



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 244

Bogotá, D. C., viernes, 6 de mayo de 2016

EDICIÓN DE 24 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 016 DE 2015

(noviembre 11)

Legislatura 2014-2018

Cuatricenio Constitucional 2014-2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2015 al 20
de junio de 2016

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

A las diez (10:00 a. m.), el presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante, **Atilano Alonso Giraldo Arboleda**, ordena dar lectura al Orden del Día y llamar a lista.

Secretario:

Con mucho gusto presidente. Muy buenos días para todos.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014-2018

Salón: JOSÉ FERNANDO CASTRO CAICEDO

Periodo Legislativo del 20 de julio de 2015 al 20
de junio de 2016

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 11 de
noviembre de 2015

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de:

Proposición número 006 de 2015

(Bogotá, D.C., 12 de agosto)

Presentada por: honorable Representante *Hugo Hernán González Medina*.

Cítese a Debate de Control Político a *Natalia Abello Vives*, Ministra de Transporte, al Coronel *Juan Francisco Peldéz Ramírez*, Director de la DITRA de la Policía Nacional y a Carlos Augusto Meza Díaz, Procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales, con el fin de responder y debatir interrogantes relacionados con: **“El uso del sistema de foto detección por los municipios, su conveniencia técnica y la corrupción o mal uso de dichos recursos”**.

Firmada por: honorable Representante *Hugo Hernán González Medina*.

Cuestionario enviado al Ministerio de Transporte, doctora Natalia Abello Vives

1. ¿Cuáles son las estadísticas que posee su entidad respecto al aumento en la instalación de sistemas de foto detección en las carreteras del país?

2. ¿Qué medidas ha tomado su entidad en cuanto a orientación, asistencia técnica y seguimiento a los sistemas de foto detección que instalan las autoridades regionales de tránsito en sus municipios?

3. ¿Qué medidas regulatorias en materia de normatividad ha tomado su entidad frente a la instalación de los sistemas de foto detección?

4. ¿Qué medidas regulatorias en materia de normatividad o de otro tipo ha tomado su entidad frente al recaudo y destinación de los recursos provenientes de foto multas?

5. ¿Cuáles son las estadísticas de denuncias/quejas por cobro de foto multas, uso de los recursos recaudados por este concepto? ¿Qué medidas se han tomado al respecto?

Cuestionario enviado al Director de la DITRA de la Policía Nacional, Coronel Juan Francisco Peláez Ramírez

1. ¿Cuál es la posición del organismo que usted dirige frente a la instalación del sistema de foto detección y cobro de foto multas en varios municipios del país?

2. ¿Qué medidas ha tomado la entidad frente a la situación presentada en las carreteras en donde se instalan los sistemas de foto multas?

3. ¿Cuál es su plan de acción o actividades a desarrollar para hacer frente a la problemática de la creciente instalación de sistemas de foto detección sin estudios o argumentos técnicos?

4. ¿Cómo ayuda a la seguridad vial en toda la vía nacional, la foto detección en pequeños tramos como los instalados por las autoridades de tránsito?, por ejemplo, en La Dorada-Caldas ¿con dos cámaras en un tramo de solo 800 m?

5. ¿Ha sido consultada su entidad por los municipios que han instalado sistemas de foto detección, en cuanto a pertinencia u otro concepto de dicha instalación?

6. ¿Participa la Policía Nacional de los recursos provenientes de las fotomultas impuestas en los municipios que instalan estos sistemas?

Cuestionario enviado al Procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales, doctor Carlos Augusto Meza Díaz

1. ¿Cuáles son las estadísticas de denuncias/quejas por cobro de foto multas, uso de los recursos recaudados por este concepto? ¿Qué medidas se han tomado al respecto?

2. ¿Cuáles son las acciones que ha tomado este organismo de control a fin de responder a la problemática actual del cobro de foto comparendos que va en aumento en el país?

3. ¿Cuántos casos se conocen de entidades territoriales en los que la Procuraduría haya encontrado mérito para revisión/investigación, por la destinación de los recursos provenientes de las fotomultas?

Firmado por: honorable Representante *Hugo Hernán González Medina*.

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Atilano Alonso Giraldo Arboleda.

El Vicepresidente,

Diego Patiño Amariles.

El Secretario,

Jaír José Ebratt Díaz.

