían parte del Sistema de Vigilancia en Salud Pública, pese a ser la segunda causa de violencia por lesión de causa externa en Colombia y ser declarado por la Organización Mundial de la Salud un problema de salud pública.

¿La morbilidad y mortalidad asociada a los accidentes de tránsito, hacen parte hoy del Sistema de Vigilancia en Salud Pública?, si así es, ¿cuáles son las intervenciones que se han puesto en marcha para mitigar el flagelo?

¿Tiene valorado el Ministerio de Salud Pública, el costo de la morbilidad por accidentes de tránsito? ¿Cuáles son las zonas del país donde se presentan los mayores costos de morbilidad?

2. Señor Ministro, el numeral 7.6 del artículo 9° de la Ley 1702 de 2013, reza: “Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito (ECAT)”.

¿Cómo se ha articulado este programa con los hospitales públicos de los entes territoriales y cuáles son los resultados que ha arrojado a la fecha?

#### Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra)

1. Señor Director, los municipios del país refieren a esta Comisión las dificultades, demora en los procesos y elevados costos para firmar los convenios de control operativo con la DITRA, en ese sentido:

¿Cuáles son las dificultades que enfrenta hoy la Ditra para asistir de manera eficaz a los en-

tes territoriales en materia de control operativo?

¿Con cuántos efectivos cuenta la Ditra para asistir directamente a los entes territoriales y cuántos efectivos para asistir directamente a las concesiones y al Invías?

2. Señor Director, la Ley 1702 de 2013, señala: “Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio nacional”.

¿Cuáles son los planes de acción de vigilancia y control que se han puesto en marcha y cuáles han sido los resultados? ¿Cuáles han sido las zonas del país priorizadas?

#### **Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial**

1. Señor Director, una de las problemáticas que denuncian los entes territoriales son los índices de morbimortalidad en las vías concesionadas y no concesionadas, en ese sentido sírvase informar a esta Comisión:

En el marco del diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, ¿qué acciones por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial se han desarrollado en estas infraestructuras y cuáles han sido los resultados?

¿El Observatorio Nacional de Seguridad Vial tiene claramente identificadas las problemáticas en estas infraestructuras?

¿Cuál es la participación de los traumatismos derivados de accidentes de tránsito en estas infraestructuras?

¿Cuáles han sido las intervenciones coordinadas con la ANI y el Invías para mitigar este problema?

¿Se han formulado, de manera articulada, acciones en conjunto con la ANI, el Invías y las autoridades locales en los 12 Comités Regionales que usted ha instalado? De ser positiva la respuesta, informar a esta Comisión, cuáles son esas acciones.

2. Señor Director, teniendo en cuenta que acaba de culminar el primer año de Gobierno, sírvase informar a esta Comisión:

¿Cuál ha sido el monto de la inversión directa (desembolsos) en los entes territoriales para los planes, programas y proyectos en seguridad vial y cuáles los resultados obtenidos? ¿Cuál es el monto de inversión directa proyectado a 31 de diciembre de 2019?

#### **Director del DANE**

Señor Director, teniendo en cuenta que dentro de las funciones del DANE se encuentran

administrar las estadísticas oficiales del país, estandarizar, agrupar y comparar las diferentes enfermedades de la población nacional, se solicita informar a esta Comisión:

1. En estadísticas vitales de seguridad vial, ¿qué plan hay para tener de manera oportuna una cifra conciliada con otras fuentes de información primaria como el Instituto Nacional de Medicina Legal, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y/o el Observatorio de la Policía Nacional que permita orientar de manera oportuna la política de seguridad vial?
2. En términos de estadísticas vitales de seguridad vial, ¿cuál es el balance de la mortalidad por esta causa y cómo se compara la afectación con otras enfermedades?
3. Las diferencias que se tienen años tras año con las estadísticas del INMLCF oscilan entre las 600 a 900 víctimas fatales, ¿esta diferencia obedece, en alguna proporción, a las víctimas que no fallecen *in situ*?

En otra proporción, a la estadística no directa que no es consolidada por el INMLC, ¿cuáles son esas proporciones? Tener más información sobre estas diferencias, ¿podrían constituir un insumo para dimensionar el número de vidas que se pierden durante la atención inmediata por parte de los servicios de salud?

Aprobada en la sesión del día martes 3 de septiembre de 2019, presentada a consideración de la Comisión por los honorables Senadores: Efraín Cepeda Sarabia, Laura Fortich Sánchez, Fabián Castillo Suárez.

### III

#### **Lo que propongan los honorables Senadores de la República.**

El Presidente,

Honorable Senador, *Efraín Cepeda Sarabia*.

La Vicepresidenta,

Honorable Senadora, *Laura Fortich Sánchez*.

*La Secretaria General,*

*Sandra Ovalle García.*

#### **Presidente, honorable Senador Fabián Gerardo Castillo Suárez:**

Muy buenos días, iniciamos la sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial, del día martes 1° de octubre del 2019, hoy tengo que darles las gracias a los colegas que se encuentran y darles la bienvenida a nuestros invitados especiales, invitados internacionales, al doctor Edoardo Gianotti, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Transporte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa; al doctor Benoit Hiron, funcionario del Ministerio de Transporte de Francia y el doctor Fabrice Hamelin de la Universidad de París de Francia, a los invitados del Gobierno, al Director de la

Agencia de Seguridad Vial, al doctor Luis Felipe Lota, al señor Juan Daniel Oviedo, Director del Departamento Nacional de Estadística (DANE), y a nuestro Viceministro de Transporte, al doctor Juan Carlos Bustos, bienvenido el General Carlos Ernesto Rodríguez; daremos inicio mientras exista el quórum decisorio y deliberatorio; señora Secretaria sírvase leer el orden del día.

**Secretaria:**

Sí, señor Presidente, tenemos presentes en este momento al Senador Fabián Castillo, a la Senadora María del Rosario Guerra, al Senador Jorge Londoño y tenemos presente al Senador Eduardo Pacheco, por lo tanto, tenemos cuatro Senadores, tenemos el quórum deliberatorio para iniciar esta sesión formal, señor Presidente.

**ORDEN DEL DÍA**

para la sesión de hoy martes 1° de octubre

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; al señor Ministro de Salud, doctor *Juan Pablo Uribe Restrepo*, al señor Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al doctor *Luis Felipe Lota*; al señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, General *Carlos Ernesto Rodríguez Cortés* y al Director del Departamento Nacional de Estadística DANE, doctor *Juan Daniel Oviedo*, tenemos las invitaciones especiales de la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General, quienes se encuentran presentes en el recinto, señor Presidente; se hizo también invitación a la Federación de Departamentos y Municipios, que también tenemos sus delegados presentes, y tenemos los invitados internacionales, señor Presidente, al doctor *Edoardo Gianotti* Oficial de Asuntos Económicos de Transporte de las Naciones Unidas EN Europa, Ginebra, al doctor *Benoit*, funcionario del Ministerio de Transporte de Francia y el señor *Fabrice Hamelin* de la Universidad de París, Francia; también tenemos a la doctora *Mary Bottagisio*, representante de las víctimas a nivel nacional de la Fundación Vía por la Vida, en cumplimiento de la proposición número 04 para convocar esta sesión, cada uno de los cuestionarios han sido enviados a todos y a cada uno de los honorables Senadores con sus respuestas, entonces con el ingreso del Senador Efraín Cepeda tenemos cinco Senadores, ha sido leído el orden del día señor Presidente, informándole los asistentes a este debate.

En el transcurso de la sesión asistieron los siguientes Senadores...

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Muchas gracias muy buenos días, ante todo mis excusas por la tardanza, pero estábamos en Comisión Interparlamentaria de Crédito Público en el Ministerio de Hacienda desde las 7 de la mañana y la señora Vicepresidenta Laura Fortich había quedado en presidir, pero lamentablemente fue hospitalizada anoche, hacemos votos por su pronta recuperación y sírvase informar, ¿tenemos quorum decisorio?

**Secretaria:**

Tenemos el deliberatorio con cinco Senadores.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

De manera que el orden del día ha sido leído, se somete a consideración, y solo se someterá a aprobación una vez tengamos el quórum decisorio para adelantar esta importante reunión, que como lo hemos expresado, ha sido más para, en principio escuchar a los invitados y citados, luego hacer los planteamientos que tenemos los Congresistas, sin embargo, si algún Congresista quiere intervenir inicialmente, tiene el uso de la palabra, pero lo que habíamos pensado es que se hiciera una sesión de escuchar inicialmente los planteamientos y las preguntas hechas, para lo cual arrancaríamos dándole el uso de la palabra, tiene la palabra el Senador Castillo.

**Honorable Senador Fabián Gerardo Castillo Suárez:**

Gracias señor Presidente, en verdad esto es de suma importancia, no solo para nuestra Comisión sino para todo el país, debido a que los altos niveles de accidentalidad en Colombia se han convertido en un problema de salud pública, y hoy es muy probable que nuestros invitados internacionales no tengan claro el contexto de lo que pasa en nuestro país en Seguridad Vial, pero para darles unas cifras, cada año miles de colombianos pierden la vida y se genera una gran cantidad de incapacidades e invalidez a causa de los accidentes de tránsito, solo en el 2018, Presidente, se registraron 6.476 fallecidos por accidente de tránsito, 37.200 aproximadamente lesionados, valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, tendría que aclarar, que esto es solo un subregistro, porque hay, muchos de los accidentados que sufren lesiones que no son tan graves, o que no entran en ningún litigio y no son atendidos dentro del departamento de Medicina Legal y Ciencias Forenses, de estas cifras, el 48.3 de los fallecidos y el 56% de los lesionados eran conductores de motocicletas, de bicicletas, que serían de los más expuestos, digamos, por no ser una práctica tan grande en nuestro país, son muy inferiores, solo 6% de fallecidos y 7% de los lesionados; pero ahora nos vamos al segundo, que serían los peatones, los cuales representan el 24% de los fallecidos y el 20% de las lesiones permanentes, en el último informe de la Organización Mundial de la Salud se reconoce la Seguridad Vial como un problema de salud pública, se ha aumentado en Colombia en un promedio anual de 1.35 millones de muertes, convirtiéndose en la causa principal de muerte de niños y jóvenes entre los 5 y 29 años; el Observatorio Nacional de Seguridad Vial habla de 7.000 personas que pierden la vida, eso va más allá de las cifras que le había dado al respecto de lo que nos decía Medicina Legal y Ciencias Forenses, pierden la vida en Colombia

en accidente de tránsito y esto le genera un gran costo a nuestro sistema de salud, somos muy críticos de nuestro sistema de salud, pero siempre estamos propendiendo porque se mejore, y uno de los grandes problemas de nuestro sistema de salud es la sostenibilidad, nunca alcanzan los recursos para poder atender con calidad y eficiencia a los colombianos, pero si tomamos en cuenta las pólizas que son las que inicialmente atienden a los accidentes de tránsito, tienen un monto determinado y una vez sobrepasa ese monto, tienen que ingresar al sistema de salud todos los costos de la rehabilitación y de la atención de estos pacientes, que fueron causados en accidente de tránsito, es una gran carga para el sistema de salud colombiano, sin tomar todavía nota de lo que conlleva esto, que son litigios, indemnizaciones y pensiones por fallecimiento, así que este gran problema que tenemos hoy en Colombia, que se está evidenciando en todas nuestras ciudades y vías del país, en cuanto a la gran accidentalidad que tenemos, se ha convertido en un problema de salud pública y esa ha sido la génesis de este debate, hoy queremos escuchar experiencias internacionales, escuchar a quienes generan en verdad las cifras de las cuales estamos hablando, como el Director de la Agencia de Seguridad Vial y al Director del DANE, para poder exponer ante el país y comenzar a visualizar e iniciar una hoja de ruta para poder trabajar por disminuir estos indicadores que con tantas muertes de colombianos está aumentando día a día, muchísimas gracias señor Presidente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

A usted honorable Senador, saludar en este momento a los invitados internacionales, al doctor Edoardo Gianotti, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Transporte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, al señor Benoit Hiron de la Fundación, funcionario del Ministerio de Transporte de Francia, al señor Fabrice Hamelin de la Universidad de París en Francia, y por supuesto saludar también de manera muy especial a todos los funcionarios citados, señores Viceministros, señor Director del DANE, señor General, un saludo muy especial para usted, e iniciamos entonces con el uso de la palabra al señor Viceministro de Transporte, doctor Juan Camilo Ostos.

**Viceministro de Transporte, doctor Juan Camilo Ostos:**

Muchas gracias señor Presidente, a todos los honorables miembros de esta Comisión de Ordenamiento Territorial, gracias por la invitación, voy a hacer algunas reflexiones generales sobre el cuestionario planteado al Ministerio, para dar uso de la palabra a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Dirección General de Tránsito de la Policía Nacional, el primer punto que plantean en el cuestionario, es la regionalización de la Política pública para la protección de la vida en las vías del territorio; quiero decirles que la Agencia Nacional

de Seguridad Vial ha venido implementando una estrategia ambiciosa, a través de la implementación de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, las pequeñas grandes obras que han hecho son las intervenciones en puntos críticos en donde se han presentado indicadores altos de siniestralidad y fatalidad, presencia constante por supuesto de la Policía Nacional a través del Plan Nacional de Lucha contra la Ilegalidad y la Siniestralidad, que fue un piloto que implementamos en los primeros 100 días del Gobierno, durante el cual tuvimos la oportunidad de hacer un piloto de intervención, en donde las ciudades con mayor número de índice de siniestralidad y mayor índice de ilegalidad tuvieron una intervención por parte de la Policía, para después posteriormente formalizar esta política con la creación del Cesis, el Cuerpo Especial contra la Siniestralidad y la ilegalidad, un cuerpo élite de la Policía Nacional que fue creado para, con el fin de poder proteger la vida de los usuarios en los lugares de mayor siniestralidad y poder hacer intervenciones contundentes para combatir ilegalidad; este cuerpo está compuesto por cerca de 60 hombres de la Policía y tiene una disposición de tecnología y automotores para prestar esta atención especializada en las regiones, la vigilancia y el control de la Superintendencia Nacional de Transporte, esta ha venido interviniendo los organismos de tránsito en los cuales se presentan mayores denuncias por reportes de ilegalidad, pero también ha venido haciendo un acompañamiento y una vigilancia para los temas de la política pública que se ha tomado a nivel local en materia de siniestralidad, han sido seis organismos de tránsito investigados en los últimos seis meses, de los cuales, ponemos como ejemplo la ciudad de Pasto, organismo de tránsito al cual le fue abierto una investigación por haber incumplido sus funciones constitucionales y la función de autoridad de tránsito en el control de tráfico y en el control de ilegalidad, igualmente los municipios de Cartagena, Cali, Bucaramanga, han sido intervenidos para poder levantar actas y levantar evidencias sobre cuál ha sido el comportamiento de estos organismos de tránsito frente a combatir la ilegalidad, las cámaras de foto y detección han empezado a ser una herramienta útil para el territorio y poder combatir también la siniestralidad en esos municipios.

¿Qué hemos hecho? Hemos cambiado el criterio de selección y habilitación de las cámaras de fotodetección, anteriormente tenían un carácter recaudativo y persecutivo al usuario, hoy en día tienen un carácter que vincula tres criterios: siniestralidad, movilidad y seguridad vial, con esos tres criterios la Agencia Nacional y el Ministerio Transporte habilitan las cámaras, de tal manera que estas cámaras cuando tengan la implementación en el territorio no busquen fines recaudativos como en el pasado, sino por el contrario, busquen realmente su objetivo que es salvar vidas, esto en términos generales ha sido la estrategia de regionalización, y también cabe

dentro de esta reflexión hablar del motociclismo, lo relacionan como la mayor causa de siniestralidad y fatalidad en el país, efectivamente tenemos allí un problema que se ha convertido más que en un problema de seguridad vial, en un problema de salud pública, el año pasado más de 3.500 colombianos perdieron la vida sobre una moto, sin contar las afectaciones a nivel de peatón que estos vehículos causaron y adicional a esto las lesiones graves y permanentes que generan los siniestros en motos y sobre todo en poblaciones que van desde los 20 hasta los 30 años en su gran mayoría; hemos dispuesto desde el Ministerio un paquete de medidas de regulación que nos permitan ayudar a mitigar este impacto, recientemente sacamos la norma técnica de los cascos, que hoy les permite a los colombianos cuando se acercan a comprar un casco a uno de estos centros de distribución, tener la garantía de que van a vender el casco adecuado, eso significa que hoy el colombiano que va a su tienda de cascos puede encontrar un casco que se encuentra aprobado y certificado por la norma europea o por la norma americana, los cascos reducen la posibilidad de muerte, digamos, la probabilidad de muerte en un casco es del 69%, por riesgos asociados a trauma craneoencefálico y realmente ese uso del casco lo hemos tomado con mucha prioridad.

La Superintendencia de Industria y Comercio ha dispuesto una sanción de hasta 2.000 salarios mínimos para aquellas distribuidoras que no cumplan con la norma técnica, estamos revisando la norma técnica del conjunto óptico, la mayoría de los siniestros viales tienen como una de las causales la no visibilidad de la moto, sobre todo en horario nocturno; el conjunto óptico debe ser led y permanente en su encendido, estamos revisando esa norma técnica, al igual que la norma técnica de frenos, la cual nos va a permitir que las motos tengan un sistema de frenos que realmente cumpla con los estándares internacionales y nos permita que los conductores de estos vehículos puedan tener una reacción mucho más pertinente ante una eventualidad; hemos vinculado también una política de licenciamiento, la mayoría de los siniestros a nivel de vehículos motos, sucede entre los primeros años de conducción, entre el primero y segundo año de conducción, ciudadanos entre los 20 y los 30 años que se siniestran por falta de pericia, ¿por qué? Porque hay un cartel en donde cualquier persona puede hoy en día acceder a una licencia de tránsito de conducción, porque no tenemos una política definida de licenciamiento riguroso que le permita a los colombianos tener la confianza de quienes transitan por las vías son personas que realmente tiene la capacidad y están en las condiciones adecuadas para conducir; con la Agencia Nacional de Seguridad Vial venimos adelantando lo que va hacer la construcción de los CALES, estos CALES que van a hacer los centros, el final del eslabón en donde el conductor que desee tener una licencia, tiene que ir allí a presentar una prueba de estado, teórico-práctica

que garantice que tiene las competencias motrices y las competencias de conocimiento para poder adquirir el privilegio de tener una licencia de conducir por las carreteras del país

Hemos venido también avanzando con las autoridades territoriales para que promuevan los decretos de restricción de pasajeros en vehículos y motos, ciudades como Santa Marta tienen una restricción para parrilleros hombres, ciudades como Montería tiene restricciones y días sin moto, este tipo de restricciones, sobre todo debemos concentrarlas en los fines de semana, viernes, sábados y domingos, en donde el consumo de sustancias de bebidas alcohólicas hace que las cifras de siniestralidad se aumenten, y la restricción de las motos en estos horarios del fin de semana es muy importante, y en eso estamos trabajando en un decreto madre que le sirva de guía a todas las autoridades que entren ahorita a partir de enero, para que puedan poner un sistema de restricción de motos que verdad nos permita salvar vidas en los perímetros urbanos de las ciudades de Colombia; no menos importante, pero de un marco más general, es la implementación de los sistemas estratégicos de transporte público, tenemos hoy en día 8 sistemas estratégicos de transporte público en ciudades intermedias como Sincelejo, Montería, Santa Marta, Neiva, Popayán, Pasto, ciudades que van a implementar sistemas estratégicos de transporte, lo que buscan tener una cobertura, darle una alternativa eficiente a los ciudadanos que hoy en día no tienen otra distinta a movilizarse en moto y aquí con esta apuesta del gobierno del Presidente Duque, lo que buscamos es pasar de 5.5 millones de viajes día a 8 millones de viajes día en sistema de transporte masivo, esto teniendo en cuenta que esta implementación va a tomar cuatro años, hoy en día están implementados a un nivel cercano al 90% los sistemas integrados de transporte masivo, pero los sistemas estratégicos aún no tienen esa articulación y también va a ser muy importante lograr definir una política de integración urbano-regional, los municipios y las áreas que conurban las grandes capitales siempre tienen esa deficiencia de servicios de transporte eficiente, razón por la cual los ciudadanos deciden movilizarse en áreas metropolitanas en vehículo moto, porque tienen incentivos para hacerlo, primero no tienen peajes, segundo en los cobros por parqueo son muy inferiores a los de un vehículo de cuatro llantas, y adicional a esto hay una ausencia del servicio intermunicipal, por ejemplo, Senador, en Soledad, Atlántico, en Malambo, Sabanalarga, en los municipios de las Áreas Metropolitanas de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Pereira, el Área Metropolitana de Armenia, lo que tenemos es que entrar a definir una política de integración urbano-regional con los sistemas de transporte que nos permita darle una alternativa eficiente a los ciudadanos para que se bajen de esa moto y se monten a los sistemas de transporte, ya sea intermunicipal, que se integren con el transporte

masivo en las ciudades, esa política la estamos definiendo con el Departamento Nacional de Planeación, y hacia allá le apuntamos en este Gobierno.

Creo que también es muy importante mencionar que esta política de integración también debe venir acompañada de unas medidas que desincentiven el uso de la moto sin afectar al usuario de la moto, creo que, por ejemplo, el subsidio cruzado que tienen hoy el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, tenía sentido cuando se hizo el Código Nacional de Tránsito en el año 2002, en ese entonces teníamos un parque automotor de ocho millones de vehículos, de los cuales, un millón de vehículos eran motos y 7 millones vehículos de cuatro llantas, hoy en día tenemos un parque de 14.5 millones, en donde la mitad son un poco más, 52% son motos y el resto 48% son vehículos de cuatro llantas; qué significa esto, que el subsidio cruzado que tenían los vehículos particulares cuando era de siete a uno, tenía sentido, pero ya no tiene sentido cuando estamos subsidiando la mitad, menos de la mitad del parque está subsidiando el seguro obligatorio de más de la mitad del parque automotor, esto realmente hay que replantearlo en una reforma de Código de Tránsito, las tipologías que entren al país deben tener un rigor mucho más fuerte a la hora de evaluar la norma técnica que habilita que estos vehículos entren al país, no podemos seguir dejando entrar motos que no cumplan con los estándares internacionales en materia de frenos, en materia de luminosidad, en materia de estabilidad y estás apuestas las estamos desarrollando con la Agencia Nacional de Seguridad Vial; la seguridad de niños y niñas y de los adolescentes en las vías de Colombia, el doctor Luis Felipe nos va ampliar un poco más, pero quiero contarles que desde el Ministerio de Transporte hemos tenido una presión muy grande, porque hemos impuesto como institución desde el año 2017, una vida útil para los vehículos que prestan servicios de transporte a los niños, los vehículos de servicio especial, que son los vehículos que transportan a los niños en transporte escolar, tienen una vida útil de 15 años y esa decisión no ha cambiado a pesar de los diferentes obstáculos que nos han puesto las agremiaciones y las diferentes movilizaciones que han hecho, porque no tiene ningún sentido que después de 15 años un vehículo siga transportando a niños, turistas y pasajeros; en el Plan Nacional de Desarrollo se dispuso un artículo especial, que se llama las *zonas diferenciales de transporte*, ¿que contempla este artículo? Que hay lugares en Colombia, municipios en donde la infraestructura es deficiente, donde no tenemos la posibilidad de transportar a nuestros niños en vehículos, como se pueden transportar en ciudades como Bogotá, Cali, Medellín, entonces lo que se dispone en este artículo es que podamos reglamentar un nuevo tipo de transporte, de transporte escolar a través de vehículos particulares en zonas alejadas de montaña, siempre que estos vehículos tengan las

condiciones adecuadas para transportar niños; hoy en día muchos de estos niños se transportan en vehículos que no corresponden, por cuenta de que no hay una reglamentación o la reglamentación que tienen hoy en día no se puede cumplir, la ley ya existe, este Honorable Congreso de la República la aprobó en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y estamos *ad portas* de hacer el decreto conjunto con el Ministerio de Educación, para reglamentar el servicio de transporte de niños y niñas en zonas rurales y zonas especiales de transporte.

Esto en términos generales es un poco la respuesta al cuestionario, vamos a profundizar a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y del señor General Rodríguez de la Policía Nacional, para que nos cuenten un poco más doctor Luis Felipe, de la estrategia de regionalización, los recursos que se están invirtiendo, las decisiones de política pública que se están tomando y las intervenciones que usted y su equipo vienen adelantando en las regiones, al igual, General, que vamos a profundizar un poco en el control, en los resultados que hemos venido obteniendo a través del Grupo Especializado del Control de la Siniestralidad y la Ilegalidad y cuáles en materia de control, también la puesta que ustedes tienen, para cubrir esos municipios que hoy en día no tienen control de la autoridad de tránsito, hemos descubierto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial que los municipios en donde no hay control de la autoridad, se produce cerca del 70%, algo más de 70% de los siniestros, ahorita nos puede ampliar un poco más las cifras, pero sí es inversamente proporcional a mayor presencia y control de la autoridad, menor siniestralidad, y esto es una hipótesis que se ha venido comprobando, digamos, a partir de los estudios del Observatorio y esos son los despliegues que quiero que ustedes, doctor Luis Felipe y General, nos ayuden a ampliar, muchas gracias señor Presidente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

A usted señor Viceministro, anunciar también a los colombianos que a esta hora siguen la transmisión, que este debate también se hace en el marco de la Semana de la Seguridad Vial, decretada por las Naciones Unidas, en donde se trabajó el liderazgo para la seguridad vial y lo aprobado en la plenaria del Senado de la República de Colombia en el Pacto de la Seguridad Vial por los Niños y Adolescentes. Señora Secretaria sírvase informar si tenemos quórum decisorio.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, con el ingreso del Senador Carlos Meisel tenemos el quórum decisorio, señor presidente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

El orden del día se había sometido a consideración. ¿Lo aprueban los honorables Senadores?

**Secretaria:**

Ha sido aprobado. señor Presidente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Muy bien, entonces, en este momento procedería a darle el uso de la palabra a uno de los invitados internacionales, al doctor Edoardo Gianotti, a quien ya presentamos y nuevamente con la cordial bienvenida a este país y al Senado de la República de Colombia, tiene usted el uso de la palabra.

**División de Transporte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, doctor Edoardo Gianotti:**

Muchas gracias señor Presidente, y gracias por su invitación, para mí es un honor formar parte de este debate en su país, honorables, me dirijo a ustedes con estimado respeto, fui testigo del terrible periodo de violencia en 1996, cuando de joven periodista me incorporé a la redacción de *El Tiempo*, en ese momento parecía un país al borde del abismo, con un futuro muy incierto, cuando regresé el otro año para el Congreso Internacional de Seguridad Vial, en Medellín, encontré un país completamente diferente, una ciudad llena de entusiasmo por vivir; Bogotá asfixiada por la contaminación es un recuerdo, pero aún recuerdo las palabras de un niño que conocí en una pequeña finca cafetalera, con su familia en la sierra del Huila, quien me dijo en 1996: “Muchos otros periodistas como tú han pasado por aquí, pero nada ha cambiado”, unos amigos periodistas me dijeron que más tarde esa familia probablemente no sobrevivió a ese terrible periodo, su país ha realizado un sueño que parecía incluso imposible para un niño, cuando sabemos bien que los niños sueñan los imposibles, desgraciadamente ese niño probablemente no vivió esa paz que ya no soñaba, pero hay otros que como él ya no sueñan con otros sueños que parecen posibles, la pacificación de la carretera, Colombia tiene otro gran desafío, es un país que sabe cómo superar retos imposibles y la seguridad vial no es un reto imposible, no es un sueño imposible, Colombia como se mencionó antes, es un país de 50 millones de habitantes que ha perdido más de 40 mil vidas en las carreteras desde 2011, con un registro de 2 mil a 50 mil usuarios de la carretera heridos, esto representa sueños truncados especialmente dentro de los jóvenes, vidas saludables perdidas y una tragedia inaceptable y prevenible, por lo tanto, el anuncio hecho por el gobierno de Colombia al Foro Mundial para modernización de los reglamentos de rigor de las Naciones Unidas, PP29 en 2018, del que el compromiso político y social superior y fundamental es garantizar la seguridad vial de los colombianos, garantizar el derecho a la vida, y el derecho a la movilidad segura sin comprometer la integridad física, esto es fuente de gran esperanza y expectativas internacionales; como es de su conocimiento la Fundación

Bloomberg, que es una fundación independiente, no es una fundación de las Naciones Unidas, ha estimado que el cumplimiento de los Acuerdos de las Naciones Unidas del 58 al 98 sobre la construcción del vehículo y la adopción de los reglamentos correspondientes en cuatro países del continente latinoamericano, Argentina, Brasil, Chile, México, puede salvar alrededor de 25.000 vidas y evitar 70.000 heridos graves en la próxima década, es una cifra enorme, el transporte con sede en el Reino Unido, llevó a cabo este estudio independiente, cuyo objetivo era estimar el potencial de prevención de muerte y lesiones, a partir de la adopción de los reglamentos de las Naciones Unidas, prioritario por la seguridad de los vehículos en particular, estándares mínimos para la resistencia de los choques, es decir, reglamentos de las Naciones Unidas que ayudan a proteger ocupantes en choques delanteros y laterales, control electrónico de estabilidad, para evitar choques, reglamentos para mejorar la seguridad de los vulnerables en la vía pública, incluidos los peatones y los ciclistas, reglamentos por los cinturones y su anclaje, y no olvidemos los niños, por ejemplo en Alemania el uso obligatorio de asientos por niños, certificados según los reglamentos de las Naciones Unidas, para todos los niños menores de 12 años, desde 1990 ha reducido en 10 veces el número de niños muertos en accidentes de tráfico, además de las 25 mil vidas que se pueden salvar en estos cuatro países, entre los 20 y 30, el estudio estima que se salvarán otras 15 mil vidas en los próximos 10 años, si las medidas reglamentarias garantizaran la instalación de un control electrónico de estabilidad en todos los vehículos a partir del 2020, además ese estudio ha establecido un estrecho vínculo dentro de la lucha a la pobreza y la mejora de la seguridad vial, ha calculado que la mejora de la seguridad de los vehículos a través de los reglamentos de las Naciones Unidas darán lugar a un beneficio económico de 28 mil o 250 millones de dólares, a toda la sociedad, la normatividad no resuelve por sí sola el problema de la seguridad vial, pero brinda un marco regulatorio y buenas prácticas, para que la industria que fabrica automotores con más seguridad y mejor prospección a fin de acceder a otros mercados, al involucrar al sector privado se busca contar con la perspectiva de la industria y acompañar el proceso de adecuación para el cumplimiento de los estándares internacionales y ser parte de cadenas globales de valor añadido. Devolvamos al sueño a los que ya no sueñan, devolvamos el futuro a los niños que no los tienen en unos pocos años, porque han perdido a sus padres en un accidente o en un choque, o porque ellos mismos serán víctimas en un accidente, las generaciones del mañana nos preguntarán por qué hoy no hemos hecho lo suficiente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Muy bien, muchas gracias a usted por su intervención, la Organización Mundial de la Salud



ha dicho que los traumatismos por accidentes de tránsito son un problema de salud pública y que a nivel mundial fallece una persona por accidente de tránsito cada 24 segundos, de manera que en Colombia no se está exento de ello, todo lo contrario, tenemos unos altos índices, el señor Viceministro hablaba temas de motos, hoy son más del 52% en el país y por supuesto que no solamente se utiliza como mecanismo de transporte, sino que un debate que tendremos a continuación, el doctor Oviedo también nos va a acompañar y diremos que en Colombia se está usando como manera de empleo, las tasas altas de desempleo están impactando, este índice de desempleo que ha dado el doctor Oviedo en el día de 10.8 k el índice más alto en los últimos 9 años, y muchísimos de jóvenes sin oportunidades, han buscado el tema del mototaxismo como una fórmula de generación de empleo, entonces, en este momento le concedemos el uso de la palabra al doctor Juan Manuel Oviedo, Director Nacional del DANE, tiene usted el uso de la palabra, bienvenido doctor Oviedo.

**Director del Departamento Nacional de Estadística (DANE), doctor Juan Daniel Oviedo:**

Muchísimas gracias señor Presidente y honorables Senadores miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial, para nosotros es muy importante poder participar el día de hoy en este debate, porque creemos que si bien como lo han reconocido en escenarios previos, este es un problema de salud pública, la información es fundamental para poder generar conciencia del impacto y de la posibilidad que tienen los individuos, es decir, los ciudadanos y las empresas de formar parte activa de estrategias preventivas en materia de todos los aspectos asociados con la seguridad vial, específicamente la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial han desarrollado un manual para la generación de sistemas de información en materia de seguridad vial, dentro de los cuales se acogen la institucionalidad creada por el Decreto 0787 de 2015, que crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en donde el Gobierno nacional cuenta con una herramienta muy importante para visibilizar los efectos que tiene la falta de prevención en materia de seguridad vial, sin embargo, esos indicadores cada vez deben ser más desagregados para que nosotros podamos identificar cuál es la efectividad de los mecanismos preventivos, es decir, los manuales internacionales lo que nos motivan es a ver cómo a la hora de identificar la causa de muerte, en estos casos de accidentes de transporte terrestre, podemos identificar en qué contextos específicos, como si la persona está usando cinturón de seguridad o no, a qué velocidad estimada sucedió el accidente, son informaciones que van a ser muy importantes para poder generar conciencia ciudadana y conciencia empresarial alrededor de este tema tan importante en materia de salud pública; en ese aspecto el Departamento

Administrativo Nacional de Estadística busca interactuar de una forma muy entrelazada con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para conciliar lo que nosotros administramos como información estadística oficial, que son las estadísticas vitales y específicamente las causas de muerte de todos los habitantes del territorio nacional, es así como nosotros, en primer lugar, lo que queremos plantearles a ustedes, es como estamos desarrollando una plataforma de conciliación de cifras de seguridad vial, con otras fuentes de información primaria y eso lo estamos haciendo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para eso nosotros el 17 de septiembre instalamos la Mesa Técnica Nacional Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial, en este momento tenemos la visita de un experto internacional que va ilustrar muchísimo de los canales de comunicación y de mejor nivel de desagregación de las estadísticas vitales, específicamente en causas de muerte para los temas asociados de seguridad vial, aquí nosotros le debemos recordar al país y a todas las personas que están participando en este debate, que Colombia ha sido protagonista dentro de la estructuración de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, nosotros tenemos un objetivo de desarrollo sostenible muy importante de reducir a la mitad la muerte de accidentalidad vial, que en este caso para Colombia estamos a nivel acumulado de agosto del 2019, de aproximadamente 8.5 personas por cada 100 mil habitantes que tienen causa de muerte asociada a la accidentalidad vial.

En ese escenario nosotros queremos compartirles, para que nos concentremos, cuando nosotros queremos analizar las características o los perfiles de mortalidad del país, a partir de la regulación que establece la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, vemos que la principal causa de muerte para toda la población en el país son los enfermedades del sistema circulatorio; en segundo lugar, ustedes ven, alrededor del 25% de las causas de muerte, son un conjunto de enfermedades que por sí solas o de causas que por sí solas no logran ser representativas, dentro de las que se encuentran la diabetes y otras enfermedades que en su conjunto, o las malformaciones genéticas que en su conjunto representan una causa de mortalidad entre 2003 y 2018 que está estable, alrededor del 25%; la tercera, es la neoplastia o los tumores, es decir, todo el impacto de las enfermedades cancerígenas en el cuerpo humano, ha sido la tercera causa de muerte de alrededor del 20% de las defunciones de los colombianos, y la cuarta, que es la que nos llama en este caso, es la que tiene que ver con causas externas, dentro de esas causas externas están las agresiones, pero también están los accidentes de transporte terrestre que vamos a ver más adelante, cuando nosotros nos concentramos en lo que tiene que ver con las causas externas, que como lo vimos, ha tenido una reducción del 15% en 2013, a estar cerca del 11%

de todas las defunciones en 2018, vemos que esas causas externas han tenido una reducción muy importante, por la disminución de agresiones, es decir, en la medida en que nosotros hemos evolucionado a una sociedad que acuerda vivir en paz, el tema de agresiones y homicidios se reduce significativamente, aunque tiene un repunte entre 2017 y 2018, pero cuando vamos a los accidentes de transporte terrestre, vemos que el momento en el que el país reflexiona por la institucionalidad en materia de seguridad vial, que lo hace a través de la Ley 1702 del 2013 y de la Resolución 1565 de 2014, que genera los Planes Estratégicos en Materia de Seguridad Vial, lo que vemos es que accidentes de transporte tienen un pico hasta 2014 y desde 2014 o 2015 empieza a tener una reducción, seguramente será la Agencia Nacional de Seguridad Vial la que podrá explicar si hay algún efecto sobre este comportamiento de las medidas que haya tomado el Gobierno nacional en materia de prevención de accidentes de transporte terrestre, entonces, a la hora de jerarquizar el problema de salud pública, causas externas es la tercera causa de muerte en el país y dentro de las causas externas, los accidentes de transporte terrestre son la segunda causa de muerte después de las agresiones u homicidios que suceden entre los ciudadanos del país, sin embargo, una de las motivaciones del debate de control político estaba relacionado con la población más vulnerable, que es la población menor de edad, en este caso, cuando queremos concentrarnos solo una población menor de 18 años, la mortalidad asociada por causas externas es la tercera causa de muerte, después de dos causas que están casi empatados alrededor del 30% de todas las defunciones, que son las afecciones originadas en el período perinatal y esas otras enfermedades dentro de las cuales se encuentra la diabetes, las enfermedades respiratorias, intestinales o del sistema nervioso central.

Sin embargo, cuando desagregamos todas las causas de muerte de la población menor de 18 años, lo que nosotros vemos es que los accidentes de transporte terrestre han estado alrededor del 4.3% de las causas de muerte de la población menor de edad en el país, con un pico muy importante en 2016 y 2017, con un 4.7% de incidencia de causas de muerte en la población menor de 18 años de los accidentes de transporte terrestre, pero como el objetivo es poder motivar la discusión a partir de una información más desagregada, quisimos presentar cuáles son las causas de muerte de la población menor de un año, dentro de las 12 primeras causas de muerte de la población menor de un año, no tenemos los accidentes de transporte terrestre, pero cuando vamos a la población entre 1 y 4 años, los accidentes de transporte terrestre son causa del 3.8% de las muertes de esta población, pero cuando vamos a la población de 5 a 9 años, los accidentes de transporte terrestre ocupan el tercer lugar de las causas de muerte de esa población con una incidencia del 7.3%, solo

después de las enfermedades del sistema nervioso y de tumores malignos del tejido linfático que tienen una alta prevalencia en la población entre 5 a 9 años; pero cuando vamos a la población entre 10 y 14 años, nosotros vemos que los accidentes de transporte terrestre son la causa del 7.3%, 10/14 años de 9.7% de las muertes de esta población casi empatadas con la tasa de suicidio de ese nivel de edad poblacional, entonces, ahí lo que nosotros vemos, es que cuando desagregamos el conjunto de información de los efectos de los accidentes de transporte terrestre en la población de 10 a 14 años, estamos encontrando una incidencia similar a otro gran problema de salud pública que el Ministro Juan Pablo Uribe está enfrentando con un conjunto de estrategias, que es el de salud mental de los colombianos y particularmente de la población adolescente; cuando llegamos a la población entre 15 y 17 años, en donde tenemos una mayor actitud o propensión de uso de vehículos del parque automotor colombiano, los accidentes de transporte terrestre adquieren el segundo lugar de importancia en origen de defunciones de esta población con una incidencia del 15.6%, superando en 5 puntos porcentuales la incidencia de los suicidios o las lesiones autoinfligidas por la población entre 15 y 17 años, entonces, cuando nosotros queremos expresar cuál es la mortalidad de las personas de menos de 18 años por causas externas, lo que nosotros estamos viendo es que en los accidentes de transporte terrestre están teniendo una tasa en términos porcentuales, a pesar de que se encuentran reduciendo una tasa que permanece relativamente estable en este nivel poblacional de una causalidad del 23% de las muertes por causas externas de la población joven del país, y por eso, nosotros creemos que es supremamente importante el trabajo conjunto con el Instituto de Medicina Legal, con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para obtener una mayor desagregación de esta información que genere conciencia tanto en la población joven como la población de sus tutores respectivos, para demostrar que incluso estamos frente a un problema de salud pública, que supera el de salud mental o de lesiones autoinfligidas por esa población, cuando vamos a la desagregación geográfica, en coincidencia con el último reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, consolidado agosto, Antioquia, Valle del Cauca, son los departamentos que han presentado desde 2003 las tasas más importantes de mortalidad por accidentes de tránsito en personas menores de 18 años, entonces, ahí esa información con nivel de desagregación creemos nosotros que cumple ese rol de bien público de la información que produce el DANE para generar conciencia y para generar estrategias preventivas desde el sector educativo y desde el sector salud, para poder garantizar que todas las estrategias que lidera el doctor Luis Felipe en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, puedan ser efectivas y tener un impacto medible dentro de la sociedad colombiana y así garantizarle al país que la tasa de incidencia de estos accidentes

de transporte terrestre, específicamente sobre la población joven, se va a reducir significativamente en los próximos años, muchas gracias.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

A usted señor Director. Tengo tres Senadores inscritos, en su orden, el Senador Eduardo Pacheco, el Senador Carlos Meisel y el Senador Londoño, la Senadora María del Rosario la inscribimos en este momento, una pregunta, con mucho gusto.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

De esa accidentalidad terrestre, ¿qué porcentaje es de transporte público, lo tiene?

**Director del Departamento Nacional de Estadística (DANE), doctor Juan Daniel Oviedo:**

Por ejemplo, los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, lo que muestran es que cuando queremos ver las muertes asociadas con accidentes viales, vemos que cuando estamos en muertes, de las 4.213 muertes ocasionadas por transporte terrestre o siniestros viales en Colombia, 2.172 de los 4.213 que ha sucedido hasta agosto de este año, están asociados con usuarios de motos y después le siguen en su orden, peatones con 1.026 fallecimientos asociados con peatones en estos accidentes de seguridad vial.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Le quería preguntar a los honorables Senadores si desean intervenir inmediatamente o esperamos la intervención del Director de la Agencia de Seguridad Vial y al señor General Carlos Ernesto Rodríguez, Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, que intervengan ellos, entonces, doctor Luis Felipe Lota, Director de la Agencia de Seguridad Vial, tiene usted el uso de la palabra.

**Director de la Agencia de Seguridad Vial, doctor Luis Felipe Lota:**

Muy buenos días Presidente, muy buenos días a los honorables Senadores, a los invitados internacionales, señor Viceministro, Director del DANE, el General Carlos Rodríguez, quisiera contarles un poco qué estamos haciendo desde la Agencia y algunas de las preguntas que se han salido o reflexiones que han salido durante los últimos minutos, en primer lugar cómo está conformada esta Agencia, cuál es la estructura funcional de la Agencia, esta Agencia tiene una Dirección General, que tiene unos grupos asesores como cualquier otra entidad, hay cuatro direcciones técnicas en particular; una dirección de comportamiento, una dirección de infraestructura que se dedica a pensar cómo debería trabajarse con todos los actores viales y con todas las autoridades en formar las características de nuestros conductores, de nuestros peatones, de nuestros ciclistas, lo hace la Dirección de Comportamiento; luego está la Dirección de

Infraestructura y Vehículos, que es una dirección que piensa en las condiciones de seguridad, tanto de la infraestructura como de los vehículos y cómo deberíamos ir adelantándonos como país o avanzando como país en reglamentos técnicos, una Dirección de Coordinación Interinstitucional que nos ayuda a revisar y articular actores, esto del problema de la seguridad vial, es un problema de muchos actores, y esta oficina de coordinación interinstitucional en particular está encargada de articular esta tarea y finalmente, el Observatorio de Seguridad Vial, que como bien lo decía el Director del DANE, está encargada de recopilar los datos, lo decía el Senador citante, infortunadamente hoy tenemos una gran cantidad de actores que producen datos, está Medicina Legal, está el propio DANE, está el Instituto Nacional de Salud, está la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía y en general toda la Policía, y por ello, desde el 17 de septiembre, como bien lo decían hace un momento, instalamos la primera Mesa de Datos de Seguridad Vial, o sea, llevamos este tema analizándolo desde septiembre, logramos montar por primera vez esa mesa para que todos nos pusieramos de acuerdo en qué estamos midiendo y cómo lo estamos midiendo. ¿Por qué? Porque infortunadamente tenemos diferentes tipos de lesionados en un siniestro vial, no es lo mismo una persona que termina con una lesión permanente, que en 2017 era alrededor de 15.000, que una persona que pasa por una revisión de Medicina Legal para un proceso judicial después de un siniestro vial, que el año pasado fueron alrededor de 39.000, o las personas que usan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito por algún tipo de inconveniente en el tráfico, que el año pasado alcanzaban las 650.000 personas que llegaban a esa atención, entonces, cómo utilizar y cómo manejar los datos, es algo que estamos haciendo ya en compañía de esas mesas de datos, y en ese sentido nos unimos a nivel mundial con un esquema, o con una asociación que es el IRTAD, que básicamente lo que hace es tener la certificación de cómo se analizan los datos de seguridad vial en el mundo, esta semana vamos a trabajar en la revisión de Colombia, cómo produce los datos, cómo se revisan los datos y cómo podemos darlos al exterior y hoy en particular tenemos mesa de datos de todas las entidades, hoy nuestra estructura no tiene una dirección de atención a víctimas, dentro de los pilares de Naciones Unidas de la seguridad vial se habla de la importancia de la atención a víctimas

Hoy en la Agencia tenemos un equipo que trabaja en atención a víctimas, en coordinación con el Ministerio de Salud, que nos dice el Plan Nacional de Desarrollo que tenemos que trabajar en materia de seguridad vial, lo decía el Viceministro; tenemos que traer una nueva política de seguridad vial transversal, el Plan Nacional de Desarrollo dice que la política de hoy va hasta el 2021, llevémosla a 2030, pensemos en una política vial vista desde las regiones, la gente

tiene un comportamiento diferente en cada región, en cada uno de los tipos de vehículos, repensemos la estructura de licencias de conducción, lo decía el señor Viceministro, estamos trabajando de manera conjunta con el Viceministerio para ver cómo se hace la evaluación del conductor que va a requerir una licencia de conducción, cómo son los procesos de evaluación, tanto de condiciones físicas, de condiciones de maniobrabilidad en la motocicleta, una prueba práctica y una prueba teórica, es básicamente comparado con lo que hacemos hoy con los exámenes de Estado del Icfes, en donde la gente se prepara en los colegios, pero el Estado hace una validación de la calidad y de la formación de los actores, eso estamos pensando en usuarios viales en usuarios idóneos, en el trabajo con víctimas creamos una unidad de víctimas y estamos trabajando con el Ministerio de Salud en varios frentes; primero, en un frente asociado a tener impacto directo con el lesionado, cómo hacemos para llegar de manera más oportuna y en el sitio exacto donde tiene el siniestro vial, qué sucede hoy, no tenemos una línea única nacional de atención de siniestros viales, tenemos el numeral 767 que cubre todas las carreteras del país, pero dentro de las ciudades no tenemos ese número que nos permita, así como Bogotá tiene el 123, que nos permita llegar de manera inmediata; segundo, trabajar en la formación de primeros intervinientes, cómo llegamos a la atención, cómo aislamos el sitio, cómo se trabaja esta operación, es algo que se está haciendo en compañía del Ministerio de Salud y, finalmente, el trabajo de la víctima y el victimario completo en su totalidad, cómo atendemos a las personas que terminan lesionadas de manera permanentemente en un siniestro vial, cómo se reincorporan a la activación laboral, de igual manera un victimario, una persona no sale en la mañana dispuesta a matar personas con su vehículo, pero después termina también con la vida destrozada tanto de la familia de la persona víctima como del victimario; como todo ese proceso de reincorporación se está pensando desde el grupo que les decía hace un momento; tercero, educación, partir desde el colegio, partir desde los niños, niñas y adolescentes, y por eso es muy importante el trabajo que firmamos con el delegado de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, el señor Gianotti el día 6 de agosto, que también vino al Congreso y firmó con el Congreso un compromiso de trabajar por los niños, niñas y adolescentes y cómo trabajar con ellos y en eso estamos con el Ministerio de Educación, preparando formación para llegar a los niños, finalmente, en vehículo y en infraestructura óptimos.

Hay dos temas que estamos trabajando o que el Plan Nacional de Desarrollo de manera precisa me menciona; auditorías de seguridad vial, allí estamos haciendo unas auditorías que ya iniciamos con Briceño, Tunja, Sogamoso, fue nuestro primer corredor, priorizamos 16 corredores nacionales y vamos a tener grupos,

finalmente, en revisión tecnicomecánica, cómo el país debe evaluar la condición técnica y mecánica de los vehículos, no quiere decir esto que los centros de diagnóstico automotor estén haciendo una mala tarea, estamos diciendo que hay que repensar qué tipos de condiciones debemos evaluar en los vehículos antes de que salgan a la vía, la matriz de choque o matriz de colisión, y es quién muere en las filas, contra quién en las columnas, y una de las preguntas que hacía hace un momento el honorable Senador Londoño, es en transporte de pasajeros, 279 muertos hemos tenido por causa asociada a un vehículo de transporte de pasajeros en el país, pero han muerto 74, es decir, son el octavo actor vial que fallece en vías colombianas, el principal es el motociclista y contra qué muere el motociclista, el principal número es contra objeto fijo, 439, esto qué indica, que la forma en que se están preparando nuestros motociclistas tenemos que reevaluarla, dos de cada cinco motociclistas mueren teniendo tres o menos años de experiencia con su motocicleta y va en línea con lo que hablamos hace un momento en la licencia de conducción, cuántas son las horas que tiene de práctica un motociclista antes de tomar su motocicleta, pero además también, cómo hacemos para que la carga y el transporte de pasajeros se articulen de manera permanente con ellos, el 25% de los muertos en motocicleta terminan muertos contra un vehículo de carga o transporte de pasajeros, allí tenemos que tener claro los puntos ciegos de un vehículo de este tamaño, el 40% del contorno del vehículo no lo puede ver el conductor a través de los espejos y muchas veces los motociclistas, los ciclistas o los peatones no son conscientes de ese espacio y se hacen precisamente en aquellos puntos ciegos y al final terminamos teniendo una fatalidad, durante enero a marzo de este año, fueron unos meses mejores que en años anteriores, junio-julio fueron muy complicados y agosto es exactamente igual que el año anterior, pero ¿cuál es nuestro problema?

El problema está en los fines de semana, la gente se nos está matando el fin de semana, sábado y domingo, aquí y un poco reiterando lo que decía el señor Viceministro, en donde no tenemos control se nos mata la gente de manera constante durante toda la semana, tenemos que llegar al 70% de los municipios del país que no tienen control, no obstante, en el fin de semana se nos está disparando en materia de siniestralidad el país y en particular en los puentes festivos, por qué hago esta aseveración, esto sucede en las horas en que se nos está muriendo las personas en Colombia, entre las seis de la tarde y las nueve de la noche, es el punto más crítico de siniestralidad, ¿quiénes se están muriendo?, los jóvenes en edad productiva en motocicleta, son los principales actores que se están muriendo y los adultos mayores en los otros modos de transporte, caminando, en bicicleta y en las noches es donde estamos teniendo más adultos, más personas de edad avanzada que terminan

falleciendo en siniestros viales, por eso la política tiene que ir enfocada y focalizada a donde estamos teniendo los muertos, qué tipo de muertos estamos teniendo, cómo ha venido evolucionando el país; Bogotá y Cesar han tenido una recuperación importante, una reducción importante, salvar vidas, 33 en Bogotá, 31 en Cesar; qué tenemos de nuevo en Cesar, o qué tenemos de nuevo en Bogotá, Bogotá ha venido aplicando una serie de medidas que hacen que la gente sienta más control, durante el puente de la Asunción de la Virgen, en los últimos seis años en promedio se morían 6 bogotanos en siniestros viales, todos dentro de lo urbano, e infortunadamente la operación se estaba dando en las salidas, en las operaciones éxodo y retorno; qué hicimos en ese puente, le dijimos a Bogotá, hay que trabajar dentro de la región, dentro de la ciudad, y solo tuvimos un muerto durante el puente de la Asunción; Bogotá llegó a 33 personas salvadas durante los 8 meses del año, Cesar tiene por primera vez en su historia un organismo de tránsito, un organismo que ayuda a controlar y que llega de manera directa a controlar la región, son pruebas digamos fehacientes de que realmente el control y el trabajo en carretera logran reducir las metas, logran reducir los números de siniestralidad en el país; ¿cómo están los niños?, el género empieza a ser importante después de los 13 años en materia de siniestralidad, es cuando realmente empieza a ser significativo en la separación en los accidentes entre niños y niñas y adolescentes después de los 13 años, nuestro panorama de control en el 68% del país no tenemos una autoridad de control, no hay un guarda de tránsito, ni un policía de tránsito y hace una semana estábamos en la Comisión Incidental de Seguridad Vial de la Cámara y nos preguntaban qué hacíamos, le decíamos, hoy la Policía infortunadamente no puede llegar a todos los municipios del país, porque el Código los restringen en aquellos que no tengan convenios y que sean municipios como tal, pero también es cierto que la Policía requeriría un refuerzo importante para poder llegar a todos estos municipios y poder tener este control, sin embargo, hay que llegar mucho más también en medidas efectivas de control, en particular los fines de semana, que es donde estamos teniendo la mayor cantidad de fatalidades, estamos tomando las ciudades del país, las ciudades capitales en la mayoría de los casos y en otros las ciudades con más complicaciones, vamos a tomar desde aquí a diciembre 14 municipios, el año entrante continuamos con el resto, ya llevamos cuatro, esta semana estamos con el quinto, que es Barranquilla, tenemos 71 Comités Locales de Seguridad Vial por implementar de aquí a final de año, este Comité Local de Seguridad Vial es fundamentalmente el Alcalde con su equipo de gobierno para trabajar en materia de siniestralidad, pero están los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, son 32, la ley me dice que cada gobernación tiene que tener un Consejo Territorial de Seguridad Vial, ya llevamos creados 16, pero esos 16 hay que

hacerlos y hay que ponerlos a operar de manera efectiva, en general, en el país solo se tenía un Puesto de Mando Unificado a nivel país, un Puesto de Mando Unificado durante los puentes festivos, en los departamentos del Valle del Cauca, de Antioquia y de Tolima, hemos tenido la mayor cantidad de muertes en puentes festivos, qué hicimos, montamos cuatro PMU, Puestos de Mando Unificados en este puente, en compañía de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, logramos una reducción significativa en esas cuatro regiones, sin embargo, en la Costa se nos disparó el número y por lo tanto, para esta semana que viene de receso escolar y para el puente de la Raza, vamos a tener 8 puestos de mando unificado en el país, corresponden a las mismas regionales de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, de tal manera que podamos coordinar las acciones en campo para mitigar los problemas de siniestralidad vial.