El Subsecretario,

Hernán Cortés Rojas.

Esta leído el Orden del Día Presidente.

Presidente: Muy bien secretario sírvase llamar a lista para verificar el quórum.

Secretario:

Agudelo zapata Iván Darío

Anaya Martínez Fredy Antonio

Cipriano Moreno Édgar Alexander

Cuero Valencia Carlos Alberto

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

González Medina Hugo Hernán

Guevara Villabón Carlos Eduardo

López Flórez Inés Cecilia

Lozada Polanco Jaime Felipe

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Presidente le informo que al llamar a lista han contestado diez (10) honorables representantes, en consecuencia se registra quórum decisorio.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes cinco (5) honorables Representantes:

Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro

Castiblanco Parra Jairo Enrique

Cuello Baute Alfredo Ape

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer.

Con excusa los Representantes:

Correa Vélez Víctor Javier

Patiño Amariles Diego.

Presidente:

Bien secretario, hay quórum decisorio en consideración el Orden del Día, sigue la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿aprueban el Orden del Día?

Secretario:

Ha sido aprobado Presidente.

Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día Secretario.

Secretario:

Segundo: citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, y en desarrollo de la proposición número 006 presentada por el honorable Representante Hugo Hernán González Medina y aprobada en sesión del 12 de agosto de 2015, donde se cita a debate de control político a Natalia Abello Vives, Ministra de Transporte; al Coronel Juan Francisco Peláez Ramírez, Director del DITRA de la Policía Nacional y a Carlos Augusto Mesa Díaz, Procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales, con el fin de responder y debatir interrogantes relacionados con **“El uso del sistema de fotodetección por los municipios, su conveniencia técnica, la corrupción y mal uso de dichos recursos”**.

Presidente:

Secretario, de los citados quiénes nos acompañan hoy a este importante debate de control político.

Secretario:

Sí señor Presidente. Esta citada la doctora Natalia Abello Vives, Ministra de Transporte, ella ha presentado excusa y delega al doctor Enrique José Nates Guerra, Viceministro de Transporte, que me informan ya está en camino, está citado el Coronel Juan Francisco Peláez Ramírez, Director Nacional del DITRA, ha presentado excusa y delega al Coronel Juan Carlos Sáenz Gutiérrez, Subdirector de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, que se encuentra aquí presente en la mesa, el doctor Carlos Augusto Meza Díaz, Procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales en calidad de invitado, ha delegado en calidad de observador al doctor Henry Oswaldo López, funcionario adscrito a la Procuraduría Delegada para la Descentralización y las Entidades Territoriales, en calidad de invitado se encuentra el doctor Edgardo Maya Villazón, no ha presentado excusa, hay un delegado de la Contraloría presente el doctor Julián Polanía, el señor Edwin Arias Betancur alcalde municipal de La Dorada está invitado y no está presente, el señor Jaír Antonio Tabares Chica, alcalde municipal de Chinchiná en calidad de invitado, tampoco se encuentra presente, el señor Hermán Alonso Bernal Janna representante de Construseñales S. A. concesionaria está presente en las barras, Presidente, el doctor César Augusto Angarita Díaz abogado representante de demandantes afectados por las fотомultas en La Dorada, Caldas, si está presente, el doctor Leandro Quintero Romero, Personero municipal de Chinchiná, no se encuentra presente, el doctor Jorge Ébert Arcila, Contralor Departamental de Caldas invitado ha presentado un informe, doctor Juan Guillermo Velázquez Director de Autopistas del Café S. A. en calidad de invitado, no se encuentra presente.

Estos son los funcionarios e invitados que están presentes presidente, le reitero que el Viceministro ya viene en camino no demora en llegar.

Presidente:

Muy bien Secretario. Le damos la bienvenida nuevamente y es importante que nos acompañe el Subdirector Coronel Juan Carlos Sáenz Gutiérrez, que es a quien delega el Coronel Juan Francisco Peláez Ramírez, acaba de leer el Secretario, que hoy nos acompañan tres invitados. Este debate lo vamos a llevar a cabo de la siguiente manera: como primer la intervención del Representante Hugo Hernán González que es el citante a este debate; terminada su intervención declaramos la sesión informal para darle el espacio a los invitados del citante y después de la intervención de los invitados continuamos con la intervención del Viceministro Enrique José Nates Guerra que ya está llegando; también la intervención del Subdirector de Tránsito, Coronel Juan Carlos Sáenz Gutiérrez. Terminadas estas intervenciones continuamos con la intervención de los representantes de esta comisión.