Sigamos, ¿cómo son las tomas de las ciudades?, escogimos 14 municipios que tuvieran los mayores índices de siniestralidad con actores sobre todo vulnerables, motociclistas, ciclistas y peatones, los municipios que ya tuvieran convenio con nosotros como ustedes nos preguntaban y nos decían en el cuestionario, tenemos 71 convenios firmados, 58 municipios, 13 departamentos, un área metropolitana, hoy está la programación de los municipios, estamos en la ciudad de Barranquilla, la semana pasada estuvimos en Bucaramanga, Sogamoso, el piloto lo hicimos en la ciudad de Palmira, en las fiestas de Palmira, para alegría, para regocijo de todos, tuvimos cero muertes en las fiestas de Palmira por la estrategia territorial, en qué consiste la estrategia territorial, en llegar y trabajar el lunes y el martes con las autoridades del departamento, con los Secretarios de Movilidad de la región, con el fin de identificar los problemas que tienen ellos en materia de siniestralidad, y las tareas que podrían realizar, el segundo día hacemos un trabajo de movilidad laboral, principalmente con empresas y con algunos trabajadores allí, miércoles, jueves y viernes en general, por qué digo *en general*, porque en la ciudad de Montería empezamos el miércoles y terminamos el domingo por solicitud de la Alcaldía, trabajamos con motociclistas, ciclistas y peatones, pero este trabajo lo hacemos en la calle, con el actor que se está moviendo en vivo, lo paramos y miramos cómo es su comportamiento, cómo es su trabajo, cómo domina la motocicleta, hoy la meta del Plan Nacional de Desarrollo, me dice, pasemos de 6.700 fallecidos en 2017 a 5.320 en 2022, pero esto ni es responsabilidad completa de los Alcaldes, ni es responsabilidad completa de los gobernadores, ni de la nación; qué hicimos en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, individualizamos las metas para que cada actor, cada responsable realmente tenga un número y un sitio en donde tenga que enfocarse, si no hacemos tareas diferentes las estadísticas no van a cambiar, y si no focalizamos en dónde estamos teniendo

los problemas, la estadística no va a cambiar, del 100% de los muertos, el 37% ocurre en vías nacionales, allí estamos focalizando semana a semana con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, para que cada seccional tenga una meta clara de hasta dónde podría llegar como meta máxima, para poder cumplir las metas que me dice el Plan Nacional de Desarrollo, el 7% ocurren en vías departamentales y el 56% ocurre dentro de los municipios, 68% de los cuales, como decía hace un momento, no tienen control de ningún tipo, estamos llegando a las instancias de articulación, tenemos que en el Plan Nacional de Desarrollo nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial, que como les digo, va hasta el 2021, el Plan Nacional de Desarrollo dice, *reformulemos al 2030*, muchos municipios de los 71 que firmamos convenios, no tienen el Plan Local de Seguridad Vial, vamos a ayudarles a 26 de ellos a formular su Plan Local de Seguridad Vial, pero, cuáles son las instancias de coordinación, tenemos el Consejo Local de Seguridad Vial, como les decía hace un momento, que hace parte su Alcalde con su equipo de gobierno, está el Consejo Territorial, que como les decía hace un momento, son 32 Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que lo conforman el gobernador, cinco Alcaldes, entre ellos el de la capital, el municipio más siniestrado, el que mejor ha tenido tasa de reducción, un par de municipios delegados por Fedemunicipios, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y el Ministerio de Transporte, gracias al trabajo que hemos hecho con el Ministerio de Educación y el de Salud, van a estar delegados de Salud y de Educación, el Invías y la ANI, sobre todo los concesionarios de cada departamento, con el fin de tomar tareas para la reducción de ese 37% del que hablábamos hace un momento; el segundo comité es el Comité Consultivo, que también me lo dice la norma, ese Comité Consultivo hoy estamos definiendo desde la Agencia cómo lo conformamos, porque este Comité hace parte y está conformado por sociedad civil en general; cómo elegimos a la sociedad civil, las universidades; cómo vamos a elegir la universidad que va a estar representando en ese Consejo Consultivo, adelante está el Comité Operativo, que es un comité de Gobierno nacional donde está el Invías, la ANI, el Ministerio de Transporte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía y la Agencia, en donde se toman decisiones de qué hacemos con la infraestructura del país en materia de financiación, la cofinanciación con los 71 convenios que hoy tenemos, pero que además podemos hacerlo con otras entidades, con información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con los observatorios locales y en general los indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Estas son las tareas que hemos venido haciendo, esos son solamente algunos temas en que queremos trabajar, que estamos haciendo en el territorio, hemos llegado a sitios en carretera

en donde controlamos la temperatura, el estado de los frenos y otras serie de cosas dentro de los camiones y vehículos de carga, allí trabajamos sobre todo en la situación del Llano. La ejecución presupuestal es un tema importante para ustedes, para que lo tengan solamente en el radar, teníamos comprometido el 48% de los recursos de las vigencias 17, 18 y 19, hoy tenemos el 72% comprometido, en el plan de medios 20 mil millones de pesos, vamos a llegar con rutas nacionales para impactar 200 mil motociclistas en materia de movilidad en 87 municipios, pequeñas grandes obras como la intervención dentro de municipios en infraestructura, 47 mil millones de pesos y otras series de acciones que nos van a permitir cumplir con los compromisos que están en los convenios con los diferentes municipios.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

En turno, el General Carlos Ernesto Rodríguez para el uso de la palabra, en este tema el doctor Lota expresaba de la mesa de datos de Medicina legal, en el Ministerio de Transporte, en el DANE, Ministerio de Salud, las tiene usted, que es importante de un lado armonizar esa información que por lo que aquí estado, lo que esta Comisión quiere es más acción, más rapidez en la acción, porque creo y por supuesto que los datos y la cifras se necesitan para saber dónde vamos a llegar, sí quisiéramos y a pesar de que también registramos que la curva está presentando ya un leve de descenso, sí quisiéramos más agilidad en la acción, porque el diagnostico creo que es suficiente por lo que hemos estado expresando, Senador Londoño. Señor General tiene el uso de la palabra.

**Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, General Carlos Ernesto Rodríguez Cortés:**

Muy buenos días, un saludo especial a todos los señores Senadores y a todos los invitados especiales, soy el Mayor General Carlos Rodríguez, Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, de acuerdo al cuestionario que fue enviado, dice que en el marco del Pacto por la seguridad vial de los niños niñas y adolescentes en las vías de Colombia, como tema primordial, los municipios del país refieren a esta comisión las dificultades, demoras en los procesos y elevados costos para firma de los convenios de control operativo de la Ditra, en ese sentido, ¿cuáles son las dificultades que enfrenta hoy la Dirección de Tránsito, para asistir de manera eficaz a los entes territoriales en materia de control operativo? Es fundamentalmente la pregunta; para referenciarle a todos ustedes, la Dirección de Tránsito y Transporte en este momento estamos cerca de 7 mil funcionarios, hombres y mujeres que están debidamente capacitados en la aplicación de la norma y del desarrollo legislativo vigente en tránsito y transporte, inicialmente a nosotros nos corresponde la responsabilidad primaria, que

es 19.200 kilómetros que integran la red de vía nacionales, esa es la red de vía nacional que es la responsabilidad primaria de la Dirección de Tránsito y Transporte, teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte, Ministerio de Defensa generó una directiva que es la Directiva 045, donde tenemos un acompañamiento permanente de las Fuerzas Militares en algunos sectores del territorio nacional, ejemplo, Bajo Cauca, jurisdicción de Norte de Santander, en Tumaco hay un apoyo permanente de Fuerzas Militares, pero ellos están específicamente en temas de seguridad ciudadana, a nosotros nos corresponde todo el tema de seguridad vial a lo largo y ancho del país, de igual manera referencia que la Ley 769 en el artículo sexto, parágrafo segundo, dice que, atribuye a la Policía Nacional, en su cuerpo especializado de carreteras, el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las vías nacionales, por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos, y en el artículo séptimo, en el parágrafo 4, dice que los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito, mediante el contrato especial pagado por el distrito, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía Nacional, esto es lo que tiene que ver específicamente con los convenios, referenciarle a todos ustedes que en el momento en la Policía Nacional contamos con 58 convenios de tránsito, los cuales han sido suscritos por los diferentes mandatarios locales, en coordinación con los organismos de tránsito de los cuales tenemos 28 municipios que hay Policía Nacional y Policía Guardas Azules, como normalmente los conocemos, esto equivale al 2.5% de los municipios del país, así mismo, en 136 municipios se tiene personal de tránsito municipal y en 219 municipios está directamente la Policía Nacional a cargo del Tránsito y Transporte, esto equivale a un 19 o un 20% de los municipios del país, es donde estamos acompañando con 2.400 funcionarios de la Policía Nacional, es importante, lo referenciaba el doctor Lota, tiene que ver con 718 municipios, decir, 65% de los municipios del país que no tienen en este momento presencia o una autoridad operativa de tránsito, pienso que eso es un punto que nos llama realmente la atención a todos, de igual manera manifestarle que se pueden realizar no solamente convenios directamente con la Dirección de Tránsito y Transporte, sino que es autonomía de los señores Alcaldes, generar o crear su propio cuerpo operativo de tránsito, como lo tienen, lo referencian 136 municipios en el país; en aquellos municipios donde no se tiene un organismo de tránsito, los Alcaldes pueden realizar el convenio con organismos de tránsito colindante, para así mismo generar su propio cuerpo de tránsito.

Respecto a unos convenios, es importante resaltar, podemos tener en cuenta que Cundinamarca en este momento tiene un promedio de 85 municipios, es decir, la Gobernación genera

un convenio macro para todo el departamento y son 85 municipios que están con autoridad operativa de la Policía Nacional, así lo tenemos, de igual manera con Antioquia y Boyacá, ellos tienen varios municipios que directamente sin tener organismo de tránsito del municipio, la Gobernación puede cobijarlos a ellos sin ningún inconveniente; respecto a un tema que es fundamental y es importante manifestarlo, pronto se dirá que los costos son muy elevados en los convenios de tránsito, manifestarles que el 100% del dinero del convenio que se realiza entre la Dirección General de la Policía Nacional y los Alcaldes, ese dinero es directamente para reinvertirlo en actividades de prevención, en actividades operativas y en adquisición de elementos, ejemplo, si se celebra el convenio entre la Alcaldía de Sogamoso, que no lo tenemos, o la Alcaldía en este momento de cualquier municipio del país, de Ibagué en ese momento, el recurso, si se recaudan 100 millones de pesos del convenio, esos 100 millones se reinvierten comprando puestos de control, alcosensores, comprando absolutamente en todo lo que requiere el mismo municipio; respecto a la demora que se estaba manifestando posiblemente en los convenios, ya a nivel de la Policía Nacional se tienen las diferentes etapas, primero que todo se tiene la carta de intención por parte del ente territorial, es decir, si el Alcalde desea generar ese convenio, se realiza una estructuración del estudio previo, luego la revisión y los conceptos tanto de la parte jurídica, la parte operativa, y de la parte de la viabilidad costo-beneficio, posteriormente se realizaría la firma de los respectivos convenios, se tiene algunas dificultades, complejas, en el departamento de Antioquia por ejemplo en el sector del Bajo Cauca, que ahí son 6 municipios que no se tiene convenio con el municipio, pero hay dificultades específicamente en el tema de parqueaderos, en el tema de grúas, es decir, no se dan requisitos mínimos para poder celebrar estos convenios.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Perdón, con todo respeto, si usted nos ayuda con sintetizar la intervención.

**Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, General Carlos Ernesto Rodríguez Cortés:**

Muchas gracias, segundo ítem de la pregunta, ¿con cuántos efectivos cuenta la Policía para asistir directamente a los entes territoriales y de igual manera las concesiones de Invías?, para manifestar que son 2.400 funcionarios que están en perímetros urbanos y tenemos 2.903 funcionarios que están en los ejes viales nacionales, adicional a esto está nuestro personal de Inteligencia y Policía Judicial; respecto a la segunda pregunta, ¿cuáles son los planes de acción de la vigilancia y control que se viene prestando permanentemente en la marcha para generar resultados y cuáles han sido las zonas del país priorizadas?, es importante

manifestar que la Dirección de Tránsito tiene dos acciones fundamentales, el tema de prevención y el tema de la aplicación de la norma, en el tema de prevención estamos realizando permanentemente la sensibilización a los diferentes actores viales, llámese vehículos de servicio público o particular, también los ciclistas, motociclistas, peatones y demás ciudadanos, es importante que, como veníamos hablando inicialmente, de los niños, niñas y adolescentes, la Sección de Tránsito y Transporte viene priorizando unos planteles educativos a nivel del país para realizar los planes estratégicos de seguridad vial en cada uno de los colegios, anexamos ese listado a cada uno de los señores Senadores, en los cuales se evidencia que tenemos incidencia en Cartagena, Villavicencio, en colegios directamente estamos haciendo ese acompañamiento de nuestros niños, estamos realizando las visitas de verificación al tema de la infraestructura en cada uno de los colegios para verificar que estén demarcados, el tema de velocidad, el tema de pasos escolares y demás, las visitas que se realizan permanentemente en el cronograma de capacitación a los conductores que están en estas jurisdicciones y los controles que también realizamos a estos entes educativos, es importante manifestar que se tiene un grupo de prevención que manejan las cinco líneas de acción, específicamente la gestión institucional, el comportamiento humano, la sensibilización en buenas prácticas, la infraestructura segura que deben tener no solamente en el tema de los colegios, sino también a lo largo y ancho de todo el país; el tema de los vehículos seguros con el tema de mantenimiento y la revisión tecnicomecánica, la atención a las víctimas, donde nuestro personal está debidamente capacitado para esta actividad, el Cuerpo Especial contra la Ilegalidad y Siniestralidad vial, son 5 equipos de trabajo que están trabajando en cinco regiones del país, específicamente combatiendo el tema de la ilegalidad en el transporte, porque la ilegalidad desafortunadamente es paralelo a la siniestralidad vial, es importante también que ello ha permitido al control permanente de la informalidad, en este momento estamos realizando operativos en Soacha, en los últimos dos o tres días hemos logrado inmovilizar y detectamos que había más vehículos ilegales e informales que vehículos legales, en este momento son 120 vehículos que en dos días hemos logrado inmovilizar.

Con la Superintendencia de Transporte hacemos los controles al tema de la legalidad que se aplica las medidas a los respectivos vehículos, es importante manifestar el tema que se viene haciendo con la Agencia de Seguridad vial y con la Superintendencia, especialmente los fines de semana en los terminales de transporte para evitar siniestros viales, específicamente en los vehículos de transporte público, también tenemos una actividad permanente que se está realizando en el país y que nos ha generado demasiados siniestros viales, son los piques ilegales dentro de seis

ciudades donde llevamos más de 2.800 vehículos inmovilizados, con la Agencia de Seguridad Vial semanalmente hacemos las reuniones para verificar cuáles son los lugares más afectados en siniestros viales, para poder impactar en la parte operativa, el tema de infraestructura es necesario, fundamental el tema de inteligencia de Policía Judicial, hemos detectado en este momento más de 7.000 con la licencia de conducción falsa, que han sido debidamente judicializados, estamos verificando en qué lugar se producen, se han desarticulado otros grupos de delincuencia común organizada que son las que desafortunadamente los expenden, es importante manifestar que semanalmente hacemos la consolidación de las cifras con la Agencia de Seguridad Vial y con Medicina Legal con el fin de saber exactamente qué es lo que está pasando realmente en los diferentes ejes viales; para finalizar, tenemos reuniones con el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte, reuniones regionales con todas las autoridades locales, con las diferentes agremiaciones y conocemos qué es lo que está pasando en cada uno de los territorios, señor Presidente, este sería el resumen.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

General muchas gracias, damos entonces el uso de la palabra el Viceministro de Salud, doctor Samuel García.

**Viceministro de Salud, doctor Samuel García:**

Desde el Viceministerio y el Ministerio específicamente tenemos que trabajar en el desarrollo de implementación de actividades para actuar en la consolidación de toda la información, lo mencionó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tenemos que trabajar en todos los aspectos de educación de lo que es la seguridad vial, sin educación no vamos a tener ningún soporte hacia adelante, vamos a tener dificultades y vamos a continuar con ellas; un último tema es la articulación intersectorial, este tema no se debe abordar solamente desde uno de los aspectos, no solamente desde salud, no solamente de transporte, no solamente de educación, tiene que trabajarse en un contexto de intersectorialidad que permita el abordaje integral, estamos trabajando en un tema de prestación, mencionarles el tema de educación, de intersectorialidad, de atención integral y oportuna en un enfoque territorial, las condiciones que se plantearon son diferentes en cada uno de los territorios y desde el Ministerio y Viceministerio estamos trabajando en ese sentido, en un enfoque territorial, el compromiso de nosotros permanente para dar respuesta a todas estas inquietudes y acompañando siempre la gestión que se da en seguridad vial.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Gracias Viceministro por su capacidad de síntesis, eso es una expresión de sabiduría. Tiene la palabra el doctor Gilberto Toro de la Asociación de Municipios.



**Asociación de Municipios, doctor Gilberto Toro:**

En primer lugar, si el país no utiliza los IPAC, los informes por acciones de tránsito, las herramientas tecnológicas, vamos a estar todavía muy lejos de obtener toda la información que se necesita para tener cifras consolidadas en todos los aspectos que tienen que ver con los accidentes fatales de tránsito o los lesionados, porque solo se cogen realmente el 30% de la información de las circunstancias asociadas al hecho, entonces, la modernización es un imperativa y es un gran desafío; segundo, nos preocupa muchísimo que, como lo han dicho aquí las cifras, el 95% de los municipios, sus Alcaldes no han podido ejercer la facultad que tienen de autoridades de tránsito, porque hemos confundido el control del tránsito con las oficinas de tránsito para adelantar trámites, expedir licencias, permisos, etc., estamos hablando con el señor Viceministro, porque es hora de que a pesar de la competencia constitucional y legal la tienen todos los Alcaldes, sobre el tema de los convenios, nosotros creemos y afortunadamente con el Gobierno nacional, con el Ministerio, abrimos espacios de diálogo, el 95% de los municipios para que la Policía pueda ejercer el control constitucional y legal de proteger la vida, en este caso amenazada por los accidentes de tránsito, por el mal comportamiento de los conductores, haya que pagar, prueba es que tenemos 58 convenios solamente, entonces, creo que ahí incluso en algún momento la Policía de Tránsito planteó que en cada municipio se capacitara un agente de policía en la estación o dos, para que por lo menos pudieran ejercer ese control, porque mientras no haya control, la Policía que está en el municipio solo se pueda dedicar a la seguridad ciudadana y el tema del tránsito es intocable, vamos a tener muchas dificultades, ese sería nuestro gran llamado, para ver si podemos resolver esta situación urgentemente, simplemente les queríamos mostrar lo que está haciendo la Federación en materia de buscar la protección de los niños y las niñas, no vamos a mencionar las cifras, ustedes lo han mencionado con bastante claridad, estamos entregándole a los colegios, a las escuelas, las cartillas de señales de tránsito amigas que protegen la vida, hemos entregado hasta el momento 82.607, es un instrumento pedagógico que está siendo muy bien utilizado y muy demandado por todos los municipios del país.

Segundo, estamos haciendo unas caravanas de seguridad vial, que es una actividad pedagógica, que invita a incorporar la perspectiva de la seguridad vial de los diferentes actores viales, para garantizar que puedan moverse seguros en las calles y en las carreteras de nuestro país, se llevan a parques con toda la señalización vial, a los niños se les invita que participen y respeten las normas, las conozcan; también es una actividad que ha tenido mucha acogida entre los Alcaldes

y Alcaldesas del país, el Congreso Nacional de Autoridades de Tránsito, que lo hacemos cada año, es la instancia que permite reunir a todas las autoridades de tránsito nacionales, departamentales y municipales del país, es muy dinámico, tiene una relación muy fluida con el Congreso de la República, con el Gobierno nacional que también aporta bastante a buscar soluciones a las problemáticas que nos están convocando el día de hoy, seminarios regionales de autoridades de tránsito territoriales, se han brindado capacitaciones a 1.192 funcionarios de más de 150 municipios, hemos entregado 1.258 dispositivos electrónicos de captura de información de comparendos a la policía y agentes de tránsito del país, estos dispositivos o comparenderas nos permiten cargue automático al sistema, al Sistema Integral de Información de Multas por Infracciones de Tránsito (SIMIT), la reducción de riesgos de errores de la digitación, e incluso una mayor transparencia en la relación entre el agente de tránsito y el infractor, el Sistema Gestor de Tránsito que es una herramienta que está ayudándole mucho a los organismos de tránsito para que puedan modernizarse y ser más eficientes y transparentes en su gestión, los avisos por imposición de comparendos, la funcionalidad de liquidación de recaudo local, el pago desde la aplicación del SIMIT desde cualquier celular, voy a mencionar esto muy rápidamente para no detenernos en la descripción de cada uno, estamos suministrando a las autoridades de tránsito territorial una plataforma informática que les permita realizar el proceso de revisión, aval y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PES) que registran las entidades, organizaciones y empresas obligadas para ello, para el 2020 se tiene planteado implementar un plan piloto en 5 municipios del país, con la instalación de dispositivos de control de alcohol en rutas escolares y participamos activamente en el Observatorio Colombiano de Infracciones de Tránsito, ya lo mencionó el señor Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estamos también participando en este Observatorio con una ficha técnica de gestión vial, Boletín Colombiano de Infracciones de Tránsito, el Anuario Estadístico Transitemos, y proyectos con aliados estratégicos muy importantes para contribuirle a las autoridades de tránsito, sobre todo territoriales, en su labor de proteger la vida de los colombianos afectados por estas situaciones, hay una relación inversa entre imposición de comparendos y la fatalidad vial, los comparendos como instrumentos de control vial nos han permitido que por cada 1.000 comparendos que se imponen en un día, se salvaran 4 vidas.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Doctor Toro muchas gracias, muy amable, entonces terminamos con la intervención del doctor Fabrice Hamelin, él es experto francés en el tema que estamos tratando, antes de su

intervención, una invitación a los asesores de los Senadores para que asistan al Foro Internacional sobre Seguridad Vial, que se llevará a cabo en la Universidad de los Andes.

**Experto francés en seguridad vial, doctor Fabrice Hamelin:**

Gracias señor Presidente, la seguridad vial es un asunto de todos, es un asunto de la Policía, es un asunto de los municipios, es un asunto de la sociedad civil, pero sin embargo cuando uno mira los países que han tenido progresos, lo que nosotros realmente vemos es que ha habido progresos cuando se ha constituido en una certeza en un asunto de Estado, y un asunto de Estado es un asunto del Gobierno, es un asunto de los Parlamentarios, nosotros en el 2002 el Presidente Chirac impone a la sociedad francesa un control de una herramienta que fue la que acompañó la política pública de sanción-control, es lo mismo que en Estados Unidos en el año 60 el Gobierno Federal impone normas a los constructores de automóviles, es decir, que las decisiones que ustedes toman, las estrategias que ustedes toman, los programas que ustedes implementan son realmente los que van a fijar los progresos, lo que es importante en los países donde esto claramente funciona bien, es el seguimiento a las normas de control, insisto ustedes tienen el hecho de que estén hablando permanentemente de seguridad tiene un efecto en los medios de comunicación, la tercera medida es la disminución de velocidades, Francia acaba de tomar una decisión muy fuerte en materia de velocidades, pero sin embargo, esta decisión que ha tomado Francia sufre una gran fractura entre el Gobierno y el Congreso, para concluir la importancia realmente para tener avances en materia de seguridad vial es la decisión política y obviamente el trabajo en equipo, gracias.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Muchas gracias, continúa entonces el Senador Pacheco, en el uso de la palabra.

**Honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello:**

Muchas gracias señor Presidente, un saludo a todos los compañeros de Comisión, a los invitados internacionales, a los representantes del Gobierno, Latinoamérica está integrado por 27 países, 20 independientes y 7 dependientes, y de acuerdo a la estadística de accidentes sobre niños y adolescentes, son 50 accidentes diarios, lo que significa que más o menos serían como 2 niños o adolescentes que mueren al día por causa de esta situación particular, tenemos en Colombia dos responsables directos, quiero decir en cuanto tiene que ver con la seguridad vial, inicialmente el Ministerio de Transporte y luego, lógicamente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tienen un Plan Nacional de Seguridad; en cuanto a las causas, primero dicen los informes, que el 90% es el error humano, lo que significa que

eso es la violación al deber de cuidado, como dicen los expertos jurídicos, por negligencia, por impericia, por imprudencia, pero tenemos que entender también que la misma causa a nosotros nos indican unas soluciones, lógicamente tiene que ver una pedagogía de educación con el conductor o con el peatón, por así decirlo; otra causa que nos dice, es la naturaleza o estado del vehículo, y quizá se habló poco en esta exposición sobre la naturaleza y estado del vehículo, se hacen dos tipos de diagnóstico; el primero, que está excluido hasta los 4 o 5 primeros años por tratarse de ser un vehículo nuevo, ese no pasa por tecnicomecánica; y el segundo después de los 4 años 5 años, entonces debe pasar por revisión tecnomecánica, pero la revisión tecnomecánica tiene dos situaciones que debemos tener en cuenta; la primera, que certifican vehículos en el CDA que realmente no cumplen las condiciones para hacerlo, por omisión, y eso, lógicamente va al lado de un tipo de soborno interno, pero la segunda tiene que ver con el seguimiento, si bien es cierto un vehículo puede ser certificado porque cumple con todas las normas tecnicomecánicas, pero durante un año muchas cosas pueden suceder y tiene que ver con el tipo de movilidad que tenga, trabajo que tenga el vehículo, y no hay un control de seguimiento después del primer diagnóstico, creo que ese es un peligro en Colombia, donde una persona al año se le hace una certificación pero durante el año no se le hace ninguna revisión, parece que el sistema debe ser revisado de tal manera que este riesgo que corresponde a una de las causas de accidentabilidad en el país y que al mismo tiempo pone en peligro a los colombianos, se debe a la normatividad, generarse unas normas que permitan hacerle seguimiento a los diagnosticentros y a los vehículos; una tercera causa es el diseño y distribución de las vías, las mismas vías vienen imperfectas en el proceso mismo de la construcción de ellas, le pongo un ejemplo, cuando uno viaja de Medellín para Rionegro, tiene unos problemas de baches y unos agrietamientos que es una imperfección misma en la construcción de la vía y esto genera una serie de accidentes de tránsito, imagínese que Medellín está en 53.000 y tantos accidentes durante el año 2017, en el mismo momento de la construcción de la vía, no en el mantenimiento de ella; la cuarta causa tiene que ver con las leyes de tránsito, muchas veces el que controla el tránsito en las carreteras busca el pretexto para poder provocar un posible cohecho, aunque para él puede ser un soborno, le pongo un ejemplo, una vez veníamos atravesando de Sasaima para Bogotá y un agente de tránsito, en un puesto que está permanentemente allí, en una curva, cuando pasamos la curva llegamos frente a los controladores del tráfico y nos dijeron lo siguiente: “Mire, usted venía en exceso de velocidad y aproximándose a nosotros entonces disminuyó”, y le preguntamos al señor: Yo no iba conduciendo el vehículo, “bueno, a ver, cómo usted midió que veníamos en exceso de velocidad,

y que logramos llegar hasta aquí y disminuir la velocidad a unos 40 metros”, nos dice: “por las cámaras”, entonces, por favor le dije: “Por qué usted no me hace el favor y me muestra la cámara”, y la cámara no existía, entonces, luego el mismo que va aplicando la norma por excusa dice: “No, es que nosotros vimos la intención de disminuir la velocidad”; eso encontramos en las carreteras de Colombia, donde el controlador de tránsito aplica la ley por excusa, buscando y provocando un cohecho, o dos, también puede ser inaplicación, ya no por excusa sino por defecto, sabemos que al momento de controlar, en Colombia en vez de aplicar un comparendo normalmente, se exige una coima, y eso lógicamente tiene que ver con la violaciones de las leyes de tránsito, eso es muy regular en nuestro país, eso no es anormal, es lo general, aquel que violó la normas de tránsito, bien sea por que no tenga un SOAT, bien sea porque no tenga la tecnicomecánica, bien sea por cualquier circunstancia, pone en peligro al mismo conductor y a todos los usuarios en general; por último, el mantenimiento de las vías, a veces no solamente tiene que ver con la construcción de las mismas, sino el mantenimiento, muchos accidentes de tránsito se dan en Colombia en virtud de unas vías en malos estados, no solamente primarias, secundarias, sino también terciarias, y creo que eso debe tenerse en cuenta, toda vez que son causas que de una u otra manera generan accidentalidad en el país.

Quiero puntualizar sobre el SOAT, seguridad en salud y seguro obligatorio y seguros en general, cuando el cubrimiento del SOAT llega a un límite, que era lo que planteaba el Senador Castillo al comienzo, lo tiene que cubrir el sistema de salud, generando lógicamente unas erogaciones bastante amplias para el sistema, el SOAT en última instancia no ha sido un mecanismo efectivo de seguridad, toda vez que el límite es demasiado corto, siento que existen otros mecanismos que pueden ser más efectivos en el país, como por ejemplo casi el 40% de los colombianos estamos obligados a asumir un seguro contra todo riesgo, y esa persona que toma el seguro sobre todo riesgo al mismo tiempo también está obligado al SOAT, hay una incompatibilidad que tiene que tenerlo en cuenta la ley, si realmente se asume un seguro contra todo riesgo, ¿el SOAT es innecesario para el tomador de la póliza?; dos, si el seguro SOAT es tomado por una persona y luego solamente cubre un porcentaje mínimo por causa del accidentalidad, entonces, para pregunta es para qué el SOAT, si la carga va ser al final para el Estado que tiene que pagar a través del sistema de salud las incapacidades y demás, yo pienso que una proposición que debe tenerse al orden del día es que tenemos que suprimir el SOAT en Colombia y generar unos seguros obligatorios, cuando nosotros comparamos los costos que hay por un seguro integral es el doble, por cierto que en última instancia paga cualquiera de los usuarios nuestros, un millón de pesos frente a 540 por decir

algo, aquel es contra todo riesgo y este no lo es, sería interesante que se planteara la posibilidad de que en Colombia, para evitar cargarle al sistema de salud un costo que no está obligado a hacerlo, al mismo tiempo también solucionar un seguro integral para los vehículos en Colombia, muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Gracias Senador por su intervención, tiene la palabra el Senador Meisel.

**Honorable Senador Carlos Manuel Meisel Vergara:**

Este debate está mal organizado en el problema de las motos y esto no es un problema del doctor Ostos, ni de Ángela María, el problema sobre todo en la región Caribe, el tema del mototaxismo tiene muchas aristas, de problemáticas que va más allá de un problema de transporte, la falta de oportunidades en el Caribe, desde aquí de Bogotá se pueden crear una serie de políticas públicas de coerción hacia la persona que se decide transportar pasajeros en una moto, pero cuando uno entra a estudiar la problemática de muchos municipios del Caribe colombiano y la falta de oportunidades y la falta de ingresos, se da cuenta de que el mototaxismo es un problema social, que no se acaba y no se quita con más coerción y hablemos de cifras, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el 58% del parque automotor en Colombia son motos, lo que nos genera que 8.3 millones de motocicletas transitan en Colombia, y según cifras de la misma Agencia, en abril, en el cuarto mes del año, en un esfuerzo muy grande de la Policía junto con el Ministerio, había logrado meter en un programa de capacitación a motociclistas, unos 154.589 motocicletas, y el parque automotor es de 8.3, resalto el esfuerzo de la Policía y del Ministerio, aquí los recursos que hay para ese tipo de programas de prevención son reducidos, créame que no lo estoy, no es con ánimo de críticas, pero cuando se analiza la mortalidad de los accidentes de tránsito en Colombia se da cuenta de que el 47% de los muertos en accidentes de tránsito en Colombia tienen que ver con las motos, y es una cifra alarmante si uno tiene en cuenta la capacidad de ocupantes que tiene una moto con respecto a otros automóviles, buses, camiones, solamente en un sistema de transporte donde máximo caben dos personas, se vea el 47% de las muertes, y como le digo, es un problema muy complejo, creo que los esfuerzos que hay que hacer es tener una cifra cerrada de este fenómeno del mototaxismo.

Quiero radicar mi participación en este debate, en este fenómeno que tanto afecta la región Caribe, por un lado vemos una crisis social y de oportunidades muy grandes, y por el otro, vemos unos riesgos inminentes en las personas que usan este medio de transporte, y cuando uno analiza, no sabe cómo realmente puede ser responsabilidad suya únicamente, doctor Viceministro, esto

no es responsabilidad suya únicamente, es un problema transversal que hay que saber atacar con las herramientas necesarias para poder hacerlo, aprovecho la oportunidad para decirle que en el aeropuerto de Málaga iba aterrizando, antier, en la pista había animales, niños, personas montando bicicleta, heces fecales de vacas, no sé qué es peor, la vía Málaga-Carcasí, esa me tocó en carro, unas curvas sin baranda, con unos abismos inmensos, esto es un tema de años, no se puede pretender que con una varita mágica este gobierno arregle todas las deficiencias en temas de vías en el país en los últimos 50 o 60 años, es un tema de capacitación, si alguien tiene un accidente y se va en un abismo de esos, ni que le pongan lo que le ponga, maestro, el desenlace va a ser fatal lógicamente, quería resaltar eso, y de verdad puntualmente, Viceministro, párele bolas al tema del aeropuerto de Málaga porque lo vi con mis ojos y aquí no pasan más cosas porque Dios es colombiano, pero el día menos pensado ocurrirá una tragedia, muchas gracias.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Gracias Senador muy amable, el doctor Edoardo Gianotti nos ha solicitado un minuto para una intervención, tiene la palabra doctor Gianotti.

**División de Transporte de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, doctor Edoardo Gianotti:**

Muchas gracias señor Presidente, entiendo que el transporte por carretera, en general, los reglamentos del vehículo en particular es un sistema complejo, también en Colombia, con implicaciones en seguridad vial, consumo de energía, medio ambiente, es muy costoso, es una búsqueda de herramientas reglamentarias que tienen mucho tiempo en estudios, además, en el pasado, los gobiernos europeos, no solamente europeos, también el japonés, la reglamentación de Naciones Unidas también de asuntos económicos de la División de Transportes de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, las reglamentaciones que estamos desarrollando no es europea, es de una comunidad de Estados internacionales que involucran Japón, Rusia, y muchos otros países, entonces estos gobiernos han realizado la necesidad crucial de armonizar internacionalmente los requisitos de los vehículos para facilitar el cruce de fronteras, y también para bajar el costo de la vida en esa reglamentación, entonces no se debe reinventar la rueda en este caso, sí debe solamente aprovechar de la existencia de esta reglamentación internacional que actualizada al progreso técnico, e incorporarla en la reglamentación colombiana, como ustedes han hecho por el reglamento 20 y 12 los estándares americanos por los cascos, se hizo muchísimo por esto, pero esto es un paso muy bueno, ahora se debe hacer otro paso, me parece el momento más tajante, de adherirse a los convenios que es a los acuerdos para la construcción de los

vehículos que extremadamente sencilla y gratuita, porque haciendo esto se puede aprovechar de esos reglamentos actualizados al progreso técnico sin costo, creo que se puede solucionar muchos problemas presentes en este momento en el debate de esta mañana, muchas gracias.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Gracias a usted, doctor muy amable, bueno, vamos a hacer una consideración final, y tiene que ver con ese dato que se nos da, cada 4 minutos un niño muere a causa de siniestros de tránsito, ese solo dato debería preocupar a cualquier Estado, debería preocupar a cualquier sociedad, el doctor Fabrice Hamelin decía algo que me parece fundamental, y es que esta es una cuestión de Estado, cualquier Estado democrático siempre hace prevalecer dos elementos que son fundamentales: la libertad y la seguridad; el ciudadano debe tener la certeza de que el Estado lo protege, de que el Estado le brinda unas condiciones y un contexto propicio para que su vida sea protegida, por eso, cuando uno ve el porcentaje que nos expresaba el doctor Luis Felipe, de que en 7 de cada 10 municipios no hay control de la Policía, ahí empieza el problema, porque los municipios son los que en determinado momento están siendo más perjudicados, entonces, los municipios y las gentes más humildes son los que en determinado momento están sufriendo este flagelo, es decir, se está ampliando la brecha de inequidad social, pero me regalaban otro dato y es que 354.000 millones están sin ejecutar del Fondo de Seguridad Vial, ese es un dinero bien invertido, seguramente podría solucionar el problema y esto tiene que ver con una discusión macro de nuestra organización territorial y tiene que ver con el centralismo excesivo, exacerbante, execrable que hay en nuestro país, es obvio que desde Bogotá no se pueden en determinado momento administrar esos recursos, debería existir una política mucho más autónoma, mucho más descentralizada para que todos esos recursos se pudieran en determinado momento ejecutar, el esfuerzo que están haciendo es impresionante por parte de la Agencia de Seguridad Vial, el doctor Luis Felipe hablaba de 70 municipios que están siendo beneficiarios de programas, pero es que en nuestro país son 1.101 municipios, a este paso no vamos a llegar muy rápidamente a todos y cada uno de sus entes territoriales; por eso, el secreto de la estrategia debe ser descentralizar, uno puede educar de dos maneras, hablando y diciendo, y otra con el ejemplo; la verdad con todo el cariño y amor que yo le tengo a nuestra Policía Nacional, sí es urgente que nuestra Policía dé ejemplo de coherencia, dé ejemplo de pundonor, dé ejemplo en las calles de los municipios, uno muchas veces ve a nuestros policías en esas motos a toda mecha, ve uno cómo en determinado momento cuando se asigna esta función de control de tránsito, no la cumplen, y es fundamental que ellos estén en ese sentido también educando con el ejemplo, en

cuanto a lo que tiene que ver con el número de pasajeros en el sistema de transporte masivo, según el DANE, en el último trimestre se redujo en un 37% la utilización de este sistema de transporte, entonces, es vital mirar estas estadísticas para poder nosotros diseñar una estrategia que sea eficiente, efectiva y eficaz, y finalmente los Alcaldes no van a poder tener fuentes alternas para financiar sistemas estratégicos de transporte, nuestros Alcaldes son demasiado pobres, nuestros municipios tienen muy pocos recursos, para que les empecemos a transferir otra responsabilidad sin recursos, la descentralización tiene dos elementos fundamentales que son obviamente trasladar responsabilidades, pero también trasladar recursos para que esas responsabilidades se puedan llevar a cabo.

El Viceministro de Salud hablaba de que esto también es un problema cultural y educativo, y pienso que ahí está una de las claves para resolver este grave problema, este grave flagelo, y hay otro dato que me llamó la atención, del 97% de las motos vendidas en nuestro país no resisten los estándares de control internacional, si ese dato es cierto, pues entonces lo que le estamos vendiendo a la gente son unos aparatos que, si no tienen esos estándares de control internacional, son un arma y son una herramienta de suicidio impresionante; quiero felicitar entonces finalmente a los Senadores Efraín Cepeda, Fabián Castillo y a la Senadora Laura Fortich por habernos dado esta oportunidad de debatir sobre un tema que es tan importante como es el de la seguridad vial, hoy han hecho presencia como observadores la Procuraduría, la Contraloría y la Fiscalía, a ellos también una expresión de reconocimiento por su participación y a los diferentes entes instituciones que asistieron y que con su asistencia y quienes intervinieron nos dieron la posibilidad por lo menos de construir un inventario de dudas, un inventario de información sobre un tema que es tan importante, no es posible que en un país cada 4 minutos un niño muera a causa de un siniestro de tránsito, un antiguo pensador Chino decía que: *“Los países que no cuidan sus niños y sus ancianos son países miserables”*, y nosotros podríamos estar dentro de esa categoría, no solo por otros aditamentos en contra de los niños, sino también, ahora otro más, que es el de esta accidentalidad; a todos ustedes, de verdad, muchas gracias por habernos colaborado en este debate y bueno, esperamos que el seminario internacional transcurra de la mejor manera posible, muchas gracias.

Los invitamos a un simulador de la Secretaría de Movilidad de Bogotá sobre seguridad vial.

H.S. EFRAÍN CEPEDA SARABIA  
Presidente

H.S. LAURA FORTICH SÁNCHEZ  
Vicepresidente

**SANDRA OVALLE GARCÍA**  
Secretaria General

## COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

SENADO DE LA REPÚBLICA

**ACTA NÚMERO 07 DE 2019**

(noviembre 6)

En la ciudad de Bogotá, el día miércoles 6 de noviembre de 2019, a partir de las 7:00 a. m., la Comisión de Ordenamiento Territorial del Honorable Senado de la República realizó en el recinto de la Comisión la audiencia pública sobre la constitución de la RAP Amazonía, desarrollando el siguiente orden del día:

### **AUDIENCIA PÚBLICA**

6 de noviembre de 2019

Hora: 7:30 a. m.

Lugar: Recinto de la Comisión

### **Llamado a lista y verificación del quórum.**

II

**Audiencia pública para la constitución y creación de la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonía (RAP-AMAZONÍA), conformada por los departamentos de Guainía, Caquetá, Putumayo y Guaviare.**

**De acuerdo al artículo 30 de la Ley 1454 de 2011 y el artículo 7°**

**de la Resolución 29 de 2011.**

III

**Lo que propongan los honorables Senadores de la República.**

El Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia, ofrece un saludo y da la bienvenida a la audiencia pública sobre la conformación de la Región Administrativa de Planificación de la Amazonía, destacando que es un paso previo para que la Comisión pueda rendir el concepto y anticipo positivo, que ese ha sido el espíritu de esta Comisión, con relación a las Regiones Administrativas y de Planificación, respetando la opinión de cada uno de los ponentes; la Comisión siempre ha sentido ese espíritu hacía la descentralización en Colombia, con la expedición de Ley de Regiones y la posibilidad de constitución de las RAP, y manifiesta que la RAP Amazonía será la quinta.

Saluda de manera especial a la Gobernadora del Putumayo y vocera de los departamentos, Sorrel Aroca, y a la Gobernadora encargada del Caquetá, Marta Rocío Ruiz; a Ricardo Lara Melo de Visión Amazonía, Cooperación Internacional; al representante del componente indígena, a todos los participantes e invitados y a los honorables Senadores y Senadoras presentes. A continuación solicita a la Secretaría dar lectura al orden del día.

**Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:**

Señor Presidente, le informo que tenemos presente a los honorables Senadores: Efraín Cepeda Sarabia, Laura Fortich y Eduardo Emilio Pacheco, ponentes del proyecto.

El siguiente es el orden del día para la sesión ordinaria de la audiencia pública:

**I**

Llamado a lista y verificación del quórum.

**II**

Audiencia pública de la constitución y creación de la Región Administrativa y de Planificación (RAP Amazonía), conformada por los departamentos de Guainía, Caquetá, Putumayo y Guaviare, de acuerdo al artículo 30 de la Ley 1454 del 2011, y el artículo 7° de la Resolución 29 de 2011.

**III**

Lo que propongan los honorables Senadores.

**En el transcurso de la audiencia se hicieron presentes los honorable Senadores:**

Eduardo Londoño

Miguel Amín Scaf

Feliciano Valencia

María del Rosario Guerra.

El Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia ofrece el uso de la palabra a la doctora Sorrel Aroca, Gobernadora del Putumayo y vocera de los cuatro gobernadores integrantes de la RAP.

**Gobernadora del departamento del Putumayo, doctora Sorrel Aroca:**

En nombre de los departamentos hermanos de la región de la Amazonía, los departamentos de Guainía, Caquetá, Putumayo y Guaviare dimos ese primer paso, estamos trabajando incansablemente para que estos argumentos se han validados, para que los gobernadores faltantes, especialmente Amazonas, pueden ingresar muy próximamente, con la venía de su Asamblea Departamental.

Para nosotros es de manera histórica y muy importante que podamos dar un paso, no solamente hacia el fortalecimiento de la regionalización y descentralización del país.

Este camino que hemos transitado desde hace cuatro años, cuando unimos las voluntades con diferentes gobernadores de los departamentos que radicamos los documentos y comenzamos a trabajar en documentos unificados

Razones y los factores comunes, más que dividirnos por las distancias geográficas, nos unieron. En marzo de 2016, el Consejo Nacional de Planeación, del cual hago parte por disposición presidencial, como Consejera Nacional de Planeación, adoptó dentro de su sesión plenaria los lineamientos de planificación para la Amazonía

colombiana, documento que hace parte de los documentos radicados ante esta Comisión, en donde esos factores comunes se resumen de la siguiente manera:

Somos semejantes en los siguientes ejes de planificación: Áreas protegidas regionales, distribución equitativa de beneficios, investigación de la biodiversidad, protocolos de bioseguridad, aprovechamiento sostenible y el pago por los servicios ambientales, esos factores se articulan a través de los siguientes ejes de planificación:

La biodiversidad, el agua, las poblaciones indígenas, nuestra región amazónica conviven y perviven alrededor de 50 pueblos indígenas, autóctonos, propios de una región que nos hace además *sui generis* frente a otras regiones del planeta; la selva que no queremos que se pueda replicar el caso de la Amazonía brasilera, de la Amazonía boliviana, no queremos que se extiendan los factores de deforestación, estos incendios se dan por el desequilibrio de intervención inadecuada del ser humano. En la Cumbre de Cambio Climático en Nueva York, representé a nuestros departamentos y no solamente la Región Amazónica colombiana, sino a los 9 países de la región amazónica que tienen componentes de amazonia en el mundo, nos acompañaron representantes de estas selvas o junglas, allí hice parte de la ponencia denominada *El cuidado de la selva en la Región Amazónica colombiana*, tuvo una grata recepción por parte de los asistentes, les sorprendió que este documento que presentamos ante Naciones Unidas fuese dirigido exclusivamente al cuidado de la selva, porque el desarrollo rural integral y sostenible de la Amazonía es una necesidad, porque el desarrollo de la Amazonía no puede ser el mismo desarrollo de una región del centro o el norte del país. Para nuestros ecosistemas es de vital importancia ese desarrollo rural, la mayoría de nuestros departamentos son esencialmente rurales, la mayor parte ostentan entre el 70 y el 90% de ruralidad, por eso, ese factor común y esta especial atención en nuestra selva, en un desarrollo rural integral y sostenible amazónico.

Dentro de la selva, la política pública local y regional contra la deforestación, hoy se convierte en el eje central de un gobierno que ha entendido y en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo se ha dado una especial atención al capítulo de la Región Amazónica, nos vemos reflejados en un capítulo en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo con un componente de áreas protegidas, locales y regionales, y la política pública local y regional contra la deforestación, esta situación la está viviendo el departamento de Caquetá, una lucha incesante contra la deforestación, contra el incremento de esa frontera agrícola que hoy deriva del sustento de muchas familias, sin el respaldo de políticas locales afectadas, sin presupuestos diferenciales que atiendan a un desarrollo sostenible diferencial, a un presupuesto del

Sistema General de Regalías a una disposición y a partidas presupuestales diferenciales del Sistema General de Participaciones, a un sistema que podemos construir y tenemos ya las propuestas para hacerlo, en donde los bienes y servicios ecosistémicos que podamos recibir en nuestra región y en cada uno de los departamentos que la componen, pueden no solamente generar divisas para los departamentos que hacemos parte de la Región Amazónica, sino que además se pueden convertir en uno de los sectores que no se han desarrollado potenciales para generar importantes divisas para el país.

Más allá del turismo y los hidrocarburos, mayores generadores de divisas en el país, son las dos actividades que impactan en mayor medida el producto interno bruto de nuestra nación, el que podamos nosotros insertarnos en el mercado internacional para que se nos respete y se nos compensen las tarifas de bienes y servicios ecosistémicos desde la Región Amazónica colombiana, es una esperanza y el desarrollo de una potencialidad, nuevas economías para nuestra región que tanto lo necesitan los recursos no renovables, como los hidrocarburos se agotan, tenemos hoy unas reservas probadas a 7 años. El turismo es una actividad emergente que genera un dinamismo económico en varias regiones del país, pero el que podamos insertarnos en el mercado de bienes y servicios ecosistémicos, hoy a Perú y a Brasil le están representando enormes desarrollos económicos, podemos, lo decíamos en la pasada sesión cuando radicábamos nuestros documentos, pueden de pronto compartir experiencias peruanos y brasileros y en algunos casos bolivianos y ecuatorianos en la Región Amazónica ecuatoriana, podemos intercambiar esas experiencias para darnos cuenta de que lo podemos hacer en Colombia.

También tenemos unos factores importantes que nos unen y nos identifican como son para nuestros indígenas, hablamos de territorialidad, para algunos de nosotros territorio, y para nosotros tierra, dentro de ellos quisiéramos que pudiera producirse la tendencia del uso y la ocupación extensiva de nuestros territorios, hoy se amenaza pues por grandes capitales intervencionistas, comprar territorios en nuestras regiones y no precisamente para generar actividad de bien común, garantizar el uso, la ocupación y la tenencia de la tierra a la población amazónica, la inversión pública diferencial en territorios transnacionales fronterizos, la mayor parte de los departamentos que hacemos parte de la Región Amazónica colombiana, tenemos fronteras con Brasil, con Ecuador, y con Perú, para muchos de nosotros esas fronteras, por la guerra, por la criminalidad se convierten en vulnerabilidades, pero ante esta oportunidad de la creación, con la venia de ustedes, es que se puede elevar a la categoría de ley de la república la Región Administrativa y Presupuestal de la Amazonía,

podría generar que estas fronteras que hoy son focos de vulnerabilidad, de impotencia, puedan desarrollar, en Putumayo, en el municipio San Miguel, en el puente internacional San Miguel, la puerta de oro de entrada a Suramérica, hoy es una vulnerabilidad con muchas falencias, y así lo mismo en Guaviare, Guainía, Vaupés, la cercanía con Brasil es impresionante

Honorables Senadores, se necesita un presupuesto diferencial para desarrollar esas vías, el transporte intermodal, la mayor parte de nosotros tenemos una riqueza a través de nuestros ríos, de la navegabilidad, de asegurar la navegabilidad de nuestros ríos los 365 días del año, podemos conectar con Brasil, esa despensa que somos nosotros los departamentos de la Región Amazónica, esa despensa agrícola, láctea, esa despensa biodiversa y ancestral que representamos los 6 departamentos que hacemos parte de la Región del Amazonía colombiana, puede también unirse a través de sus fronteras y el fortalecimiento de ellas al comercio internacional, porque la mayor parte de nosotros compartimos frontera con Ecuador, Perú y Brasil.

En la Región Amazónica Colombiana, convivimos alrededor de dos millones de habitantes, somos además de una de las regiones más biodiversas del planeta, por nuestras selvas y nuestro territorio nacen los principales afluentes de la macro cuenca del Río Amazonas; tenemos con alrededor de 50 pueblos indígenas que nos hacen autóctonos y ricos, porque son nuestros indígenas los que nos recuerdan y son los únicos que han implementado un modelo de supervivencia en el territorio, sin tala indiscriminada, podemos copiar su experiencia, para poder sobrevivir en la selva sin acabarla.

La riqueza en torno a la diversidad biológica, cultural y paisajística, es monumental en la Región del Amazonia, no obstante los últimos 50 años, dicha abundancia no se ha orientado para garantizar el bienestar de sus habitantes, por el contrario se ha convertido en el móvil para su posible aniquilamiento, pues cada vez que se mueve para tomar una decisión en el país, puede afectar o beneficiar a una región ecosistémica vulnerable, a una región que asegura, que asegura el equilibrio climático del planeta como lo ratificaron en la pasada Cumbre Climática los países del Mundo.

Veo su intención y su interés especial en respaldar al señor Presidente Duque, en el pacto firmado en Leticia, para que esto ya se le dé cuerpo, comience a trabajarse, a tener vida propia, por lo tanto, respetados y honorables Senadores y Senadoras, ponentes y miembros de la Comisión, respetados hermanos, respetada querida Gobernadora colega, y demás funcionarios de las gobernaciones que hoy se encuentran aquí, a los ciudadanos de los departamentos hermanos de la Región Amazónica, han sido 4 años de trabajo y hace 20 días pudimos radicar el proyecto.

**Gobernadora encargada del Caquetá, Martha Rocío Ruiz:**

Caquetá es una hermosa tierra, tierra de selva, tierra de paisajes, tierra rica en ríos y en quebradas, es una despensa hacia el interior del país, en ganadería, en los productos lácteos, tenemos 11 pueblos indígenas con los cuales hemos hecho un trabajo importantísimo desde la gobernación para su participación en los espacios que deben darse para los pueblos indígenas, de acuerdo a su política pública.

La Amazonia es una región importante en el país, es un sueño que venimos desde hace 4 años, pero así concreto hemos estado del 2017, reuniéndonos empujando el proceso, haciendo las solicitudes respectivas hasta que hace 20 días fue una realidad, gracias señor Presidente, porque ha sido también baluarte para poder que nosotros estemos hoy aquí, qué mejor para ustedes como Senadores decir que son los artífices y los creadores de esta gran Región Amazónica y todos los beneficios que vamos a recibir estos pueblos y sobre todo, el mundo, porque la Amazonia representa el pulmón del mundo y representa todo lo que tiene que ver con la sostenibilidad del medio ambiente, estamos aquí para que ustedes nos sigan apoyando. Los pueblos de la Amazonia les agradecerán toda la vida y van a pasar a la historia con este apoyo en esta gran creación de la RAP Amazonia.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Hay varios requisitos, entre ellos el del Agustín Codazzi de la continuidad geográfica, la aprobación de las Asambleas Departamentales, que se constituye generalmente en un debate. Hacemos un llamado a todos los departamentos que conforman la región, puedan hacerlo, al Departamento del Amazonas, pero tenemos que seguir adelante con lo que hoy tenemos y se podrían adicionar más adelante.

**Ricardo Lara Melo, Visión Amazonia:**

El programa ha venido apalancando este proceso desde hace más de 2 años, en el entendimiento de que la arquitectura institucional es la clave para construir un modelo de desarrollo diferencial al extractivista que se viene desarrollando actualmente en el bioma amazónico. Para nosotros el bioma amazónico son aparte de los seis departamentos, que queremos que hagan parte de esta Región Administrativa, lo incluyen tres departamentos adicionales, el sureste del Meta, el sur del Vichada, y el sureste del Cauca, sin embargo, acogiéndonos a los reglamentos Constitucionales sobre el concepto de vecindad, solamente deberíamos consolidar una región, cuando tenemos vecindad y unidad territorial; en tal sentido el programa ha venido trabajando para que desde las Asambleas Departamentales, desde las acciones democráticas de participación, se conozca una propuesta que incluye cómo construir

y cómo apalancar un modelo de desarrollo, ya no extractivista sino de manera sostenible, una vez hayamos terminado, en 60 minutos, ha ocurrido algo que para los que manejamos el sistema de monitoreo bosques y de carbono, que hace parte del programa Visión Amazonia, se han deforestado entre 15 y 17 áreas equivalentes a estadios de fútbol en una hora, ¿qué significa esto? el propósito del programa justamente es reducir la deforestación y es el principal problema ambiental que tiene la Nación, el cambio del uso del suelo, el acaparamiento de tierras, la falta de planeación en la infraestructura del transporte, el acceso a recursos de la biodiversidad, sin tener una planeación adecuada es justamente la razón de ser del programa Visión Amazonia, que a partir de 3 naciones; Noruega, Alemania y Gran Bretaña, propone una reducción de la deforestación, en tal sentido, aparte de la Región Administrativa de Planificación.

El programa en alianza con el Departamento Nacional de Planeación, consolidó el primer modelo de ordenamiento territorial para la Región Amazónica, que es ni más ni menos la carta navegación de justamente lo que estamos aquí gestando. Yo creo que esta es la Región Administrativa que tiene mayor identidad y legitimidad de lo que se ha construido hasta el momento, por qué razón? Porque se requiere justamente la consolidación de un desarrollo diferencial, teniendo en cuenta las grandes oportunidades que tiene ese 40% del territorio nacional, donde está más del 50% del bosque nativo de Colombia, donde está el sistema de regulación del clima mundial, junto con el sistema oceánico y la única región del país que tiene cuatro naciones fronterizas, con los cuales hacemos parte del club amazónico junto con 8 naciones más.

El objetivo estratégico para esta arquitectura de la Región Administrativa basada en el modelo de ordenamiento territorial que ya está planteado dentro del actual Plan Nacional de Desarrollo, significa una búsqueda de un mejor modelo de desarrollo, una transición de un modelo extractivista a un modelo sostenible, donde la reconversión del modelo productivo con enfoque hidro-ambiental, el bosque como una oportunidad inmensa, con importante desarrollo tecnológico es una oportunidad para construir algo que dice recordando los objetivos del desarrollo sostenible, empleos decentes, ya no es la única forma de extracción que es lo que ha venido ocurriendo en los últimos 70 años.

La forma de conectar esa región también tiene que ser diferencial y por eso desde el programa Visión Amazonia hemos trabajado en la consolidación de un plan maestro de transporte intermodal, qué significa esto? que los modos y medios de transporte son diferenciales, que las hidrovías y el transporte aéreo deben ser los protagonistas, que el transporte por carretera debe ser una oportunidad en aquellos lugares donde es



imposible consolidar una conectividad, pero para poder desarrollar un transporte y un desarrollo diferencial se requiere justamente un transporte diferencial, donde las hidrovías, los aeródromos, la gobernanza del transporte aéreo, sea diferente.

Recordando lo que nos dice la Gobernadora, más de 50 pueblos y nacionalidades indígenas que son los guardianes históricos de los bosques en la Amazonia, requieren una gobernanza y un blindaje a sus instituciones, en tal sentido, parte de lo que debe tener la Región Administrativa es justamente eso, desde el lado de conectividad eléctrica, debe ser diferencial y en tal sentido, el programa apalancado procesos tan chiquitos pero tan importantes, como es el primer parque solar fotovoltaico para el municipio de Miraflores Guaviare, genera el acceso a la energía en la Amazonia, también tiene que ser diferentes, con nuevas oportunidades tecnológicas.

Las cinco líneas que están planteadas en el modelo de ordenamiento territorial y que la Región Administrativa y de Planificación-RAP Amazonia recoja, va a consolidar un cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible al año 2030 y un cumplimiento de algo que ha sido la deuda histórica para la Región Amazónica, agradecemos en nombre del programa Visión Amazonia, a los Senadores, el pensamiento estratégico de lo que se está gestando aquí, es importante para las nuevas generaciones, teniendo en cuenta que esta región tiene varias sentencias que las obliga a pensar en las próximas generaciones.

#### **Representante del componente Indígena, Aída Jacanamejoy:**

Soy del pueblo Inga, soy la líder del pilar indígena del programa Misión Amazonia y nosotros venimos trabajando estos dos últimos años en este territorio del bioma amazónico, hemos podido apoyar con este proceso de Misión Amazonia con las donaciones en diferentes espacios de lo que es del ordenamiento territorial, planes de vida; hemos hecho una primera convocatoria, en este momento ya están en un proceso de culminación, son 10 proyectos, uno en el Putumayo en Arcila, caso Puerto Leguizamón donde han venido trabajando todo lo que es el tema de ordenamiento territorial con acuerdos interculturales con campesinos, porque hoy en día la diversidad que tiene la Amazonia Colombiana de más de 60 pueblos indígenas, debido al desplazamiento que tenemos en los últimos años, pese a eso todavía se encuentran y hay un pensamiento desde el cual de alguna manera se viene ordenando, haciendo límites, haciendo todo el tema de ordenamiento, todo el tema de acuerdo a la visión de los pueblos indígenas, desde luego con los acuerdos interculturales.

Tenemos el caso en el Caquetá, con la asociación Tanda Chirrido, por ejemplo, el caso de la recuperación de semillas e intercambio, donde se ha logrado recuperar más de 40 semillas de todo este bioma, realizar también los acuerdos

interculturales con campesinos porque hay regiones donde ya no hacen presencia pueblos indígenas, pero están los campesinos y también han logrado conocer y hacer esos acuerdos y recuperar esa biodiversidad de una manera intercultural.

En otros pueblos, también en recuperación de semillas, en el Guainía, en Atabapo por ejemplo, han llevado los procesos del caso de mujeres de Curri Paco, donde han logrado recuperar más o menos 20 especies de semilla de yuca brava y también especies de piña, siete clases. Todas estas cosas han ayudado a que realmente volvámos activar todos los procesos organizativos, desde el mundo indígena, desde esta biodiversidad endémica que existe, porque el endemismo geológico ha dado el resultado a que tengamos estos pueblos indígenas, incluso que lingüísticamente en algunos casos ya tengamos solamente 50 individuos de un pueblo indígena, entonces también esa diversidad que existe, pero también ese endemismo de la diversidad requiere un fortalecimiento, donde realmente todos debemos aportar a que realmente haya un fortalecimiento de estos saberes endémicos, los pueblos indígenas han estado en esta región del bioma masónica gracias a su pensamiento y a su forma de vivir de una manera geológica, fisiológica, con la naturaleza con el bioma que tiene, entonces es de gran importancia, continuar con este proceso.

Nosotros llevamos 5 años, pero es importante que como región realmente se pueda aportar a que estos pueblos hagan parte de esta Región Administrativa de Planificación, porque si alguien ha tenido planificación para este territorio, hemos sido los pueblos indígenas. En esa medida me parece importante que en estos espacios también se llame a la participación, como lo dice el Decreto 3012 la Mesa Regional Amazónica, que a su vez ha creado la parte técnica, la Mesa Indígena Ambiental y de cambio climático, que deben estar en estos espacios para poder realmente planificar de acuerdo a las diferencias de región, de acuerdo a la diferencia geológica; me parece importante en esa medida, que por lo menos los 6 departamentos estén, porque para el caso de Visión Amazonia, el Gobierno Colombiano no sé exactamente quién, por ejemplo, el bioma va hasta 500 metros sobre el nivel del mar, pero deja a Mocoa por fuera, deja al Alto Putumayo por fuera, deja muchas regiones por fuera que en este sentido deben estar como región y que debemos hacer parte de esa planificación como pueblos indígenas milenarios. En ese sentido los invito a todos a mantener y concretar todos estos modelos de ordenamiento territorial y modelos de planificación concreta.

Gracias por este espacio, gracias a la madre tierra por permitirnos hablar y esperamos estar en otra oportunidad dando a conocer el paso a paso y de los 34 proyectos que tenemos en este momento, 10 de ellos que están finiquitando y 24 van a iniciar en la Amazonia Colombiana dentro del bioma Amazónico, son 9 departamentos.

**Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Departamentos, doctor Carlos Camargo Asís:**

Quiero destacar la importadora de esta apuesta, a este proceso de regionalización a la que le han apuntado y con todo el compromiso le han apostado los departamentos que integran este bioma Amazónico, como lo son los departamentos del Caquetá, del Putumayo, de Guainía y de Guaviare. Este proceso de regionalización en virtud de la Constitución y de la Ley de Regiones, que faculta y da las potestades para lograr este proceso de constitución y de consolidación de las Regiones de Planificación y Administrativas, ¿para qué? para ir en busca de diferentes propósitos determinante para los diferentes departamentos, que sin duda alguna, las capacidades individuales de estos departamentos son sobrepasadas por estos procesos de regionalización, que al final del ejercicio pretenden es unir propósitos comunes y estrategias comunes, para lograr consolidar procesos de desarrollo y proyectos de gran impacto.

Quiero solicitar a la Honorable Comisión de Ordenamiento Territorial, que tenga en cuenta los argumentos esgrimidos por los antecesores en el uso de la palabra, toda vez que reviste de la mayor importancia para el desarrollo de estos procesos de regionalización, hacia un modelo descentralizado y autónomo de nuestros territorios, esto tiene que ver en gran medida con la importancia que son proyectos como lo son el desarrollo del Bioma Amazónico, el desarrollo del transporte intermodal, el bio-comercio, la sostenibilidad de proyectos productivos en esta región tan importante, de manera que quiero solicitar a esta honorable Comisión de Ordenamiento Territorial, que eleve concepto favorable sobre esta solicitud de regionalización.

**Presidente de la Asamblea Departamental del Caquetá, el Diputado Elías Gaitán Ortegón:**

En el Caquetá trabajamos bastante duro para conformar esta RAP, para darle las facultades al Gobierno, nos presentó un proyecto, de inicio se le hicieron algunas correcciones, se devolvió de la Asamblea, se hicieron las correcciones que pedían los diputados y trabajamos en ello, esto es muy importante y más importante aún que los próximos gobernantes le den la importancia a este proyecto como tiene que ser, a esta RAP.

Comprometidos con el departamento, comprometido con esta importante iniciativa que hoy esperamos se lleve a buen término y queremos seguir trabajando, seguir ayudando en estos proyectos que son muy importantes. También queremos que se tome en cuenta la alta deforestación que se está llevando a cabo en nuestro departamento, en Caquetá y en toda la Amazonia, cómo es la Serranía de Chiribiquete, la cual ha sufrido bastante y no es de pronto decir cuando ya se han talado miles de hectáreas de selva nativa,

sino prevenirla, porque vemos que suceden estas cosas, estos pronunciamientos se dan cuando ya han sucedido las cosas, por esa situación hemos venido apoyando este proceso y esperamos que tome forma, ya en esta plenaria hoy aquí, de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

**Representante de la Gobernación del Guaviare, doctor Edison Javier Martínez López:**

Representantes de las gobernaciones, con la cercanía y la hermandad de la región, pero con la lejanía de algunos procesos que no pudieron surtir efecto en el Vaupés y en el Amazonas. De parte de mí Gobernado, Señor Jesús Cadavid, de la administración departamental y de este Guaviare que les habla, muy buenos días, agradeciendo a Dios por permitir estar en este espacio, que aquel 24 de febrero desde la ciudad Florencia, que se veía tan alejado, señora Gobernadora, pero gracias a que se entendió por parte de estas administraciones, la responsabilidad e importancia del momento, se avanzó en el objetivo de lograr la regionalización de la Amazonia, que dicho sea de paso, es fruto del arduo trabajo legislativo, de este el Congreso de las regiones, quienes mediante el Plan de Desarrollo y la Ley de Regiones, se encargaron de fortalecer ese marco normativo que requerían las RAP, es por ello que allí no se habla de Putumayo, Caquetá, Guainía, Amazonas, Vaupés o Guaviare, se habla de Amazonia, es este llamado el que nuestras administraciones han escuchado y por eso aunque no ha sido fácil, hemos logrado un primer objetivo, estar acá, para hablar ya no de departamento sino de región, no hablar de vecinos sino hermanos, de paisanos, en torno al reconocimiento de condiciones particulares y con el fin de fortalecer la gobernabilidad y la institucionalidad en el territorio, para potencializar la búsqueda de consensos con actores claves para el desarrollo, así como para implementar mejores aproximaciones en las gestiones de asuntos públicos.

La conformación de la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia, se da en un momento histórico para el país, donde se han confluído fuerzas de distintos niveles de Gobierno e instancias internacionales, en pro de la preservación de nuestra selva amazónica, así también como el conocimiento público que el 5 abril de 2018, la Corte Suprema de Justicia mediante Sentencia 4630 de 2018, decide declarar a la Amazonia Colombiana, sujeto de derechos y ordenó al Gobierno crear mecanismos concretos para combatir la deforestación, enfrentar el cambio climático y proteger las generaciones futuras, será esta RAP invitada importante y por derecho propio a jugar un papel relevante en tareas de articulación y gestión, principalmente el cumplimiento de dicha sentencia.

La asociatividad territorial es una necesidad para la construcción de una estrategia integral, que permita de manera conjunta y articulada el

diseño de un modelo de desarrollo sustentable y competitivo para nuestra región, la realidad ambiental, social y territorial de la Amazonia Colombiana, demanda la necesidad de adelantar estrategias y acciones conjuntas en el marco de líneas identificadas, orientadas a mitigar problemas como el de la deforestación, pero que también permitan fortalecer temas de inclusión social, cultural, patrimonial y educativo, hablando sea de paso, sustentabilidad y sostenibilidad ambiental, de aprovechamiento de los recursos ecosistémicos, pensando en modelos de desarrollo social y económico acordes con la región y amigables con el medioambiente y potencializando la margen productiva de nuestros departamentos, con total respeto por las normas y las leyes de nuestro país, tendremos que afrontar temas como el arco de deforestación, y la manera de integrar y articular los esfuerzos que realizamos desde las administraciones, buscando maximizar para lograr mejores resultados.

Será tarea fundamental potencializar nuestras riquezas, para generar competitividad y buscar la tan anhelada o mencionada Innovación, para que nuestra oferta mejore, permitiendo dinamizar la región, sin perjuicio a participar con proyectos de inversión en el presupuesto de este mediante la RAP. Se hace necesario que pongamos a andar el transporte multimodal en la región, pues tres de nuestras gobernaciones no cuentan con vía carretable desde el centro del país y, por ende, debemos mejorar conectividad, por ejemplo, como la fluvial nos permitiría un mejor entendimiento entre gobernaciones, entre departamentos, ello sin ahondar el tema propio la conectividad de la región.

Hablar de la región es fundamental, de ella tendremos mucho más que significar, dos temas importantes, pero vendrán más interlocutores, la tarea por nuestra parte está hecha, nos hemos identificado como región, reconocernos qué es tan importante para la vida, hemos identificado nuestros pilares, nuestras necesidades, nuestras deficiencias, pero también nuestras potencialidades y es por eso que estamos acá golpeando la puerta de este el Congreso de la regionalización del país; pues han sonado las trompetas en el momento justo adecuado y en el momento indicado, pues es la COT, señora Presidenta y honorables Senadores, la indicada por ley para que en este momento podamos hacer historia en Colombia, por la humanidad, pero principalmente por nuestra región y quienes habitamos en ella, les pedimos muy respetuosamente dar concepto favorable a esta petición, que se hace humildemente pero con la mayor responsabilidad y conocimiento de que como región se pueden lograr los objetivos y metas trazadas, reitero que este es el momento de hacer historia y espero que en esa foto de esa página y en ese libro, seamos los presentes los llamados a tomarnos la misma.

### **Secretario de Planeación del departamento de Guainía, Freddy Páez Tolosa:**

Un saludo de nuestra gobernadora encargada, Luz Marina Molina. Esto empieza con el tema de la quema que hubo en Brasil, en la Amazonia y vuelca los ojos a la conservación de nuestro territorio amazónico en Colombia. Este es un proceso que lleva tres años de trabajo, de la mano de los gobernadores para que sea hoy una realidad el tema de la conservación, la reforestación, la protección de la selva, la minería ilegal y de cultivos ilegales, con los incentivos que hoy mencionó nuestra Gobernadora Sorrel, sobre el tema de los servicios ambientales, permitiría un ingreso a todos los pueblos indígenas para su conservación, mantenimiento y sostenimiento; permitir que la vida de esta población con que todo tiene una vida tiene un trabajo de conservación, una vida digna que ha hecho posible la conservación del medio ambiente, la política de extracción para el tema de minería hace mucho daño en Guainía. Nos hace mucha falta una política de extracción de los materiales reciclables, nosotros que hacemos con la basura que existe en esta zona, cómo hacemos para hacer la extracción, si es que esta basura que está allí que es posible extraerla no es negocio en temas de extracción, mover un kilo de transporte de material plástico cuesta 3.800 pesos, sacarlo, frente a los costos de venta en el centro del país no es negocio, tenemos que pensar en una política de este tema del reciclaje, porque si bien es cierto estamos recibiendo mucha carga de estos hacia nuestro territorio.

Plan de transporte multimodal: Guainía tiene una ventaja, tiene un río que es el río Guainía, pasa a ser el río Negro y se comunica con el Amazonas, allí sobre el Amazonas esta Manaus, nosotros tenemos una carretera habilitada, una vía terciaria que comunica el río Guainía con el río Inírida, esta comunica al río Inírida, se une al río Guaviare y eso permitiría que los productos de Brasil pudiesen ingresar de una manera más directa hacia el interior del país, igual que de nuestro territorio, nuestros productos salir por esta ruta. Ya el Guainía tiene varios puentes realizados que permitiría hacer y habilitarlo, pero no pensemos en una vía, pensemos en el tren, utilizar estos puentes y habilitar un tren que nos permite comunicarnos y esto permitiría el dinamismo económico de toda esta región; productos como la Manca, el Asai, en Brasil se le llama Asai, están siendo utilizados para productos de belleza, para bebidas energéticas, todo esto nosotros lo tenemos de la mejor calidad y se nos da de manera natural.

Esta es la oportunidad de fortalecer la economía indígena, nuestra propia economía para que podamos ser auto sostenibles, dejar de ser los territorios olvidados y marginados como muchas veces nos ven y nos tildan de pobres, ¿cuándo qué significa ser pobre para una comunidad indígena? esa es otra observación que quería tener en cuenta, permitir que estas rutas nos lleven a la

autosostenibilidad del Guainía y de toda la Región Amazonia.

Permítanos ser región, permítanos unirnos como protectores de la Amazonia, necesitamos cuidarla la Amazonia Colombiana para que sea para el mundo, eso es lo que necesitamos nosotros, que nos permitan unirnos, necesitamos políticas de extracción, sobre el tema de material reciclaje, denos la oportunidad de surgir en una economía natural.

**Presidenta: Honorable Senadora Laura Fortich:**

Tiene el uso de la palabra el doctor Carlos Hernán Castro, Amazonólogo del departamento del Putumayo.

**Amazonólogo del departamento del Putumayo, doctor Carlos Hernán Castro:** Imagínense que hubiese una máquina capaz de coger toda la contaminación del aire, guardarla adentro y de residuo darnos agua y oxígeno, ¿la comprarían? Pues esa máquina es un árbol, y en la Amazonia hay 400 mil millones de árboles según las notas de Antonio Nobre, un destacado estudioso de la Amazonia, que están aportándole la atmósfera 20.000 millones de toneladas de agua diarias. Voy a hacer una comparación, el río Amazonas que le aporta el 20% del agua dulce de todo el planeta, a los océanos aportan 17.000 millones de toneladas, estos 20.000 millones de toneladas diarias que le aporta a la atmósfera, son las responsables de garantizar que exista el producto interno bruto de toda Sudamérica y saben dónde ocurre eso? en nuestra Región Amazónica.

Hoy este proyecto, esta iniciativa, de manera concreta se concilia con algo que naturalmente somos, pero que la historia y la política ha cercenado a fraccionado, nosotros somos Amazonia por naturaleza y hacía ya tenemos que volvernos, cuando estamos hablando de la RAP Amazonia, estamos hablando de la posibilidad real de recuperar nuestra condición y hay que pensar en cosas distintas en nuestra Región Amazonia, allá hay que pensar en una economía de selva, en una economía de los bienes de uso común, en una economía en donde se entienda que la conservación ambiental se aleje de la biología de la conservación y se convierte en un sistema productivo, para que nuestros indígenas y nuestros campesinos como siempre lo han hecho, se dediquen a conservar la Amazonia y ese sea su trabajo, hoy eso es absolutamente posible.

Ya decían mis antecesores, 4.500.000 hectáreas se quemaron en Brasil y en Bolivia, esos son dos departamentos de Putumayo más o menos, nuestros departamentos tienen 2.500.000 hectáreas, que significa cuando 4.500.000 mil hectáreas de bosques que contenían la contaminación que procesaron durante miles de años, se libera a la atmósfera; como sistema nosotros vamos a sentir eso y tenemos que estar preparados porque van a venir cambios en los sistemas de lluvia, van a

haber cambios en los procesos de floración, van a haber cambios a nivel micro regional del tema de las temperaturas, cuando decimos la RAP Región Amazónica, estamos cambiando la historia, porque estamos siendo consecuentes con una realidad natural de nuestra región.

Yo estoy aquí porque estoy convencido que eso es posible, yo estoy aquí porque sé que ustedes también hoy están cambiando la historia y lo van a hacer posible, vamos a crear la RAP Amazonia para que allí surjan mecanismos como los que acabo de plantear, la conservación ambiental como un sistema productivo; imagínense lo dantesco qué pasa con la Amazonia, para titularte un pedazo de tierra se utiliza la unidad agrícola familiar, más o menos como 52, 60 hectáreas, pero la ley dice que tienes que tener tres cuartas partes productivas y desde la visión andina discúlpeme, las tres cuartas partes productivas en la montaña, en el piso, es la selva abajo, eso es ilógico, nosotros tenemos que pasar de la unidad agrícola familiar a la unidad ambiental familiar, en donde el criterio para la titulación de la tierra sea ecosistémicos, socio ecosistémica, y si alguien necesita 500 o 1.000 hectáreas para titularse, se las titulamos, porque van a ser para la conservación y van a entrar inmediatamente en una figura que ya existe como reserva de la sociedad civil, si ustedes hoy permiten que se cree la RAP Amazonia, vamos a tener posibilidades para que esa meta de bajar a cero la deforestación en el año 2020, al menos la podamos alcanzar en unos 10 años, sino la situación es dramática y calamitosa.

**Secretario de Planeación del departamento del Caquetá, doctor Mauricio Zapata:**

Se ha dicho de muchas maneras la importancia que tiene la creación de la Región Administrativa de Planificación RAP Amazonia; la importancia que tiene para cada uno de nuestros territorios, realmente preservar esa naturaleza, ese pulmón como lo han llamado algunos acá, hemos escuchado a cada una de las personas con estadísticas y con cifras reales de lo que aporta la Amazonia para el mundo y la importancia que tiene, no solo en materia de una dinámica económica diferente para nuestras regiones, sino de seguir preservando y dándole a los territorios, a la comunidad indígena, a las personas que viven realmente del campo, una alternativa diferente con responsabilidad y que podamos seguir disfrutando y que nuestras generaciones puedan seguir disfrutando esta Amazonia.

Desafortunadamente el departamento del Caquetá viene ocupando el puesto número 1 en deforestación; preocupante para un territorio donde realmente cada uno hace lo que quiera por sacar ventaja económica, ya sea en actividades ganaderas, minería ilegal, grupos armados, un departamento donde hemos sido golpeados por los diferentes conflictos armados y sociales que hemos vivido durante tantos años en nuestro país y que necesitamos realmente que entre todos,

tiremos este flotador, que ha nacido desde 4 años, hace 4 años con el acuerdo de voluntades cada uno de los gobernadores, donde quieren realmente que esto quede inmerso en esas grandes iniciativas de los Gobiernos Nacionales, como es la Ley de Regiones y que necesitamos conformar esta Región Amazónica para preservar esa Amazonia, por eso les pedimos a ustedes que nos ayuden para adelantar esta Región Administrativa y de Planificación, porque realmente lo necesitamos y esto no es para las regiones que la conforman, sino para toda Colombia y porque no decirlo, para todo el mundo.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Vamos a dar la palabra a la representante de los campesinos y al representante ambiental del departamento de Guainía, quienes para estar hoy aquí y poder intervenir por tres minutos, tienen que quedarse 5 días en Bogotá. Tiene la palabra la doctora Nidia Zulay Linares, de la Asociación de Campesinos para la Sostenibilidad Zona RAMSAR, Presidenta de la Asociación.

**Asociación de Campesinos para la Sostenibilidad Zona RAMSAR, doctora Nidia Zulay Linares:**

Soy líder campesina, hija de colonos campesinos, madre indígena de la etnia curripaca orgullosamente, siempre se habla de las diferencias de colonos, campesinos con indígenas, lo he vivido durante casi 40 años.