Damos inicio a este importante debate de control político de veinte minutos para el citante, vamos a dar cinco minutos a los invitados, de todas maneras aquí nos ponemos de acuerdo si el citante necesita unos minutos más, porque creo que esta comisión se destaca por hacer un trabajo serio, objetivo y responsable como tiene que ser; así que el tiempo no debe ser tan limita-

do. Damos inicio a este control político tan importante como es este tema del sistema de las fотомultas como lo conocemos más comúnmente. Tiene el uso de la palabra el Representante Hugo Hernán González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Muy buenos días Presidente, honorables Congresistas, a los delegados de las entidades del gobierno y del sector privado, y a todos los participantes en este debate. Un reconocimiento a la Policía Nacional siempre ha sido colaboradora, asesora en esta materia, siempre hemos contado con ellos de manera puntual; al Ministerio hemos, repetidamente, acudido buscando una reacción frente a lo que consideramos es problemático, pero no lo hemos logrado, no me extraña que no esté la Ministra, pero el Vice Nates, es testigo de primer orden de nuestras solicitudes y mejor así. Aprecio de manera particular que una firma que he cuestionado mucho alrededor de este tema, la firma Construseñales, tenga su representante aquí en este debate.

El Ministerio de Transporte no respondió a nuestro cuestionario, en parte porque está recaudando información de lo que vamos a ver aquí, es que se está generando un desorden que el mismo Ministerio, no sabría decir de qué tamaño es; pero gracias a este trabajo de la comisión está en la tarea, no tiene el cuestionario, no nos da respuestas, pero sabemos que lo está desarrollando. Señor Viceministro Nates, bienvenido, muchas gracias. En esta presentación que tuvimos en la primera parte a cargo nuestro, sin descartar que los colegas representantes al final del debate, puedan referirse a situaciones en esa gran ciudad donde el tránsito es complejo, nos vamos a referir a la aplicación del sistema de fотомultas en pequeñas ciudades intermedias, al paso de las vías nacionales; hay que diferenciar el uso de la tecnología en las grandes ciudades, en teoría de la tecnología aplicada al tránsito de una vez le recomienda a uno que son muy convenientes, cuando se desborda la capacidad de los cuerpos de tránsito que es lo que sucede fácilmente en Bogotá, Medellín, Cali, aquí no estamos hablando que suceda eso, sino que controlar la velocidad al paso de la vía nacional por un casco urbano, precisamente, por la escasez de datos oficiales con frecuencia voy a graficarles con lo que sucede en Chinchiná y La Dorada en mi departamento de Caldas; nosotros no cuestionamos la autonomía local, yo soy un defensor de la autonomía local y tampoco estamos cuestionando el uso de la tecnología, por el contrario lo que me preocupa es que estemos estigmatizando la tecnología por un uso indebido, por un uso no eficiente, por un uso que se presta para la distorsión de las competencias y de los recursos desvirtuando el espíritu del Código Nacional de Tránsito, no estamos contra la tecnología pero eso sí nos oponemos y somos enfáticos a que detrás de argumentos sofistas en torno al derecho a la vida escondamos una implementación que obedece a un ánimo puramente económico, estamos contra el uso de la tecnología con ánimo de negocio, repito, ocasionando que la estigmaticemos; nosotros, incluso, de manera paralela tenemos un proyecto de ley como bancada Centro Democrático del que les he pasado un resumencito que de aquí a mañana se presenta la ponencia, estamos esperando por la acumulación de un proyecto con Senado que no se va a dar.

Lo que buscamos es un marco sencillo para la aplicación correcta de la tecnología, para optimizar los

instrumentos, los mecanismos, en procura de un tránsito apropiado conforme a la regla, no agresivo, pero no en ciertos puntos, si no a lo largo de todas las vías nacionales; existen unas consecuencias negativas en la implementación de estos mecanismos sobre las que queremos llamar la atención acá, unas son propiamente técnicas de funcionamiento del sistema, competencia principalmente del Ministerio de Transporte, otras para hablar de la dimensión del negocio, de los lujos de recursos y otras que yo llamo violación al debido proceso, algunos riesgos jurídicos que van a ser apoyados con sustentación del doctor Angarita.

Miremos con imágenes y algunos videos a ver como se ha venido desarrollando el problema que es nacional, que lo voy a estar graficando con datos de Caldas, pero es un problema nacional y no se desconoce que haya municipios, cuya aplicación no sea de la que estamos hablando aquí, pero el problema es nacional; los ciudadanos protestan con frecuencia porque no ven consistencia entre el tope de velocidad máxima y las características de la vía o por las variaciones que se dan en los topes de velocidad, devolvamos un poquito la presentación. Miremos ahora los equipos: velocidad y equipos, esta es la vía a La Vega, ustedes ven una señal de 30 kilómetros, hay más de 400 metros de recta, es doble calzada, plena visibilidad, ¿quién va a 30 kilómetros ahí? estos puntos son los que buscan los de las fotomultas, generalmente ustedes no los ven con cámaras donde dice 80 kilómetros, sino donde dice 30 kilómetros, la verdad es que en el país, Ministro, no hay uniformidad técnica en la determinación de los topes de velocidad, cuando uno cambia de una carretera y pasa a otra encuentra que quien puso las señales es alguien distinto que no obedece a los mismos criterios.

Miremos estos equipos: esto es usado por la Secretaría de Cundinamarca aquí en las carreteras vecinas, ese equipo es lo que uno llamaría hechizo, una camarita la montan ahí con tres partes, eso no vale un millón de pesos, es caro, es un equipo, no de alta tecnología y se emplea aquí; miremos la siguiente, vean la cámara del señor que tiene una camisa de la Secretaría de Tránsito de Cundinamarca, es una cámara sencilla normal y ahí está captando, me atrevería una presunción exagerada, y creo que a este señor, hasta le deben pagar por número de fotos que presenta; esa cámara desde luego no tiene sensor y ahí está captando la doble línea, toma fotos va y lleva el archivo a un punto de tránsito en La Vega y allí empiezan el proceso que se generó con las fotomultas; hasta ahí es una cámara sencilla. Pero tan pronto llega allá al punto de tránsito empieza el mismo proceso de las fotomultas, creo Ministro que esto de los equipos que se usan tiene que ver con ustedes ¿o no? Tiene que haber calibración, garantía, seguridad, sigamos, continúa proyección del video.

Estamos hablando del sistema de las fotomultas, tal vez no nos hemos dado cuenta; escuchen esto: la Policía de Tránsito denunció que algunas alcaldías del país se aliaron con empresas privadas para convertir las fotomultas en un negocio. Vamos en vivo con Valeria Chantre, buenos días, yo les quiero mostrar de que estamos hablando con cámaras como estas que ustedes van a ver a continuación son similares o con tecnología similar a las que estarían siendo instaladas en municipios y ciudades del país, en convenio entre estas alcaldías municipales y algunas personas particulares, la polémica se desató tras una denuncia que hace la Policía de Tránsito y Transporte. Aseguran que el tema de las

cámaras de fotocomparendo se estaría convirtiendo en todo un negocio, que el recaudo por este concepto estaría siendo destinado a intereses particulares y no como dice la ley a temas de seguridad y de prevención vial. Veamos el informe: la Policía de Tránsito y Transporte denunció que varias alcaldías del país están en asocio con firmas de particulares instalando cámaras de seguridad en las vías como un negocio dirigido a recaudar dinero y no como una medida preventiva hacia los conductores y sus acompañantes. Que lo más seguro es que simplemente se están dedicando a que estos dineros ingresen a las arcas de las alcaldías sin mayor inversión en la finalidad importante que es la seguridad vial.

Dijo que la ley es clara al señalar que el recaudo por comparendos debe ir dirigido hacia planes de tránsito, educación, dotación, combustible y seguridad vial pero que algunos de estos convenios favorecen inclusive más a los particulares. (Video de noticias).

Entrevistado: lo que pasa es que no se sabe a dónde llega esa plata; uno paga pero no sabe.

Entrevistada: principalmente lo están utilizando es para imponer los comparendos, pero para las vías y el manejo del tránsito no.