Como líder me he enfocado en cerrar esas brechas, en buscar los puntos de unión entre indígenas y campesinos, se los voy a nombrar, cómo es el sentido de pertenencia por el territorio, la conservación de los recursos naturales, el uso sostenible de estos, la recuperación del conocimiento ancestral en la medicina botánica, la valoración y el respeto por la riqueza humana que poseemos por ser territorio pluriétnico y pluricultural, si ustedes se pueden dar cuenta, los problemas que aquejan a los colonos campesinos son los mismos que afectan a los pueblos indígenas, como el conflicto armado, el ingreso agreste al territorio donde Guainía, y el bajo costo de vida; el transporte, el difícil acceso a la salud, la educación, a los servicios básicos sanitarios, la tenencia la propiedad rural, el solo hecho de poderse beneficiar con los proyectos de orden regional y nacional.

Los territorios indígenas están blindados jurídicamente por la seguridad de los resguardos indígenas, sin embargo, en lo relacionado a tenencia rural de los campesinos, existe desorganización por absoluto desconocimiento y desinterés del Estado por cumplir el artículo 64 contemplado en la Constitución, así que para nosotros como campesinos es imprescindible la legalización de la tenencia rural; esos campesinos llevan cerca de 50 años asentados en ese territorio, trabajando e invirtiendo en un terreno que no es

de ellos, y eso desencadena en que no pueden tener ciertos beneficios que el Estado les pueda proveer; el aislamiento geográfico de Guainía ha permitido que el comercio se dé por productos provenientes del interior del país, incluso de los países fronterizos, lo que no fomentan un flujo económico que favorezca a la región, hasta la seguridad alimentaria, incluso la soberanía alimentaria se ve afectada por esta dinámica de comercialización a pesar que en la región se ha demostrado que tenemos la capacidad de producir nuestros alimentos.

Para nadie es un secreto que los campesinos han sido estigmatizados como depredadores de los recursos naturales, por la tala de bosques para incentivar cultivos agrícolas y ganadería, se necesita que el Estado promueva otras formas de producción de alimentos para abastecer los centros urbanos antes de castigar a quienes trabajan con las uñas y el sol a cuestas todos los días de su vida. Como campesinos tenemos la conciencia que el momento de actuar es ya, que estamos entrando en una fase sin regreso, si no hacemos un cambio radical en la forma de producción de comida, así nuestras acciones parezcan pequeñas.

Estamos convencidos que muchas acciones pequeñas van sumando para mitigar el tan temido cambio climático, sin embargo, esa misma posición geográfica de Guainía favorece a la región por ser parte de ese bioma Amazónica que de tanto han hablado acá, un ecosistema de transición entre la Orinoquia y la Amazonia; somos ricos en biodiversidad lo que se traduce en un gran potencial en el uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, los no maderables, como la Mamag, tenemos el ceje, el camucamo, la palma de chiquitiqui, palma de moriche, la fauna, encontramos el sistema de los peces ornamentales, los peces de consumo, **así como el fomento del ecoturismo en el avistamiento de aves, pesca deportiva, turismo científico, solo** por nombrar algunos, y qué decir de la valoración de los servicios y los bienes ecosistémicos que ofrecen nuestros bosques.

Después de argumentarles de manera breve la situación socio-cultural, producción agropecuaria y potencialidades que existen en Guainía, es necesario que se impulse el progreso dentro de un marco de contexto diferencial, y destacando que hacemos parte de esa Amazonia con Guaviare, Caquetá, Putumayo, Vaupés y Amazonas, por compartir este bioma Amazónico y reconociendo mundialmente que somos valorados como una reserva estratégica, como el pulmón del mundo; tenemos la responsabilidad de aunar esfuerzos, formar un gran bloque para defender nuestro territorio y toda la riqueza que poseemos.

Hace 40 años existe el tratado de cooperación amazónica y a propósito de la destrucción que sufre nuestra Amazonas en otros países, es hora de ponerlo en marcha, de accionarlo en pro del desarrollando armónico, fomentando sistemas

de producción sostenibles, corredores de conectividad que se convertirán en creadores de vida faunística y florística; **la creación de esta RAP nos da la oportunidad de fortalecernos como unidad amazónica, para gestionar recursos encaminados al cumplimiento de las líneas estratégicas propuestas, pero desde todas las direcciones, todos los departamentos y no de manera parcializada,** es imperativo que el sector productivo agropecuario se afiance en la reconversión de sus tradiciones formas, tradicionales formas de producción hacia una cultura orgánica, hacia una ganadería bovina y porcina sostenibles, este es un trabajo conjunto desde las comunidades de base, que en últimas somos los cuidadores de nuestro territorio, las entidades públicas, la empresa privada, ONG, tanto del orden nacional como Internacional, de esta manera podemos detener la deforestación e iniciar procesos de restauración y reforestación de los bosques. Respetuosamente los invito a todos a participar por la vida y por la Amazonia y aprobar esta RAP que hoy se propone,

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Doctor Óscar Mauricio Ortiz, Representante de la Asociación Reciclemos del departamento de Guainía.

**Asociación Reciclemos del departamento de Guainía, Óscar Mauricio Ortiz:**

Saluda en lengua ancestral, buenos días en lengua indígena curripaca. Soy representante de la Asociación Reciclemos desde el 2006. Uno diría Guainía no genera residuos sólidos, pero estábamos recuperando en el 2006, 10 toneladas mensuales, en el presente estamos recuperando 120 toneladas mensuales; anualmente estamos recuperando 1.440 toneladas de residuos sólidos generados por la población iniridense.

Inírida ha crecido los últimos 20 años demasiado, dejó de ser un pueblito, pasó a ser ciudad, a una ciudad capital y trajo muchos problemas ambientales, sociales y una tasa de desempleo alta; si usted no es profesional, si usted no tiene un título o si usted no tiene una empresa, no es nadie. En este momento, el reciclaje es un gran apoyo para las familias desplazadas y a las familias Venezolanas, hay más de 2.000 Venezolanos en Inírida.

Agradecemos que este proyecto sea un apoyo para el cambio climático, porque Inírida es tierra de muchas aguas, por donde usted camine va a encontrar agua y el agua es vida. También estamos trabajando como asociación con los Presidentes y los capitanes indígenas de las comunidades, donde encontramos que el turismo es la gran ayuda a subsanar todas las debilidades y ayudar a que las familias tengan una mejor calidad de vida.

Encontramos turismo de observación de aves, el turismo de observación, senderos ecológicos, encontramos los petroglifos, cantidad de

biodiversidad; uno llega a Bogotá y dice, está es la selva de cemento; agradecemos nosotros que estamos generando en el pulmón del mundo oxígeno, para que aquí ustedes tengan un mejor aire y qué tanto nosotros en Inírida, gozamos, pero aquí carecen: Nosotros vivimos en el Amazonas y Amazonas es el pulmón del mundo y la gran ayuda a este cambio climático.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Tiene la palabra el doctor Lorenzo Andrés Vargas, representante del sector ambiental y cooperación de la región.

**Representante del Sector Ambiental, doctor Lorenzo Andrés Vargas:**

Cuando uno dice, somos del Putumayo, somos de Caquetá, somos de Guaviare, de Guainía, en el resto del mundo no saben de qué estamos hablando, pero si le ponemos el apellido Amazonia, ahí sí nos reconocen y somos importantes para el mundo, por eso la importancia de la Región Amazónica, de identificarnos como región y cuando hablamos de ordenamiento, sabemos que en nuestro territorio tenemos parques nacionales naturales, resguardos indígenas, tenemos Ley Segunda de 1959, tenemos zonas de reserva campesina, tenemos distritos de conservación de aguas y suelos, y cuando hablamos de ordenamiento nos ponemos con el propósito dónde va ser el desarrollo y qué tipo de desarrollo necesitamos y es ahí donde la Amazonia, decimos, que el desarrollo tiene que ser bajo en emisiones de carbono a partir de la oferta que tenemos y la oferta que tenemos son servicios ecosistémicos.

Señores Senadores, la solicitud es que trabajemos en un modelo diferenciado para la Región Amazónica, un modelo de desarrollo bajo en emisiones; con la Gobernadora Sorrel, tuvimos la oportunidad de ir el año pasado con los otros cinco gobernadores, a Lima Perú, donde nos encontramos con los gobernadores de la Región Amazónica de Perú, allá asociados hace 10 años y vimos las bondades que tiene esa asociación de gobernadores frente al resto del país y cómo han evolucionado en procesos de desarrollo, y por eso nosotros queremos formarnos como Región Amazónica, para poder vincularnos al grupo de trabajo de gobernadores por el clima de los bosques a nivel mundial, hacen parte 10 países, el departamento del Caquetá está vinculado, pero yo invito al departamento del Putumayo, a Guaviare, a Guainía, a Amazonas y a Vaupés, a que se vinculen como bloque en este grupo a nivel mundial que trabaja por los bosques tropicales.

Hago dos peticiones desde la Región Amazónica, uno, votar favorablemente este ejercicio de regionalización que no es nuevo, desde el CORPES de la Amazonia se viene hablando de Región Amazónica, desde la planificación, pero es hoy en día que tenemos que hacerlo real, de la Región Amazónica la venimos hace hablando

años, desde la legislación, desde las entidades territoriales, el CORPES fue la primera iniciativa de planificación amazónica y hoy queremos que se vea materializado a partir de la RAP Amazonia.

Una segunda petición, es que ante el Senado y el Congreso de la República, tramitemos una ley de estampillas anti deforestación, para que los departamentos amazónicos nos veamos beneficiados y vincular a un proceso de desarrollo bajo en emisiones; que haya una estampilla específicamente para vincular este tipo de desarrollo, a partir de los servicios ecosistémicos, honorables Senadores, creemos que si llevamos esta bandera en el Senado, de generar una estampilla anti forestación, sería muy importante, tenemos el acuerdo de París que está firmado, hay unos compromisos de país y creemos que lo que necesitamos es orientar la inversión pública y privada en estas regiones. Está en las manos de ustedes, en las manos nuestras como cooperación, en las manos de nosotros como líderes y técnicos de la Región Amazónica, evitar los procesos de deforestación, muchas gracias y esperemos que esto se lleve a un feliz término.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Agradecerles a quienes intervinieron, sobre todo el esfuerzo que han hecho para trasladarse a la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República. Hemos escuchado representantes de cuatro departamentos, Gobernadores, al Presidente de la Asamblea de uno de estos departamentos, hemos escuchado representación de los campesinos, hemos escuchado la representación de los indígenas y hemos escuchado la representación ambiental, les agradecemos todos esos elementos que nos han dado, tanto al coordinador como a los ponentes de este proyecto de ley, para su justificación y concepto final para la presentación de este proyecto. Tiene la palabra la honorable Senadora María del Rosario Guerra.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Cuanto me alegra este esfuerzo de sumar voluntades en la Amazonia Colombiana para hacer uso de una de las herramientas que da la ley, conformar una Región Administrativa y de Planificación. Lamento que el Amazonas y el Vaupés no hayan podido sumarse en esta primera fase a esta propuesta de RAP, pero ellos pueden entrar en cualquier momento, no tienen cerradas las posibilidades a futuro; estoy segura una vez avance este proceso, ellos también lograrán hacer parte de este instrumento de planificación.

Me preocupa que tengan una expectativa demasiado alta con la RAP, en el sentido que se crea que la RAP es fuente de recursos y se pierda el sentido de la Región Administrativa y de Planificación, de poder llegar a consensos sobre esos proyectos que son estratégicos y prioritarios

para el desarrollo de la región y que unidos los esfuerzos puedan gestionar para poderlo sacar adelante.

En la segunda reflexión que quiero hacer, escuché aquí, sobre todo a la comunidad, es que la Amazonia como otras regiones de Colombia y del mundo, están viviendo cuatro fenómenos que hay que tomar muy en cuenta, y que parte de la estrategia de la RAP deber ser mirar el proceso de Urbanización, bien lo decía aquí el líder del Inírida, del Guainía, cuando habló de los impactos que está teniendo el dejar de ser un municipio rural a comenzar a hacer una zona urbana con características propias de ciudad capital, eso va afectar a una región especialmente como esta, que tiene un territorio de cerca de 40.5 millones de hectáreas y donde la densidad poblacional es tan baja y la ruralidad tan alta, tiene un Impacto significativo.

Segundo, el envejecimiento poblacional, ¿por qué? porque parte de lo que ustedes han planteado aquí, se basa sobre todo en el turismo, gran parte de la estrategia de ustedes, un turismo sostenible, no se puede olvidar que el mayor volumen de turistas está en personas adultas; eso ha sido una característica especial para ir preparando la región para recibir ese turismo, además de la infraestructura que se requiere.

Tercero, reto que implica la tecnología para una región como esta: Aquí hablaban de las basuras, de los desechos sólidos y se hablaba fundamentalmente del plástico, pero es el manejo tecnológico de las basuras en esta región; nos tenemos que mover a que haya mayor acceso a telefonía móvil, a internet, y nos tenemos que ir moviendo a que escuelas, hospitales, etc., tengan una mejor conectividad desde el punto de vista tecnológico, hay que hacer un manejo de esos temas, porque hoy ustedes son de las regiones más aisladas tecnológicamente, pero a su vez son de las que más tiene implicaciones; cuando tuve la posibilidad en el Ministerio de impulsar el satélite Colombiano, que al final no se pudo adjudicar, en gran medida era para cubrir este 40% del territorio que no le es fácil hacer uso de la tecnología, luego vino la red de fibra óptica que está subutilizada, pero ustedes necesitan avanzar tecnológicamente, pero también saber manejar esos residuos.

Un cuarto tema de la agenda, la sostenibilidad ambiental. Hablaban ustedes de dos temas, uno el de la protección, pero el otro, el de la producción, por eso el Gobierno del Presidente Iván Duque en su Plan de Desarrollo, plantea producir conservando y conservar produciendo, para tener ese balance y ese equilibrio y en el Plan Nacional de Desarrollo hay un capítulo especial, un pacto por la Amazonia, con el firme propósito de poder tener ese componente de conservación.

Dicho esto, el tema para la RAP, poder darle dentro de este nuevo proyecto del catastro multipropósito, que ya comenzó a desarrollar

el Gobierno del Presidente Duque, es poder tener claro cuáles son las zonas según vocación productiva, que va a tener la región, para que como dijo aquí uno de los intervinientes, si tienen 70 hectáreas de unidad agrícola familiar y el grueso de esas hectáreas de unidad agrícola familiar, son hectáreas de protección porque son bosques, hay que tomar una decisión y parte del apoyo que pueda dar la RAP, es orientación sobre ese manejo para la agricultura, para la protección de bosques o para otro tipo de actividad.

Aquí se habló y quiero rescatar el tema del turismo, porque están haciendo bastante énfasis y me parece lógico, en el turismo como fuente de riqueza, de ingreso, como fuente de desarrollo. Estuve hace tres semanas en el Caquetá y le decía mire, en esta Comisión hicimos un debate sobre Taganga y otras regiones de gran afluencia de turismo, es el riesgo depredador del turismo; que desde un principio está RAP tome en consideración esos aspectos, Colombia tuvo este año más de 5 millones de turistas, no tengo la cifra de cuántos tuvo la Amazonia, pero si esto no tiene desde ya cultura, la verdad que se vuelve depredador y algo que puede generar riqueza, se vuelve por el contrario, una fuente de deterioro y de pauperización, porque terminan acabando, no solo por la deforestación sino por el mal manejo que se hace de las zonas.

Celebrando este avance importante, lamentando que todavía no esté el Vaupés y el Amazonas, quería hacerle estas reflexiones e invitar sobre todo a que aquellas dificultades que tuvieron los CORPES, no se repitan en las RAP, sino que, por el contrario, ahora que hay nuevos gobernadores, nuevos alcaldes, pueda aprovecharse esta herramienta de la Ley de Regiones.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Nos comentaba el Director de la Federación Nacional de Departamentos, que él tiene el compromiso de traer tanto al Gobernador electo del Vaupés, como el Gobernador electo del Amazonas para el día de la votación. Continuamos con el honorable Senador Eduardo Pacheco.

**Honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello:**

Voy a sumarme a los saludos protocolares de tal manera que podamos economizar el tiempo. Si hay un acierto en el Constituyente del 91, ese acierto tiene que ver con la constitución y creación de las Regiones Administrativas y de Planificación, que dio la posibilidad que se pudieran gestar y se pudieran constituir, creo que con esta es la quinta, si hay en común intereses y propósitos en las ya creadas, creo que en esta hay mayores intereses comunes y mayores propósitos comunes; el camino a recorrer es llegar algún día a la autonomía, ese es el camino a recorrer, que llega un momento que inclusive hasta el mismo IVA pueda ser captado por las regiones y también puede ser administrado

por ellas, ya la Constitución está envejeciendo y no hemos logrado ese propósito que se gestó en la mente de los Constituyentes, de ser así tenemos que ser completamente claros, que luego determina esta Audiencia en lo que tiene que ver con este servidor, estaremos con toda seguridad apoyando la creación de la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia; los puntos comunes son evidentes, entrar nosotros otra vez a delinearlos, es como una pérdida de tiempo, pero si queremos decirle que creo que hay un común interés y propósito de esta Comisión de que esto se haga realidad.

**Presidente:**

Tiene la palabra el Senador Jorge Londoño.

**Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Quiero leer dos noticias del *Tiempo*, una decía, “*Nuevos cambios en la territorialidad se harán en las próximas semanas para facilitar la coordinación de las políticas de desarrollo para el Oriente Colombiano*”; la otra decía: “*El fondo de inversiones regionales destinó un presupuesto de más de tres mil millones de pesos para la ejecución de los programas que se presenten en el período...dentro de los 800 proyectos que fueron presentados, se dará prioridad a la ejecución de un programa de información regional, la descentralización administrativa, la asistencia técnica para mejorar los recursos hídricos, potabilizar el agua en algunos municipios y contratar diseños de acueductos, alcantarillados y relenos sanitarios, prevención y atención de desastres, de acción turística para la región*”. Estas son noticias de 1991, cuando funcionaban los CORPES, no se preocupen que yo voy a votar a favor obviamente, pero quiero dejar una constancia histórica, esto no va a funcionar, estas instituciones que inventamos los legisladores, esta RAP, van a tener la misma suerte de los CORPES, por una razón muy sencilla, porque es que no existe una obligatoriedad para que el Gobierno Central asigne esos recursos de acuerdo a las decisiones que tomen autónomamente los departamentos, por eso es importante insistir en lo que planteaba la Senadora María del Rosario, no se creen tantas expectativas, es decir, no vamos a solucionar el problema del tren y de las vías, ni lo de la titulación de tierras, ni lo de la deforestación, ni lo de los problemas de los campesinos, eso no se va a solucionar con esto. Pero sí tiene una gran ventaja, obviamente, y a esa cultura de la asociatividad, eso ya es algo y dentro de esa visión pesimista que tengo de estas instituciones, pues hay que encontrarle algo positivo; pesimista porque la historia es una cremallera entre el pasado y el futuro, Einstein decía “*Si quieres hacer lograr éxitos y lograr cosas nuevas no hagas siempre lo mismo*” y nosotros hacemos lo mismo, entonces los CORPES fracasaron y nosotros inventamos las RAP, la misma cosa, pero dentro de estos procesos de planificación que son



modelos de descentralización, no de autonomía, diría que casi ni descentralización y autonomía, decíamos que es importante, entonces todo este proceso de asociatividad.

Los teóricos de la participación dicen que cuando se emplea una de estas herramientas, lo importante no es ser parte activa sino tomar parte activa, y por eso es importante tener en cuenta que lo que une toda esta región, no es únicamente los problemas ambientales, la reserva que tenemos ahí, sino algo que es fundamental y es esa cultura, esos territorios sagrados, esos resguardos de nuestros indígenas, de nuestros hermanos mayores, esa cosmovisión es quizá más rica que lo ambiental, nosotros en Colombia no hemos podido construir Nación, nosotros no somos una Nación y no somos Nación porque no hemos podido compartir una misma cultura, en cambio nuestros hermanos mayores sí lo han hecho, por ello, por eso a ellos no se les dice el territorio U'wa o el pueblo U'wa, si no la Nación U'wa, porque tienen cultura y comparten esa cultura.

Dentro de la documentación que nos pasaron para el estudio, no hay datos suficientes que evidencian la participación de esas comunidades indígenas, me comuniqué con la UNIC con la OPIAC y ratifican que en realidad el proceso de participación de ellos para construir esto, no fue lo suficientemente claro e importante para hacer esta propuesta y entonces lo único que desde mi perspectiva pesimista, tiene esto de importante y es la de construir una cultura asociativa y no metemos de una manera eficiente, efectiva y eficaz, a lo que es más importante de esa región, que son nuestras naciones, nuestras comunidades indígenas, pues podría haber una falencia, puede que yo esté equivocado y entonces sería importante que me dilucidaran esta duda, porque en los documentos que se allegan no encontramos esa prueba de participación, para su tranquilidad, yo votaré positivamente este proceso, no quiero pasar a la historia como el aguafiestas de la creación de esta RAP, pero es la crítica que le he hecho a todas las RAP.

Vicepresidenta, honorable Senadora Laura.

Continúa

**Honorable Senador Feliciano Valencia Medina:**

Quiero valorar el esfuerzo que escuché de algunos ponentes, sobre el acercamiento de poblaciones indígenas y campesinas, respecto a unas alianzas que se tienen que dar en términos de aunar esfuerzos para ir avanzando en una visión de desarrollo que aquí se está planteando. Quiero dejar como constancia Presidenta, como lo decía el Senador Londoño, yo no sé si en la fase de preparación de todo lo que es la RAP, se consultó a los pueblos indígenas y sus organizaciones; en la fase de implementación se tiene que tener en cuenta la participación y la incorporación en la discusión de organizaciones, autoridades

ancestrales, políticas, espirituales, porque es que aquí se está discutiendo el desarrollo, la generación de riqueza, la planificación y la administración de la Región de la Amazonia.

Ya está planteando el tema de la inversión, aquí hay que tener sumo cuidado porque hay discusiones muy sensibles respecto a seguridad jurídica territorial, una cosa es un resguardo, una cosa es un territorio ancestral, otra cosa son corredores ambientales de especial protección y es ahí cuando tenemos que manejar el tema con mucho cuidado, porque hay salvaguardas constitucionales y el derecho internacional humanitario, que hay que tener en cuenta a la hora de la planificación y la concreción, sobre todo de la inversión y las gobernanzas en estos territorios.

Comentarles que la OPIAC y la COICA, la COICA que confluyen las cuatro naciones, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia, y la OPIAC se vienen trabajando una noción de Región Amazónica desde los pueblos ancestrales, aquí estamos planteando la RAP y ellos están trabajando la Región de la Amazonia, involucrando estas naciones y los pueblos fronterizos que hay allá, así que esto hace un poco más complejo la situación y por eso ruego a que de verdad en la fase de implementación, si fuere el caso, involucren a todas las organizaciones, para que ellos vayan dejando sus puntos de vista y posiblemente llegar a ese ejercicio de interculturalidad que aquí se ha planteado y traído a buena ocasión.

Por el otro lado, yo también me uno; el instrumento normativo es la RAP, muy importante, pero el reto más grande es cómo se le asignan los presupuestos para que estos proyectos puedan funcionar, si no nos queda solamente con el instrumento y me uno, generamos una expectativa que después no nos va a llevar a lo que aquí se está planteando, estamos soñando en términos de desarrollo de esta región tan importante como es la Amazonia Colombiana, quería hacer esas observaciones y anunciar mi apoyo a esta iniciativa, porque insisto, más allá de lo que resulte, me uno a lo que aquí se ha planteado, la unidad es lo más importante y eso es lo que se debe preservar.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Senador Pacheco, tiene la palabra.

**Honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello:**

Respecto a la seguridad, se ha hablado del tema ambiental, biodiversidad, hidrología y demás, pero pasé por alto la seguridad; este es punto en común en Putumayo con la inseguridad tan tremenda; Caquetá, Vaupés, Guainía; sería interesante que tuvieran en cuenta ese aspecto dentro del desarrollo de implementación de la RAP, una vez aprobada.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Para terminar y concluir esta Audiencia señora Gobernadora, me gustaría que respondiera a las peticiones, entre esas las dos Senadores frente y a las de las comunidades indígenas.

**Gobernadora del departamento del Putumayo, doctora Sorrel Aroca:**

En primer lugar, agradecerles a los honorables Senadores y Senadoras la atención y el cariño profundo que han manifestado con sus intervenciones, eso demuestra el interés que se tenga.

Con las acotaciones que ustedes han hecho, en primer lugar, como lo diría nuestro Director de la Federación Nacional de Departamentos, uno de los desarrollos de la regionalización del país y que el Congreso definitivamente ha sido un protagonista, es el permitirnos descentralizar a través de la unidad de departamentos, de regiones, parecidas, similares, con intereses con propósitos comunes.

Senadores, permitirnos legislativamente, eso es un gran paso que ha dado el Congreso, permitirnos pensar en trabajar por nuestro propio desarrollo, esto es pensar desde la región y no desde el escritorio y por eso estamos aquí; ustedes han escuchado los diferentes voceros de los diferentes departamentos que hoy hicimos presencia, del sector campesino, de las preocupaciones que tenemos, también hablamos de todos esos proyectos que hemos ansiado y que requieren de inversiones fundamentales.

Una Región Administrativa significa el primer paso para unir entornos comunes, pensando primordialmente en el desarrollo de potencialidades de una región en medio de sus ecosistemas sostenibles como la Amazónica, sin desconocer ninguno de sus actores fundamentales, ni de sus dinámicas presentes en territorio, una de ellas por supuesto como lo diría el Senador Eduardo Londoño, el Senador Feliciano, son sus comunidades indígenas que son una de sus mayores riquezas, su autodeterminación, la necesidad de supervivencia; como ya lo escucharon por parte de Visión Amazonia, son más de 60 pueblos indígenas que perviven en la Región Amazónica y precisamente, honorables Senadores Londoño y Feliciano, si esta Ley de la Región Administrativa y presupuestal de la Amazonia, cuenta con la venia de ustedes y de su voto positivo, precisamente porque hago parte de la comunidad del pueblo Cansa, del municipio del departamento del Putumayo, precisamente son ellos los que tienen que autodeterminar sus propios proyectos y su propia necesidad de desarrollo, desde su cosmovisión, de respeto a su gobernanza, a su territorialidad y por qué no aprender de las comunidades indígenas, como ellos han sabido convivir con la Amazonia, como no son depredadores, como realmente ellos nos enseñan y cómo podemos aprender en

esta experiencia y con la venia de ustedes, pueda darse, como comentaba nuestra Senadora con relación al turismo, si es algo que nos preocupa, hemos visto algunas situaciones que se han presentado en el departamento de Amazonas, en Leticia precisamente; no es que desconozcamos ni pretendamos desconocer las grandes cadenas hoteleras, para nada, pero el turismo en nuestra región y lo estamos haciendo en varios de esas, debe tener como eje fundamental, el turismo comunitario, que genere dinamismo económico a través de una economía emergente para la gente, que ese dinamismo se siente, pero como usted lo dijo, con responsabilidad, nos estamos adentrando en turismo biodiversos, como el turismo científico, estamos generando especialidades en el turismo científico, en naturaleza, en el turismo paisajístico, en el agroturismo, en el turismo de bienestar y por supuesto en el etno-turismo; con la venia de nuestras comunidades indígenas, las experiencias como usted lo diría honorable Senadora, en algunos casos negativas, de cómo el turismo solamente beneficia a algunos pocos, cómo depreda, cómo genera en algunos ecosistemas el desequilibrio, lo hemos vivido en muchas regiones del país y con esta constitución de la RAP de la Amazonia, precisamente queremos basarlo en un turismo comunitario, es decir, que respete su entorno y sea sostenible y especializado para que estas personas de otras regiones del planeta, que tienen un poder adquisitivo, unos recursos mayores, o las personas ya pensionadas que tiene otro poder adquisitivo, precisamente a través del turismo científico, de avistamiento; el turismo de bienestar que generan nuestras comunidades indígenas.