Periodista: el Director de Tránsito y Transporte de la Policía, Coronel Juan Francisco Peláez dijo que para los alcaldes que están utilizando la seguridad vial como negocio; la policía está poniendo conos en las vías con el fin de que la gente frene y según él así acabarles la fiesta.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Me parece muy importante el video, porque muestra a lo que hemos llegado en materia de desorden en el tránsito en vista de que quien define el Código de Tránsito como autoridad suprema que es el Ministerio no se ha pronunciado, entonces, se agrava y llegamos al punto de que la Policía Nacional que sí tiene presencia en las vías día y noche llega más bien a hacer esto; es que no estamos contra el uso de la tecnología ni en desmedro de las facultades de los alcaldes, pero no concebimos un tránsito desarticulado, como es que hay confrontación de actores en Chinchiná: el concesionario de la vía no le da permiso a la alcaldía para que monte sus cámaras; entonces ponen una camioneta por allá donde se pueda parquear, como quien dice no es un invitado, o como quien está haciendo mal por allá lo hace desde el ladito; cómo es que la Policía Nacional no participa como actor de tránsito, ni los organismos de tránsito vecinos en este tipo de determinaciones que deben obedecer, si bien no tenían un plan de seguridad vial que no lo tienen, por lo menos deben obedecer a políticas o proyectos que eso es obligación elemental de los alcaldes que deriva la Constitución, no podemos emprender políticas ni proyectos que no hayan sido concertados con los actores pertinentes y con la misma comunidad. Entramos ya en Caldas y La Dorada también empezé en diciembre, enero las propuestas y acudimos a usted Viceministro Nates, al Ministerio y no hubo reacción y ya lo tenemos en Chinchiná en la autopista, en La Dorada dos cámaras en 800 metros es doble calzada, en Chinchiná sin permiso se ubican al lado de la vía eso sí dentro de lo que va a ser el desarrollo futuro urbano de la ciudad que está en el Protec como área urbana y ya anuncia la firma que tiene todo listo para operar en Dosquebradas, depende de lo que aquí suceda, yo creo que no ha iniciado en Dosquebradas porque al menos

hubo una autoridad de control que ya se pronunció; que ha emitido sus primeros pronunciamientos que es la Contraloría Departamental de Caldas pero depende de lo que acá suceda podemos ver la otra semana estas mismas camionetas y estas cámaras en Santa Rosa y seguramente va a seguir Dosquebradas, Manizales y Pereira van a querer hacer lo mismo; y es que ministro mientras el ministerio no se pronuncie lo que estamos diciendo es que sí que se ve bien que cada alcalde disponga a su manera y que esto se vuelva un sistema de tránsito, sino que esto se torne el tránsito en más de mil autoridades cada una haciéndolo como cree que lo debe hacer y cada una detrás de los recursos.

En Chinchiná no existen agentes de tránsito; quien firma los comparendos son una autoridad de tránsito encargada de la Secretaría de Tránsito porque tampoco hay titular, pero yo he visto que quien debe firmar un comparendo debe ser el agente de tránsito no la autoridad de tránsito porque entre otras cosas esa autoridad tendrá que definir luego si tiene la razón el infractor o el agente de tránsito, creo yo que todos los comparendos que se han emitido en Chinchiná presumo son ilegales por ese hecho; porque no están firmados por un agente de tránsito, no hay allí ni secretario, ni hay agentes de tránsito en Chinchiná lastima no pudo venir el señor personero, ha hablado ante los medios, certifica la comunidad, no solo está inconforme si no que no ha participado, el Concejo Municipal dice no es que el contrato y lo que hicieron al final desvirtuó el espíritu inicial del acuerdo, es decir, ni concejales ni comunidad están de acuerdo con esto, ni el concesionario de la vía, ya vieron las expresiones de la policía que han tenido que llegar viendo la situación porque es que la policía si está en carretera día y noche y viendo esto ha llegado a poner conos para evitar que la gente caiga en estas trampas, cómo es Ministro, que vamos a tolerar y permitir que siga esa confrontación de actores, esto no es sistema; yo tengo competencias como alcalde ¡claro! pero es principio de la función pública que mi acción debe obedecer a principios de coordinación, de complementariedad, soy consciente de que soy un actor como parte de un sistema y como tal hay una cabeza y esta es la que dice cómo son las reglas de relación entre los actores, es la que establece los principios, los objetivos y es la que se encarga de vigilar y de controlar, no es que porque sea Alcalde y tenga las competencias, entonces, puedo hacerlo de manera aislada, el señor Alcalde de Chinchiná sabe que con esto está impactando en la vida de los pobladores de Manizales y de Santa Rosa que allí en su jurisdicción concurren la Policía Nacional, un concesionario, otros actores que debieron haber hecho parte del proceso de determinación de control con esos mecanismos en La Dorada, decía que son dos cámaras en 800 metros, Ministro, mire, yo quiero llamar la atención sobre esto en lo técnico: efectivo ¡claro! la accidentalidad en ese sitio se puso cero en el primer mes de poner las cámaras, llegó a cero, claro muy efectivo, dos cámaras en una doble calzada y todos empezamos andar a 30 o 40, despacito; pero cuáles son los efectos, los impactos de utilizar ese mecanismo, como lo estamos haciendo el impacto es muy reducido, es ahí no más, tan pronto se sale de La Dorada y pasa el casco urbano y los avisos de fotodetección, la gente vuelve otra vez a conducir como normalmente lo hace. Es muy atractivo y es un negocio, eso a mí no me vengán con el cuento que es que a un alcalde como en Chinchiná, ya para salir le sobrevino un impulso por el derecho a la vida como a manera de un despertar espiritual, ¡no!

aquí lo que viene es un interés económico, porque a unos meses de la elección, a unos meses de salir, darle por hacer esto a pesar de todas nuestras advertencias, y a todos los impases legales que han tenido muchos; hay un interés económico, en La Dorada esas dos cámaras, lo voy a mostrar ahora en el flujo económico, pero permítame decirle, Ministro, aquí en la parte técnica dos cosas, una: logramos accidentalidad cero con dos cámaras, cuánto va de ingresos o cuánto es el movimiento del negocio en seis meses, estamos hablando de once mil (\$11.000.000.000) millones de pesos de los cuales tres mil seis cientos (\$3.600.000.000) millones de pesos han sido recaudados pero quedan unos siete mil quinientos (\$7.500.000.000) millones de pesos por recaudar de los cuarenta y un mil comparendos se han cobrado unos diecisiete mil, entonces, tendremos que seguir durante veinte años a razón de un negocio de más de veinte mil (\$20.000.000.000) millones año para mantener la accidentalidad que en enero está en cero ahí en ese sitio, ese es un mal uso de la tecnología y eso es un ánimo económico; cuando yo voy a resolver un problema en estos casos, uno no piensa en que lo va a resolver en veinte (20) años, desde el principio desde, los estudios previos como lo ha dicho el contralor hay fallas, Viceministro la tecnología es muy útil cuando desborda la capacidad de los cuerpos de tránsito, aquí pienso que la tecnología o el control de velocidad con cámaras debe ser lo último porque primero no echamos mano de tantos otros mecanismos, si ya sabemos que ahí el problema es la velocidad y que con reducirla tenemos accidentalidad cero, entonces con diez (\$10.000.000) millones de pesos nada más hacemos los seis u ocho resaltos que faltan porque ya hay algunos y logramos detención de la velocidad, mantenemos los logros en accidentalidad pero no estamos sometiendo a los ciudadanos a un negocio de veinte mil millones y donde en buena parte va es a particulares como lo vamos a ver más adelante.

Lo otro Viceministro: yo quiero que de una vez todos tengan presente esto para la discusión en el debate del proyecto de ley.

La tecnología se usa es para el logro efectivo de los propósitos del sistema, y debe ser para lograr eficiencias, no ineficiencias, conforme lo estamos haciendo hoy no solo hay desarticulación, hay ineficiencia; o sea que entonces esperemos un 2016 con fotodetección en: Manizales, Chinchiná, Santa Rosa, Dosquebradas, Pereira; ojo con solo dos cámaras si fueran operadas por la Policía que no tiene la frontera municipal, los ciudadanos tendrían que andar correctamente, de manera no agresiva, conforme a las reglas, respetando las reglas a lo largo de toda la vía; no como hoy con dos cámaras en La Dorada para un impacto localizado ahí puntual, si no que si la Policía con sus cámaras en líneas de manera integrada con solo dos nos pone a andar a todo el mundo a lo largo de toda la vía correctamente; eso es optimizar los mecanismos y fuera de eso superamos los problemas del debido proceso porque tan pronto en el segundo sensor se detecte a un ciudadano conduciendo como loco y de manera agresiva, más adelante una policía lo va a detener y le va a mostrar el comparendo y la distribución del recurso que se ha desvirtuado lo que quiere el código y que se ha desvirtuado con la forma como estamos implementando estos mecanismos también se corregiría.