En Putumayo tenemos un ejemplo bellísimo de como comunidades de Putumayo a través del modelo de salud tradicional de nuestros indígenas, están haciendo llegar a muchos turistas que quieren sanar su cuerpo, su espíritu, y equilibrarse con la naturaleza, eso es bonito porque a través de nuestros indígenas estamos compartiendo el desarrollo que nosotros tenemos y que durante mucho tiempo ha estado escondido, que no nos habían dado la confianza para dárselo al mundo.

Así mismo, comentarles que, por supuesto, los gobernadores actuales de los departamentos que hemos radicado la solicitud de concepto ante la Comisión de Ordenamiento Territorial, tenemos muy claro y así lo hicimos a través de nuestra distribución presupuestal, que el 0.2 de los ingresos corrientes de libre destinación van a ser un aporte anual desde nuestras regiones, este será un presupuesto que mínimamente generará una dinámica de administración y para el honorable Senador Pacheco y el honorable Senador Londoño, que nos manifestaban la preocupación de que tenemos grandes expectativas a través de la constitución de una Región Administrativa de la Amazonia, que de pronto no nos vayamos a estrellar generando tanta expectativa; tenemos muy claro que esta Región Administrativa puede canalizar recursos del orden internacional. Hoy

el planeta entero está mirando cómo conservar la Amazonia y sobre todo, hay una solidaridad internacional impresionante, porque uno de los objetivos de llamar a la unidad desde la Región Amazónica, es proteger la Amazonia, desde la Región Amazónica Colombiana se hace un llamado al país y al mundo, para proteger la Amazonia con un modelo de desarrollo propio, que genere potencialidades de la Amazonia Colombiana, pero respetando su sensibilidad en sus ecosistemas y que el mundo está dispuesto a demostrar su solidaridad a través de diferentes programas, planes y proyectos, créanme que esta RAP en lugar de quitarle al país le va a poner, porque son muchos los recursos que pueda traer.

Para finalizar les voy a hablar de manera personal, yo soy una Gobernadora saliente, estoy a menos de dos meses de entregar un mandato que fue para mí un privilegio, para mí fue un privilegio como indígena, como mujer, poder haber sido la primera mujer gobernando un departamento que tiene complejidades, pero son más las cosas hermosas que tiene el departamento y la región. Como mujer y como ciudadana Putumayense, quisiera decirles a ustedes que además este reto de la unidad de una región, también obedece a una promesa, a una herencia hecha a nuestros ancestros, nuestros antepasados indígenas y campesinos, nuestros hombres y mujeres, los hijos de nuestros hijos que vienen, los que están por venir, merecen vivir en una región diferente; hoy muchos de los habitantes de la Región de la Amazonia Colombiana, viven en la miseria, en situaciones de miserableza y estamos aquí luchando por retomar la dignidad; merecemos dignificar la vida del ciudadano amazónico, la Amazonia no es un museo, muchos creen que a la Amazonia no hay que tocarla, cuidado toca ese árbol, cuidado va y pisa mal, a la Amazonia, ni a los ciudadanos amazónicos puede seguirse tratando como piezas de museo, tenemos el derecho a dignificar la vida y nuestro paso por esa tierra, a vivir dignamente como lo dirían ustedes; el desarrollo tecnológico, cómo llega la energía con metodologías alternas a la Región Amazónica, el transporte intermodal como los aeródromos, cómo la navegabilidad de nuestros ríos nos conectan con Brasil, con Ecuador y con Perú; cómo nosotros podemos pensar también en conectarnos con el Atlántico a futuro, a esa magna región que es la Amazonia y la Orinoquia. Este es el país verdadero que tenemos que construir, quiero decirles como mujer y como Gobernadora saliente, ya no más un país esperando que todo se haga, que todo se regale, que todo se entregue, necesitamos construir un país, pero permítanos desarrollar las potencialidades; estoy segura que más que quitarle al país, vamos a canalizar grandes recursos, se los aseguro, desde la RAP de la Amazonia, para que el país comience a generar impacto positivo al producto interno bruto de la Nación.

Agradezco gentilmente a nuestra respetada Presidenta, doctora Laura Fortich, al doctor Efraín Cepeda, a la doctora Sandra Ovalle, a todas las personas que nos han acompañado en este escenario, a quienes se han desplazado, como ustedes lo decían, aquí hay personas que vienen a 42 horas de camino por tierra, como lo hacen Vaupés, como lo está haciendo Guainía; los compañeros de Putumayo a 18 horas de camino, no es fácil uno venir y devolverse, de verdad les agradezco a mis queridos hermanos de la Región Amazónica, Nidia, Mauricio, a todos ustedes que han venido desde los diferentes departamentos de la región, porque quieren hacerlo, porque tienen ese sentido de pertenencia, reconocerle su sacrificio por estar hoy aquí, a Carlos Hernán que me acompaña de Putumayo, una persona que admiro profundamente, gracias por permitirme también haber compartido hoy este escenario en la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República.

**Vicepresidenta honorable Senadora Laura Fortich:**

Reitero en nombre de todos los Senadores y Senadoras que hacen parte de esta Comisión, que creemos en la Región Amazónica, que creemos en sus potenciales; hoy con estas intervenciones que han hecho, además reconocemos el esfuerzo de que estén aquí hay, yo sé que estas intervenciones van a servir de elementos, de mayor fuerza, para la ponencia que vamos a presentar.

Quiero que tengan tranquilidad, estos Senadores y Senadoras creemos en ustedes y le vamos a brindar todo el apoyo para que esta región pueda sacar adelante todo ese potencial que tiene, no solo para la región, sino para Colombia y para el mundo, eso lo tenemos claro.

Voy a recordar quiénes son los ponentes de este proyecto, debe haber mínimo uno, por cada partido: el honorable Senador *Efraín Cepeda*, coordinador de ponentes, Presidente de esta Comisión; tenemos a la doctora, *María del Rosario Guerra*, del Centro Democrático, *Mauricio Gómez Amín*, del Partido Liberal, *Laura Fortich*, del Partido Liberal, *Eduardo Emilio Pacheco*, Partido Colombia Justa y Libres, el honorable Senador *Jorge Eduardo Londoño*, del Partido Alianza Verde, el honorable Senador *Feliciano Valencia*, del Partido Mais, el honorable Senador *Fabián Castillo*, de Cambio Radical y el honorable Senador *Miguel Amín Scaf*, del Partido U, todos estuvieron presentes el día de hoy; todos estaremos respaldando este proyecto.

Agotado el Orden del Día, la Presidenta da por terminada la Audiencia y convoca para el miércoles 13 de noviembre de 2019, a las 7:30 de la mañana.

H.S. EFRAÍN CEPEDA SARABIA  
Presidente

H.S. LAURA FORTICH SÁNCHEZ  
Vicepresidente

SANDRA OVALLE GARCÍA  
Secretaria General

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO  
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

SENADO DE LA REPÚBLICA

**ACTA NÚMERO 08 DE 2019**

(diciembre 4)

En la ciudad de Bogotá, el día miércoles 4 de octubre de 2019, siendo las 7:30 a. m., previa citación, los Senadores integrantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial del honorable Senado de la República, reunieron el Salón Boyacá del Capitolio Nacional en sesión formal, con el objeto de desarrollar los temas contenidos en el Orden del Día.

**ORDEN DEL DÍA**

Para la Sesión Ordinaria del miércoles 4 de diciembre de 2019.

7:30 a. m.

**I**

**Llamado a lista y verificación del quórum de la Comisión de Ordenamiento territorial del Senado de la República**

**II**

**Consideración y aprobación de las siguientes Actas de Sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República:**

- Acta número 02 del 14 de agosto de 2019,
- Acta número 03 del 21 de agosto de 2019,
- Acta número 04 del 3 de septiembre de 2019.
- Acta número 05 del 17 de septiembre de 2019.

**III**

**Discusión y Votación para la constitución y creación de la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia Colombiana, RAP-AMAZONIA, de acuerdo al Artículo 30 de la Ley 1454 del 28 de junio de 2011 y el Artículo 8° de la Resolución 29 del 13 de septiembre de 2011, por parte de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República.**

Ponentes: Honorables Senadores, *Efraín Cepeda Sarabia*, Coordinador; *Laura Fortich Sánchez*; *María del Rosario Guerra de la Espriella*; *Mauricio Gómez Amín*; *Miguel Amín Escaf*; *Jorge Londoño Ulloa*; *Eduardo Pacheco Cuello*; *Feliciano Valencia Medina*.

**IV**

**Discusión y Votación conjunta de las Comisiones de Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes para la constitución y creación del Área Metropolitana de la Subregión del Sur de Caldas, de acuerdo al Artículo 8°, Literal g) de la Ley 1625 del 29 de abril de 2013**

Ponentes: Honorables Senadores *Efraín Cepeda Sarabia*, Coordinador y *Laura Fortich Sánchez*.

Ponente: Honorable Representante *Juan Carlos Reinales*.

**V**

**Lo que propongan los honorables Senadores**

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Buenos días, se abre la sesión de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, para el tema RAP Amazonia, estamos a la espera de la llegada de los Representantes a la Cámara, para luego debatir en el segundo punto del Orden del Día del Área Metropolitana del Centro-Sur de Caldas, señora Secretaria sírvase pasar a lista y pasarme también un Orden del Día que no tengo aquí sobre el escritorio.

**Secretaria, Sandra Ovalle García:**

Sí señor Presidente:

Honorable Senadores:

Amín Scaf Miguel

Cepeda Sarabia Efraín

Fortich Sánchez Laura, presente;

Gómez Amín Mauricio

Pacheco Cuello Eduardo Emilio

Zambrano Eraso Béner León.

**En el transcurso de la sesión hacen presencia los siguientes Senadores:**

Honorable Senadores:

María del Rosario Guerra de la Espriella

Valencia Medina Feliciano

Londoño Ulloa Jorge Eduardo.

Señor Presidente quiero informarle que tenemos seis (6) Senadores, por lo tanto tenemos el quórum deliberatorio y decisorio en el Senado de la República, para la decisión de la RAP Amazonia.

**Presidente:**

Sírvase leer el Orden del Día.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente tenemos en el Orden del Día para las sesiones conjuntas de Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes ya fue leído.

Ha sido leído el Orden del Día señor Presidente.

**Presidente:**

En consideración el Orden del Día leído, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, ¿lo aprueba la Comisión?

**Secretaria:**

Ha sido aprobado señor Presidente, por parte del Senado.

**Presidente:**

Siguiente punto del Orden del Día.

**Secretaria:**

Señor Presidente, siguiente punto del Orden del Día, discusión y votación de la constitución y creación de la Región Administrativa y de Planificación.

**Presidente:**

Nos estamos saltando el segundo punto señora Secretaria que es la aprobación de las Actas.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, la votación de las Actas señor Presidente, las Actas 02, 03, 04 y 05 que han sido enviadas a todos y cada uno de los honorables Senadores.

**Presidente:**

En consideración las actas que fueron enviadas oportunamente, la 02, 03, 04 y 05.

**Secretaria:**

Han sido aprobadas señor Presidente.

**Presidente:**

Muy bien, el siguiente punto del Orden del Día y sírvase informar si tenemos invitados especiales, Gobernadores o delegados.

**Secretaria:**

Señor Presidente ya tenemos presente la señora Gobernadora del Putumayo, la doctora Sorrel, y ya me van pasando los nombres de las personas que están aquí presentes, ya me están informando señor Presidente.

**Presidente:**

Sírvase leer el siguiente punto del Orden del Día.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, discusión y votación para la constitución y creación de la Región Administrativa y de Planificación Amazonia Colombia, RAP Amazonia, de acuerdo al artículo 30 de la Ley 1454 del 28 de junio del 2011, y su artículo 8° la Resolución 29 del 13 de septiembre del 2011, por parte de la Comisión de Ordenamiento Territorial, sus ponentes honorables Senadores, *Efraín Cepeda*; Senadora *Laura Fortich*, *María del Rosario Guerra* y el Senador *Mauricio Gómez Amín*, *Miguel Amín Scaf*, *Jorge Londoño Ulloa*, *Jorge Eduardo Pacheco* y *Feliciano Valencia*.

Ha sido leído el segundo punto del Orden del Día señor Presidente.

**Presidente:**

Muchísimas gracias señora Secretaria. Muy bien yo quiero hacer una muy breve introducción sobre el tránsito de las diferentes RAP por esta Comisión de Ordenamiento Territorial, con la cordial bienvenida a la gobernadora del Putumayo, a los delegados de los Gobernadores y de las regiones de la Amazonia, son muy bienvenidos, el

Presidente de la Cámara el doctor Carlos Cuenca, que por favor nos acompañe aquí en la mesa principal, pues de esta importante región, y decir que desde 2014 estamos tramitando Regiones Administrativas y de Planificación, la primera fue la RAPE de la Región Central, Boyacá, Tolima, Cundinamarca, bienvenido Presidente de la Asociación de Gobernadores, Boyacá, Tolima, Cundinamarca, Meta, Bogotá, 26 de septiembre del 14, luego vino la RAP del Pacífico, que fue el 12 de diciembre del 16, Chocó, Valle, Cauca, Nariño, Valle del Cauca, Cauca y Nariño, la RAP Caribe el 19 de octubre del 17, Guajira, Cesar, Bolívar, Sucre, Córdoba, Atlántico, Magdalena, la RAP del Eje Cafetero, Caldas, Risaralda, Quindío, eso fue el 30 de junio del 18, todas aprobadas por la Comisión de Ordenamiento Territorial.

Aquí también en esta Comisión de Ordenamiento Territorial tuvimos la oportunidad de estudiar la Ley de Regiones, la Ley 1962 de 2019, varios de los miembros de estas Comisiones somos coautores de esa ley, de manera que esta ley se tramitó con el objetivo de facilitar y profundizar lo contenido en los artículos 306 y 307 de la Constitución del 91.

Nótese que ha sido un largo trámite desde 1991, primero vino la LOOT y ahora pues la Ley de Regiones, que genera un marco también muy importante, en que podemos transitar de la RAP a la RET y la RET tiene pues unos requisitos, (Presidente Cuenca bienvenido) tiene unos requisitos adicionales para su creación y se requieren cinco (5) años de funcionamiento de la RAP, pero pues tiene también muchísimas ventajas como administrar los recursos, formular e implantar políticas, planes, programas regionales, acceder a recursos del Sistema General de Regalías, diversas inversiones regionales.

Hoy nos ocupa aquí la solicitud, (bienvenido señor gobernador de Caldas también) temas fundamentales y es la solicitud de la creación de la RAP Amazonia, el 5 de abril del año 2018, la Corte Suprema de Justicia, según Sentencia 4630 del 2018, tomó la decisión de declarar la Amazonia Colombiana sujeto de derechos y ordenar crear mecanismos concretos para combatir la deforestación, el cambio climático, y proteger a las generaciones futuras, esto fue una demanda de 25 niñas y niños y jóvenes de 17 ciudades diferentes del país, de manera que esta fue una sentencia histórica también de la Corte Suprema de Justicia que aquí estamos destacando, competencia indígena, en Colombia con un área de 26 millones de hectáreas en 183 resguardos en el bioma amazónico, con más de 60 pueblos indígenas, (bienvenidos todos gobernadores, delegados, Alcaldes electos, Gobernadores electos, bienvenidos a esta sesión de la Comisiones de Ordenamiento Territorial de Senado y Cámara.

Por ahora estamos dando inicio solo a la de Senado con el tema que nos corresponde que es la RAP Amazonia y luego continuaremos en

las Conjuntas para el concepto previo del Área Metropolitana de Manizales), entonces decía que 183 resguardos en el bioma amazónico con más de 60 pueblos indígenas, 55 organizaciones indígenas, de manera que hay un fortalecimiento de la gobernanza ambiental en los territorios de los pueblos indígenas, con unas tareas que se vienen adelantando y con la creación de la RAP debe unirse decididamente a estos propósitos.

La Mesa General de la Amazonia, según Decreto 3012 del 2005, deberá participar también activamente en la RAP, aquí se introdujo en consulta con el Senador Feliciano Valencia, que seguramente nos acompañará y ampliará el tema, la necesidad de las consultas previas, se acogerá a disposiciones legales en todos los casos relacionados con el derecho fundamental de consulta previa e informada de los pueblos indígenas y aquí pues citamos diferentes sentencias de la Corte Constitucional de Colombia, como la T-204 de 2014, que dice quiénes, cuáles son los referentes que debe ser consulta previa, tales como medidas susceptibles y afectar específicamente a comunidades indígenas en su condición de calidad de tales.

De manera que aquí la hemos recogido los ponentes y los ponentes además de saludar positivamente esta solicitud, que sin duda pues entra a fortalecer sería la quinta RAP en Colombia, con ello pues estamos llegando a mayoría de departamentos que están ya en las diferentes RAP, pues aquí analizamos requisitos y lo requisitos son los siguientes:

Resolución 29 de 2011, antes debemos destacar y le pido a la señora secretaria que nos informe cuáles son los departamentos que hacen la solicitud, tenemos aquí los departamentos, bueno tenemos el certificado de continuidad geográfica de Amazonas, Caquetá, Putumayo, Guainía, Vaupés, Guaviare y Huila, emitido por el Agustín Codazzi, pero los departamentos que lo solicitan le pido precisar, que si mi memoria no me traiciona son Caquetá, Putumayo, Guainía y Guaviare; muy bien, y pues algunas solicitudes de gobernadores electos, creo que del Amazonas y del Vaupés para adherir también a esta región, de manera que aquí los ponentes además analizamos los siguientes requisitos:

La Resolución 29 de 2011, que dice: “los proyectos de los actos administrativos de autorización por parte de las corporaciones públicas de elección popular respectivas, específicamente para concurrir a la constitución de la Región Administrativa y de Planificación, especial RAPE deberán acompañar las expectativas de exposición de motivos, los ponentes lo analizamos y determinamos que cumplen con ese primer requisito, - siguiente requisito, los soportes técnicos, las normas y seguimiento jurídico que den cuenta de la relación entre los entes territoriales y su comunidad, continuidad geográfica para

funcionar de acuerdo con la constitución de la repetida región, esta es una certificación que no lo dice aquí, pero es expedida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la revisamos los ponentes y determinamos en la ponencia radicada oportunamente en la secretaría de la Comisión de Ordenamiento Territorial que cumple también con este requisito; - un tercer requisito, los demás soportes técnicos, jurídicos, documentos y estudios que demuestran el acogimiento de lo establecido específicamente en el artículo 2°, y determinamos los ponentes que cumple, la certificación o constancia sobre la pertinencia o no a otra Región Administrativa y de Planificación o Región Administrativa y de Planificación Especial, cumple también con ese requisito, - artículo 17 de la Ley 1454 de 2011, previa autorización de sus Asambleas Departamentales, fueron revisadas también y están allí las autorizaciones de los departamentos mencionados, artículo 30 también de la misma ley, entre los departamentos que conforman las regiones debe haber continuidad geográfica, también determinamos que cumple.

Esta Comisión ha sido enfática en reclamar, señor Director de la Asociación de Gobernadores, Carlos Camargo, en reclamar la descentralización del país, en la medida en que el país se ha venido re centralizando, esa recentralización le ha hecho daño a las diferentes regiones del país, especialmente a las periferias, uno encuentra la procesión de Alcaldes y Gobernadores en Bogotá haciendo cola y haciendo fila, pues en un Ministerio o en cualquier ente del Gobierno nacional, pidiendo que le viabilicen el proyecto, que por favor le ayuden, y cada semana que viene se va con un requisito nuevo que cumplir, pareciera que todo se conjura para aplazar las solicitudes de los diferentes regiones del país, porque como a cuenta gotas cada semana le van diciendo a este Alcalde, es que le falto la certificación de tal, a la siguiente semana viene ese Alcalde cargado de ilusiones con esa certificación bajo el brazo y encuentra que entonces ahora le falta otro requisito, porque quizás le faltó una coma en la parte resolutive.

Va y lo arregla y regresa, y se pasa el año en manos generalmente de funcionarios que tienen el poder omnímodo de la viabilización y priorizan sin ningún sentido social, priorizan simplemente los proyectos que a ellos les parece, sin consultar cuáles son las necesidades reales del pueblo Colombiano, no en vano Colombia hoy es el cuarto país más desigual del mundo, solo superado por Sudáfrica, Haití, Honduras, de manera con estos artículos de la Constitución del 91, que han sido esquivos, lo que se pretendía era romper el proceso de recentralización del país, y marchar a una descentralización donde las diferentes regiones seamos más autónomas en el manejo de los recursos, sin depender de esa odiosa burocracia del Gobierno Central, que es capaz de determinar cuáles son las regiones que se pueden desarrollar y cuáles no.

A, pesar de que los Presupuestos Generales de la Nación siempre luchamos por la regionalización, muchas veces esa regionalización que simplemente indicativa se queda como letra muerta, y por encima de la voluntad del Congreso de la República, incluso del Gobierno Central, unos funcionarios que se encargan de viabilizar, son los que terminan decidiendo dónde van los recursos del Estado, de manera que llegue a la hora de romper esa odiosa centralización, por eso se aprueba la Ley de Regiones, por eso marchamos en las diferentes RAP, le voy a pedir a la Secretaría General, secretaria doctora Sandra, que me cuente cuántos departamentos ya de Colombia, mucho más de 20 quizá, están en las 5 RAP incluida esta, usted las tiene, hay 5 en la central, 5 en la pacífica, 7 en la caribe, 3 con está superamos quizá, hágame la cuenta por favor, superamos ya creo que 22 departamentos en ello, de manera que tenemos aquí una mayoría del país en esto, y por eso esta Comisión de Ordenamiento Territorial, y los ponentes de todos los partidos una vez verificado el cumplimiento y una vez verificado este marco general de romper con la centralización, rendimos concepto favorable para la creación de la Región Administrativa y de Planificación RAP Amazonia.

El llamado a los departamentos que hoy no han cumplido requisitos, para que sus nuevos Gobernantes adjunten requisitos y podamos incorporarlos a esta región, porque sería inconcebible una región de la Amazonia sin el Amazonas, necesitamos al Amazonas, necesitamos al Vaupés, necesitamos a los departamentos que han manifestado su intención, por ahora nos toca transitar con quienes han cumplido los requisitos, y por eso, hoy están incluidos y lo repito en esta región los departamentos de Caquetá, representante del Caquetá aquí presente por favor levante la mano, Putumayo, Guainía, Guaviare, de manera que con la representación de estos departamentos señora secretaria sírvase leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente,

**Proposición:**

Proponemos a los honorables Senadores miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, aceptar el presente informe de ponencia y emitir concepto previo, favorable, para la creación de la Región Administrativa y de Planificación, RAP Amazonia, por considerarse que cumple con los requisitos establecidos por la ley, ha sido leído la proposición con que termina el informe señor Presidente.

**Presidente:**

Se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, sírvase llamar nominalmente porque tenemos un quórum muy importante en esta Comisión, en un día tan complejo con los diferentes paros nacionales, pero por encima de los paros nacionales, estas Comisiones están

hoy trabajando porque no parece que por encima de lo que sucede en el país, este proceso de descentralización no puede parar y aquí estamos dándole hoy la bienvenida a esta región. Señora Secretaria sírvase pasar a lista.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente,

Amín Scaf Miguel, Sí

Castillo Suárez Fabián;

Cepeda Sarabia Efraín, Sí

Fortich Sánchez Laura, Sí

Gómez Amín Mauricio, Sí;

Guerra de la Espriella María del Rosario;

Londoño Ulloa Jorge Eduardo, Sí

Meisel Vergara Carlos Manuel;

Pacheco Cuello Eduardo Emilio, Sí

Valencia Medina Feliciano;

Zambrano Eraso Béner León, Sí.

Señor Presidente quiero informarle que tenemos 7 votos favorables para la creación de la RAP Amazonia, señor Presidente, ha sido aprobado por el Senado de la República, cumpliéndose con los requisitos legales y constitucionales.

**Presidente:**

Le damos la bienvenida a esta Región de la Amazonia, Presidente Cuenca si usted quiere saludar por supuesto a su región, pero sin duda es un día histórico para la Amazonia, sin duda tan golpeada y hoy por unanimidad, por encima de los paros la Comisión de Ordenamiento Territorial, le ha dado la aprobación unánime a la Región de la Amazonia, los paros no paran la descentralización del país, Presidente Cuenca.

**Honorable Representante Carlos Alberto Cuenca Chaux:**

Señor Presidente, muchas gracias a usted y a todos los asistentes, Senadores, Representantes, Gobernadores, Gobernadores electos, Alcaldes, representantes demás personalidades que hoy hacen parte de la Amazonia Colombiana, sin duda gran paso, gran reconocimiento a usted señor Presidente de la Federación de Departamentos, gracias por ponerse la camiseta, a todos los departamentos que hoy hacen parte de esta gran aprobación, a los que no estaremos con los brazos abiertos esperándolos como lo decía usted Presidente Cepeda, la RAP de la Amazonia sin el Amazonas, chilla, no suena bien, no rima, queremos tenerlos a todos, a todos haciendo parte de este gran proceso, haciéndole un homenaje a la descentralización en este país y mandándole este gran mensaje al Gobierno Central, que queremos ser no independientes pero sí administrar nuestro territorio, queremos ser parte de esa Colombia descentralizada, pero que no sea Presidente, en esa palabra descentralización, sino pragmáticamente y en la realidad, una región que hoy no solo

queden en el discurso de que sean el pulmón del mundo y el pulmón de Colombia, sino que sean las realidades de ese pulmón y que administren todo tipo de recursos que tengan que ver con nuestro medio ambiente, que este sea el gran paso Gobernadores y Alcaldes, señores Senadores, el cual debe seguir Colombia y el cual debe llevar Colombia por cada uno de sus senderos y de sus discursos a nivel internacional.

La Amazonia colombiana hoy da un grito de Independencia, de qué manera y ustedes desde la Comisión de Ordenamiento Territorial, nos hacen ese gran homenaje, aprobando este proyecto que sin duda traerá todos los beneficios y todo lo que busca esta región, que tiene tantos problemas y tantas dificultades, pero que hoy el Congreso de la República se manifiesta de qué manera y de una manera contundente, Presidente Cepeda, a usted y a todos los miembros de esta Corporación, gracias una vez más en nombre de la Amazonia Colombiana y le decimos a todos ustedes que estaremos prestos a seguir apoyando este tipo de iniciativas, que los demás departamentos de Colombia lo requieran, muchas gracias y gracias a todos los que hicieron parte de esta gran familia que hoy es una realidad y un logro inmenso para todo nuestro país, este debe ser el titular que Colombia espera, bienvenida la RAP y bienvenida a la modernización, a la descentralización, y una vez por todas a la independencia de la Amazonia Colombiana, muchas gracias.

**Presidente:**

A usted Presidente Cuenca, entonces con el aroma de la pimienta verde de la Región de la Amazonia, hoy registramos que luego de constituida oficialmente, aprobada oficialmente por la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, la Comisión de la Amazonia, se registra la primera intervención de una Gobernadora de la región, la Gobernadora del Putumayo, tiene usted el uso de la palabra.

**Gobernadora del Putumayo Sorrel Aroca Rodríguez:**

Un saludo desde la región biodiversa y ancestral de la Amazonia, hoy Putumayo, Caquetá, Guainía, Guaviare, Amazonas y Vaupés, se visten de fiesta, hoy la regionalización del país a través de esta venia que nos dan los Senadores y Senadoras de la Comisión de Ordenamiento Territorial de nuestra Corporación, es y hace sentir que así se construye el país, debo agradecer enormemente la vinculación de nuestra Federación Nacional de Departamentos, de nuestro Ministerio del Interior, doctor Castillo, del Departamento Nacional de Planeación, de los Gobernadores y Gobernadoras, tanto de los que nos dimos esta batalla para construir nación, para construir país, y quiero decirles a ustedes hoy, que hoy la biodiversidad, hoy el agua, hoy alrededor de 60 pueblos indígenas que hacen parte de esta región, hoy la selva, hoy la necesidad de consolidar un

sistema de presupuestación diferencial, para crear y construir modelos de desarrollo económico sostenible en la Región Amazónica Colombiana, hoy están celebrando, hoy los pueblos indígenas de los que hacemos parte, nuestra ancestralidad que son los verdaderos cuidadores de esa selva, de esa Amazonia, hoy están gritando de alegría por ese derecho supremo que tienen a su autodeterminación, también crear el propio rumbo al desarrollo de una economía propia de la Región Amazónica, quiero decirle señor Presidente, muchísimas gracias a la Mesa Directiva, a todo el equipo de la Comisión de Ordenamiento Territorial, que el pasado 14 de noviembre los Gobernadores electos del Amazonas y del Vaupés, dijeron un oficio a la Comisión de Ordenamiento Territorial, para que a partir del primero de enero, pronuncien su adhesión a la RAP que hoy se constituye.

Les agradezco a los Gobernadores, tanto los que estamos en el ejercicio a solo 4 semanas de entregar nuestro mandato, como a los entrantes Gobernadores de Amazonas y de Vaupés, que ya manifestaron su adhesión y aquí hay representantes de ellos, o sea que hoy no solamente estamos inicialmente quiénes vamos a firmar este convenio de constitución como, Caquetá, Guainía y Guaviare, sino que ya tenemos la manifestación escrita de la adhesión de Amazonas y de Vaupés.

Quiero agradecerles enormemente en nombre de cerca de dos millones de habitantes que hacen parte de la región amazónica en Colombia, hacemos parte de los 9 países, de no solamente este discurso del pulmón del planeta, sino que además nosotros conservamos esos árboles milenarios, esa fábrica de oxígeno, de árboles de más de 200 años que le producen la regulación de cambio climático al planeta, entendemos que los bosques de África Central también son importantes, pero la pasada cumbre de Cambio Climático en Nueva York alrededor de hace dos meses, se validó que es la selva amazónica de los 9 países amazónicos, por supuesto en el Continente Americano, son los que están verdaderamente fabricando esa regulación a través de las lluvias y la generación de una armonía en el ecosistema, muchísimas gracias querido Representante del Guainía, Carlos Cuenca, agradecerle su intervención, su pertenencia, su colaboración, porque pienso que hoy también Guainía está haciendo parte por supuesto de esta región, a las y los putumayenses que hoy nos están observando a través de nuestro en vivo, decirles que, hoy el Senado está laborando a pesar de las diferentes manifestaciones sociales que tienen apertura en el país ante las diferentes problemáticas del contexto social actual, pero decirles a todos ustedes, que así se construye país, cuando desde muy temprano nuestro Senado a pesar de las dificultades está sesionando y el primer tema aprobado hoy es la constitución de la RAP, la Región Administrativa y Planificación de la Amazonia. Gracias señor Director de la Corporación Autónoma Regional



Corpoamazonia, que se encuentra aquí presente, a los diferentes Gobernadores y Gobernadores que me dieron la oportunidad de representarlos como vocera ante este importante acto legislativo.

**Presidente:**

Gracias a usted señora Gobernadora, de manera que registrando este hecho histórico para la descentralización del país, que es la Amazonia la Región de la Amazonia nos corresponde pasar al siguiente punto del Orden del Día, que es la sesión conjunta de Senado y Cámara sobre el concepto que se ha solicitado para la creación de la constitución del Área Metropolitana del Centro y Sur de Caldas, quieren los Senadores y Representantes pasar a la sesión conjunta para mirar esta solicitud.

**Secretaria:**

Sí lo quieren señor Presidente.

H.S. EFRÁIN CEPEDA SARABIA  
Presidente

H.S. LAURA FORTICH SÁNCHEZ  
Vicepresidenta

SANDRA OVALLE GARCÍA  
Secretaria General

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO  
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
DE LA REPÚBLICA

**ACTA NÚMERO 09 DE 2019**

(diciembre 16)

En la ciudad de Bogotá, siendo las 7:30 a. m. del día miércoles 16 de diciembre de 2019, se reunieron, los Senadores integrantes de esta, con el objeto de desarrollar los temas contenidos en el siguiente:

**ORDEN DEL DÍA**

Para la Sesión Ordinaria de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República, miércoles 6 de noviembre de 2019  
Hora: 7:30 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum.**

II

**Discusión y votación de la adhesión del departamento del Huila a la Región Administrativa y de Planificación RAPE, de acuerdo al artículo 30 de la Ley 1454 del 2011 y la Resolución 29 del 2011.**

III

**Lo que propongan los honorables Senadores de la República.**

El Presidente,

Honorable Senador, *Efraín Cepeda Sarabia*.

La Vicepresidenta,

*Honorable Senadora, Laura Fortich Sánchez.*

La Secretaria General,

*Sandra Ovalle García.*

**Acto seguido el Presidente de la Comisión, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia abre la sesión: saludo:**

Bienvenidos honorables Congresistas a esta sesión extraordinaria porque no es en el recinto de la Comisión, sino en el salón de medios del Congreso.

Motivada porque es el último día de sesiones ordinarias y tenemos una solicitud respetable del departamento del Huila, para ingresar a la RAP Central.

Esta Comisión, por supuesto, ha dado unánimemente el impulso, hay que decirlo así a las Regiones Administrativas y de Planificación, a quienes se quieran adherir.

Por eso esta reunión pues reviste ese carácter aquí al lado de la plenaria del Senado. Y en cualquier momento se abre la sesión y tenemos nosotros que apurar el paso, se abrió registro pero todavía no hay sesión, mientras no haya quórum no hay sesión, de manera que señora Secretaria sírvase leer el Orden del Día para hoy 16 de diciembre último día de sesiones ordinarias del Congreso.

**Secretaria:**

Señor Presidente el Orden del Día para la sesión de la mañana de hoy es el llamado a lista y verificación del quórum, tenemos segundo discusión y votación de la adhesión del departamento del Huila a la Región Administrativa y de Planificación RAPE, de acuerdo al artículo 30 de la Ley 1454 del 2011 y la Resolución 29 del 2011, tercero intervención de los Senadores, cuarto y proposiciones y varios, ha sido leído el Orden del Día señor Presidente, ¿quiere hacer el llamado a lista señor Presidente?.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Leer el Orden del Día y solo se someterá a aprobación en el momento que tengamos quórum decisorio, nos falta uno para el decisorio ¿Cierto?

**Secretaria:**

Pronto hace su arribo el Senador Mauricio Gómez que ya había venido, entonces voy a hacer el llamado a lista, señor Presidente.

**Presidente, honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia:**

Los interesados en impulsar al departamento del Huila somos mujeres y hombres caribes.

**Secretaria:**

Informo que se encuentra el Senador Miguel Amín; el Senador Efraín Cepeda; el Senador Gómez Amín Mauricio; la Senadora María del Rosario Guerra, se encuentra presente; Senador Pacheco Coello Eduardo Emilio, se encuentra presente; tenemos 5 Senadores en este momento para esta decisión señor Presidente, hay que verificar asistencia.

**Presidente:**

Entre tanto se constituye el quórum decisorio yo creo que tenemos también en proposiciones y varios.

La Proposición que esta Comisión ha solicitado autorización de la plenaria y debe ser sometida en el día de hoy para poder sesionar durante las épocas de receso, de hecho me he permitido presentar una proposición que espero las firmas de todos mis compañeros,

**Pregunta el señor Presidente:**

¿Tenemos quórum decisorio señora Secretaria?

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, con el ingreso del Senador Mauricio Gómez tenemos la sesión formal y quórum decisorio señor.

**Presidente:**

De manera que la dejamos para proposiciones y varios ya que tenemos el decisorio, los antecedentes son:

Que pues se debe emitir concepto favorable en esta Comisión, para la creación de regiones como en efecto se han emitido todos los conceptos.

Cinco (5) Regiones Administrativas y de Planificación creo que alrededor de 22 o 23 departamentos, pues aquí se aprobó creo que la primera fue la RAP Central y hoy lo que nos convoca es la solicitud de Adhesión del departamento del Huila, ellos pues han adjuntado por parte de la Gobernación encargada una comunicación que en virtud de poderes que le otorgó la Asamblea Departamental, solicitan que la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado les confiera el concepto para ingresar en la Región Central, han adjuntado requisitos como: La copia de la Ordenanza, proferida por la Asamblea Departamental, aquí la tenemos en la Comisión de Ordenamiento Territorial, está la Exposición de Motivos del proyecto de ordenanza y ahí está el Certificado de Disponibilidad Presupuestal, emitido por la Secretaría de Hacienda de la Gobernación, está la suma \$14.000.000 millones, documento de Solicitud del departamento del Huila para ser admitido en la Regional Administrativa y de Planificación, el Certificado emitido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi concretamente de la Subdirección de Geografía y Cartografía.

Ustedes saben que uno de los requisitos de la RAPE es que tengan Continuidad Geográfica y eso lo debe certificar el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y ya lo ha hecho, Certificación de la gobernadora del encargo que ella tiene, está el Informe completo del IGAC tiene la continuidad geográfica con Cundinamarca, Meta y Tolima, una larga exposición de lo que los diferentes organismos han expresado y pues aquí también con el fin de cumplir con lo establecido, previa autorización de la Mesa Directiva la Audiencia

Pública, de manera que aquí se ha examinado por parte de la Comisión y por supuesto se someterá a discusión, lo que estamos viendo es que luego del análisis específico los proyectos de los actos administrativos de autorización por la Asamblea Departamental cumplen, los soportes técnicos de las normas y argumentos jurídicos que dan cuenta de las relaciones entre los entes territoriales y su continuidad geográfica por parte del Agustín Codazzi completo.

Estoy mencionando los requisitos y su grado de cumplimiento en todos estos contenidos en la Resolución 29 del 2011, los demás soportes técnicos, jurídicos, documentos y estudios que demuestren el acogimiento de lo establecido especialmente en el artículo 2º cumple, la certificación o constancia sobre la pertenencia o no a otra Región Administrativa y de Planificación o Regional Administrativa y de Planificación Especial cumple.

Luego el artículo 17 de la Ley 1454 de 2011, previa autorización de la Asamblea Departamental ya lo mencionamos tenemos aquí la ordenanza, según el artículo 30 de la Ley 1454 de 2011, entre los departamentos que conforman la Región de haber continuidad geográfica cumple.

De manera que sírvase señora Secretaria leer la Proposición con que termina el informe de ponencia y abrimos inmediatamente la discusión.

**Secretaria:**

Presidente como ponentes del informe del concepto previo, favorable, sobre la Adhesión al departamento de Huila a la Región Administrativa y de Planificación Especial RAPE Central, Proponemos a los honorables Senadores miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado de la República: Aprobar el presente informe de ponencia, habida cuenta que cumple con los requisitos establecidos por la Constitución y la ley y los reglamentos internos, firman los ponentes: la Mesa Directiva.

**Presidente:**

Honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia y la honorable Senadora Laura Fortich Sánchez, señor Presidente.

**Presidente:**

Se abre la discusión.

**Honorable Senador María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Gracias Presidente, muy buenos días anuncio mi voto positivo entre otras cosas porque el Huila ha hecho parte desde los CORPES de la región que tiene que ver con el nivel con la zona central, con el Tolima, con Cundinamarca y además es uno de los departamentos hoy más pujantes del país con mayor potencialidad de desarrollo, y yo estoy segura que Cundinamarca, Huila, Tolima, Meta, seguirán siendo esas regiones de empuje socioeconómico para Colombia, entonces anuncio

mi respaldo a la adhesión del departamento del Huila a la RAP Central Presidente.

**Presidente:**

Alguien más quiere el uso de la palabra, de manera que así las cosas señora secretaria sírvase entonces llamar a lista para la votación.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, no sin antes avisar que tenemos el delegado por parte del señor gobernador, al Secretario de Planeación, doctor Reinal Perdomo Hurtado y a Fernando Flores Director de la RAPE y Gerente de la RAPE para que quede en el acta formalmente señor Presidente y el doctor Carlos Camargo, Director de la Federación Nacional de Departamentos.

Honorable Senador Amín Scaf Miguel, Sí

Honorable Senador Cepeda Sarabia Efraín, Sí

Honorable Senador Gómez Amín Mauricio, Sí

Honorable Senadora Guerra de la Espriella María del Rosario, Sí

Honorable Senador Pacheco Cuello Eduardo Emilio, Sí.

Han sido aprobados con 6 votos requeridos señor Presidente.

Dejamos una constancia presentado por el Senador Londoño, que debe ir en el acta, donde él solicitó que si se aprobaba está RAPE, se dejará constancia en el acta de la mañana de hoy señor Presidente.

**Constancia**

En atención a la sesión del día de hoy de la Comisión, quisiera dejar constancia de algunas apreciaciones personales alrededor del proyecto de Adhesión del departamento del Huila a la Región Administrativa de Planeación Especial RAPE.

En primer lugar, considero que la premura e insistencia con la aprobación de este proyecto, incluso en el último día de sesiones ordinarias del Congreso de la República, abre la posibilidad para que surjan conjeturas sobre los reales motivos e intereses que subyacen al trámite objetivo de convocatoria. En segundo lugar, creo que la adhesión del departamento del Huila a esta RAP merece un análisis y discusión juicioso y extenso, más aún cuando la misma ley prevé un andamiaje completo en procura de hacer de la integración y adhesión a estos esquemas asociativos una decisión que beneficie realmente a las regiones y sus habitantes.

El concepto favorable que debe ser emitido por este órgano legislativo, por mandato del artículo 307 de tener constitucional y del artículo 30 de la Ley 1454 de 2011, debe ser tenido como verdadero ejercicio de discusión y consenso legislativo. En ese orden de ideas no conviene enviar un mensaje erróneo al país de una votación sin que la anteceda el suficiente espacio para

deliberar y discutir. El denominado “pupitre” es una reprochable práctica legislativa que en esta época del periodo legislativo se normaliza. Por el cariño, la admiración y la importancia que le tengo y le reconozco a esta Comisión no concibo que esta práctica ajena a su esencia y tradición se produzca. Personalmente la decisión que siempre he tomado en el transcurso de mi trayectoria como Senador es la de ausentarme ante el menor indicio de votaciones apresuradas sin mayor análisis ni debate.

Esta Comisión se ha destacado por su seriedad y por ser dirigida con tesón y diligencia por el Presidente Efraín Cepeda. Por lo mismo reitero que un debate y una votación en estas condiciones transgreden y se aleja de la dinámica de trabajo que nos ha caracterizado.

Firma

*Jorge Eduardo Londoño Ulloa*

Senador de la República.

**Presidente:**

Como constancia no se discute. Solo, falta pues antes de hablar una proposición a ver si la sometemos a aprobación por favor.

**Secretaria:**

Esta Proposición es con fundamento al artículo 143 de la Constitución Política y la Ley 5ª, reglamento interno del Congreso:

Solicitamos al honorable hacer una Sesión Descentralizada en la ciudad de Santa Marta, se cita: a la señora Ministra de Transporte Ángela María Orozco, al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor *Ricardo José Lozano*, Ministro de Hacienda, doctor *Alberto Carrasquilla*, al Director de CORPAMAG, doctor *Carlos Francisco Díaz*, al Director del Departamento Nacional de Planeación, *Luis Alberto Rodríguez*, al Director de INVÍAS, doctor *Juan Esteban Gil*, fecha y hora que designe la Mesa Directiva, se invita: a los Gobernadores del departamento de Magdalena y Atlántico y los organismos de control y se tiene como propósito hacer esta sesión con los Ministros y funcionarios respecto a La Ciénaga Grande de Santa Marta y la doble calzada a La Ciénaga – Barranquilla, ambas incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo, se adjuntan los cuestionarios presentados por el Senador Efraín Cepeda.

**Presidente:**

La fecha a convenir para el receso, ¿si hay otra la sometemos a consideración? pero hay otra del diferente limítrofe.

**Secretaria:**

Senadora María del Rosario Guerra, esa quedó aprobada en la anterior sesión donde la presentó, ya nos aprobó la Plenaria de que sesionemos en receso y ya la solicitamos, su proposición quedó aprobada la sesión pasada.

**Presidente:**

Le informo a la Comisión que para que estas proposiciones, la aprobada anteriormente y la que se va seguramente a aprobar ahora, requerimos que sea aprobada ahora en la Plenaria del Senado antes de iniciar, la proposición para que la Comisión de Ordenamiento Territorial, pregunta: ¿aprueba la Comisión la Proposición leída?

**Secretaria:**

Ha sido probada señor Presidente. Esta es la última sesión señor Presidente sería su entrega ya de balance, ya cerrar.

**Presidente:**

Esta aprobación hoy exprés en sesión extraordinaria, pero necesaria para seguir en este proceso de profundización de la descentralización en Colombia, cuál es su objetivo fundamental trazado por la Comisión de Ordenamiento Territorial, con la invitación pues a algunos departamentos que no han adherido a la RAP, por ejemplo aprobamos recientemente la de la Amazonia y no está el departamento del Amazonas y creo que no está el de Vichada y hacer Amazonia, Región del Amazonia sin Amazonas no pareciera coherente.

Hago un llamado a ellos aquí, igual al Archipiélago de San Andrés que si bien pues no ha tenido esa aprobación de la Asamblea Departamental para la RAP Caribe, y pues es cierto que están ellos pensando en una región particular que también es por supuesto bienvenida, es bueno tener al Huila en la RAP porque nos acaban de llegar los bizcochos de achira, de manera que yo creo que ustedes lo han visto en esta votación absolutamente unánime, en favor de que el Huila y su Sanjuanero y sus achiras estén en la Región Central.

Concede el uso de la palabra en sesión informal al señor Secretario de Planeación del Huila.

**Secretario de Planeación del Huila, doctor Reinal Perdomo Hurtado:**

Muy buenos días para todos, gracias a Dios por permitirme estar aquí, Presidente doctor Efraín Cepeda mil y mil gracias el departamento del Huila se lo agradece, el doctor Carlos Julio González Villa le envía un saludo muy caluroso a los Senadores acá miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial, de verdad que muy agradecidos de volvernos a sentir como de la región central, puesto que nosotros hacemos parte del Tolima Grande, donde en algún momento nos dividimos con el Tolima y somos ahora del Huila, pero lo que queremos nosotros es pertenecer a esa gran RAP Central que nos va a dar muchas oportunidades de seguir siendo los primeros en producción agrícola - cafetera, los primeros en producción caficultora, como también piscícola y hoy en día estamos exportando panela, de manera que a nivel internacional queremos vincularnos a la RAP Central para poder nosotros seguir con ese empuje como lo decía la Senadora Guerra, de

verdad que mil y mil gracias a todos ustedes por darnos esta oportunidad y un saludo muy pero muy cariñoso del doctor Carlos Julio González Villa que también en su momento cuando fue miembro de la Federación Nacional de Departamentos y también cuando fue Congresista, Senador también estuvo acá, entonces él les manda ese saludo y decirles que el Huila lo va a tener en su corazón, muchas gracias.

**Presidente:**

Concede el uso de la palabra al señor Director de la Asociación de Gobernadores, doctor Carlos Camargo, que ha sido también gran animador de que se realice esta sesión, ahí está también complacido usted doctor Carlos Camargo.

**Director de la Asociación de Gobernadores doctor Carlos Camargo:**

Con un saludo navideño, agradecimiento infinito para la Comisión de Ordenamiento Territorial, que son conscientes efectivamente de que Colombia es un país de regiones, que hay que estimular, hay que incentivar estos procesos asociativos, como lo son las RAP, las Regiones Administrativas y de Planificación, en la mañana de hoy ustedes le han dado un visto bueno, un espaldarazo a lo que es la RAPE la Región Administrativa y de Planificación Especial, toda vez Presidente de que tenemos dentro de los departamentos al Distrito Capital de Bogotá, como ese gran apalancador del desarrollo socioeconómico en estas regiones de planificación, después de importantes esfuerzos hay que registrar con gran satisfacción este logro de la administración del doctor Carlos Julio González, como lo es la adhesión a la RAPE Central a los departamentos del Meta, del Huila, del Tolima, de Cundinamarca, de Boyacá y a sus respectivos gobernadores, todo un saludo de agradecimiento por apostarle a este importante proyecto, también Presidente esto se verá reflejado con el apoyo de la Federación Nacional de Departamentos, en productividad, en competitividad, en buen gobierno, en gobernanza, en sustentabilidad ecosistémica, también en desarrollo como lo es la infraestructura del transporte y en diferentes sectores de nuestra economía nacional, encontramos el departamento del Huila, le reporta al PIB al Producto Interno Bruto de nuestro país importantes indicadores en materia de cacao, en materia de café, como ese importante renglón de la economía departamental, el café, también el aguacate hass, la pasiflora, en fin muchos sectores de nuestra economía que se desarrollan de manera muy amplia en el departamento del Huila.

Nuevamente reitero los agradecimientos a la Comisión de Ordenamiento Territorial y a nuestro dilecto amigo y copartidario Efraín Cepeda Sarabia, gracias hombre Caribe.

**Presidente:**

Concede la palabra finalmente al Secretario del Director de la RAPE Central. Está formada lo recordamos Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima, Bogotá Distrito Especial, y ahora el departamento del Huila.

**Director de la RAPE Central, doctor Fernando Florez:**

Gracias señor Presidente un saludo muy cordial para usted y para todos los Senadores que por unanimidad el día de hoy finalmente, luego de dos largos años de trámites de ires y venires pues se aprueba la adhesión del Huila a la Región Central, y sea el momento para agradecer en nombre de los socios que usted acaba de mencionar, en Junta Directiva ya se habían hecho los trámites correspondientes y hoy con gran beneplácito pues podemos registrar con alegría que finalizando este año se le da un regalo de Navidad a esta Región Central, que cada día se consolida más como la región económica y social más importante del país, para nosotros como funcionarios de la RAPE igualmente es bastante significativo, que igualmente el día de hoy se dé esta aprobación, agradecer infinitamente no solamente a la Comisión del Senado, destaco el interés del doctor Carlos Julio González, ese deseo permanente de que su departamento formara parte de la RAPE, a la doctora Sandra Igualmente que ha sido una animadora permanente del tema y obviamente la Federación de Departamentos, que ha tenido como nunca antes lo habíamos visto un importante papel que ha cumplido bastante grande y siempre auspiciando, dirigiendo, coordinando todo este sistema que sin duda alguna a futuro en el tema la centralización es muy muy muy importante, no me queda más que desearles una feliz navidad y creo que hoy no las dieron a todos, muchísimas gracias Presidente muy formal.

**Presidente:**

Departamentos que están hoy en la RAP, la Central como lo dijimos Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima, Bogotá y ahora el Huila, 6; la Pacífica Cauca, Chocó, Nariño, y Valle del Cauca, 4; la Región Caribe, 7; Eje Cafetero, Risaralda, Quindío, Caldas, 3; Amazonia, Guaviare,

Guainía, Caquetá, Putumayo, 4; no leí las de la Región Caribe, Atlántico, Bolívar, Córdoba, Sucre, Magdalena, Cesar y Guajira; 10, 17, 20 y 24, de manera que hoy el llamado es a los departamentos que hoy están en minoría absoluta para que revisen las bondades de estar en una RAP porque 24 ya están en las diferentes RAP y esto ha recibido también un impulso muy importante con la Ley de Regiones aprobada en el Congreso de la República recientemente.

De manera que esto le genera músculo a la RAP, quiere decir ello, ya las RAP pueden presentar ante Planeación Nacional que tienen ese carácter: Proyectos de desarrollo, por supuesto que siempre imaginamos estos proyectos de RAP. -Proyectos de carácter regional, esto impulsado por la RAP y -Proyectos de carácter regional.

Una de las primeras bondades es que los Gobernadores y Alcaldes no tengan que estar arrodillados aquí en Bogotá todo el tiempo, mientras descuidan muchas de sus funciones allá como el orden público, pero entendemos que ellos para jalonar los proyectos se vienen a Bogotá

Ahora con la RAP y con la Ley de Regiones ya habrá un músculo especial para ello, porque esos macro proyectos y esa organización de la Junta de Gobernadores y el Director Ejecutivo y un Secretario de despacho pues va a dar la posibilidad de que se luche en común por los departamentos, y no tengan que estar cada uno de los Alcaldes tocando la puerta en Bogotá.

De manera que seguimos en este proceso en marcha, la RAP de la Amazonia se aprobó un día de paro nacional, no sé si fue el 21 o uno posterior, y yo expresé al final que el 24, que hubo otro paro, expresé que ni el paro para la descentralización de Colombia, muchas gracias a todos ustedes por estar aquí.

Se levanta la sesión.

**H.S. EFRAÍN CEPEDA SARABIA**  
Presidente

**H.S. LAURA FORTICH SÁNCHEZ**  
Vicepresidente

**SANDRA OVALLE GARCÍA**  
Secretaria General

**CONTENIDO**

Gaceta número 1412 - jueves 7 de octubre de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acta n° 06 de octubre 1° de 2019 .....	1
Acta n° 07 de noviembre 6 de 2019 .....	21
Acta n° 08 de diciembre 12 de 2019 .....	36
Acta n° 09 de diciembre 16 de 2019 .....	41