Veamos los contratos, doctora Martha, usted está muy interesada en cómo se está haciendo esto en Cal-

das; mire aquí con la misma firma Construseñales, primero tenemos un video.

Proyección de video.

Viceministro, del informe del contralor y de lo que he visto del caso de Chinchiná propiamente, de esa confrontación de actores es claro que estos procedimientos se instalaron estas cámaras, sin obedecer a un estudio técnico riguroso, es más, primero los contratos y accidentalidad lo miramos ahora; en la de Chinchiná la accidentalidad es mayor al interior del casco urbano que no hay en la autopista.

Unos cuestionamientos a estos contratos de concesión por veinte años es exagerado, ya lo decía el contralor, creo que lo sustentará el doctor Angarita que es ilegal que el concejo autorice vigencias futuras para este tipo de inversiones y fuera de eso se sale de toda proporción, de todo equilibrio, con la dimensión del negocio que vamos a mostrar a veinte años, la distribución de los recursos es desproporcional, es lesiva al patrimonio de los municipios, no hay plan estratégico de seguridad vial, ya lo sabemos; pero así no haya el plan no obedece a un estudio técnico riguroso, no es la medida indicada en lo técnico esa instalación y eso en los controles los procedimientos si es competencia del Ministerio.

Miremos el de La Dorada: igual una cesión de veinte años, el contrato prácticamente es lo mismo casi todo, hay una gran diferencia en el texto en una cláusula en lo que le corresponde al concesionario, a este le toca el mismo 40%, pero atérrense, en La Dorada la cláusula le agrega al concesionario la administración de los recursos del municipio de La Dorada; o sea que no solo recibe el 40% si no que ese 60% del municipio recuerden que hay otras participaciones del Simit, del CIAT, sacando esas lo que le queda al municipio lo maneja el operador, el concesionario, el mismo Construseñales durante 15 años; o sea que aquí si alguien sabe pintar, señalizar, si alguien provee equipos para aoblamientos, saben construir resaltos, aquí ya no tienen oportunidad en La Dorada, aquí el mayor contratista de La Dorada quedó ya definido por 15 años por cuenta de este contrato de concesión; entonces, tiene ya un 40% para sí, que ya es oneroso, lo vamos a ver, pero ya así porque sí quedó definido que es el operador de los recursos del municipio por 15 años, sin Ley 80, sin selección objetiva; ya ayer se pronunció el Contralor dio el informe de su auditoría y efectivamente, adicional a los mismos reparos en Chinchiná, los estudios técnicos fueron superficiales, exceso de requisitos para la interventoría y sigue siendo una interventoría que no conoce nadie, exceso de requisitos para concesionar, ya en Chinchiná había advertido que exigían cinco mil (\$5.000.000.000.) mil millones de pesos de patrimonio, cuando Construseñales empezó hace 10, 12 o 15 años con quince millones (\$15.000.000) de pesos, pero agregó algo en la auditoría La Dorada que tiene que ver con lo que acabo de exponer, el municipio asumió gastos del concesionario por eso hablo de investigación y hay incumplimiento de la Ley 80, claro el empresario comenzó a abordar unos semáforos que entre otras cosas están bien puestos y a buenos precios, hay que reconocer, pero empezó las obras sin la debida autorización del municipio; ya luego no se puede legalizar es hecho cumplido este es el objeto de la investigación aquí de la Contraloría, no sé para dónde van a llevar las cámaras en La Dorada porque ya con los semáforos que hay, son

buenos logros, en La Dorada pero han valido trescientos millones (\$300.000.000) de pesos en caja, tienen, hasta junio habían mil quinientos (\$1.500.000.000) millones sin saber qué hacer con ellos.

Miremos el flujo de recursos: ya entramos en flujo de recursos que tiene que ver mucho la Procuraduría, a quien hemos pedido pronunciamiento si se trata de un contrato leonino o no; como los empresarios normalmente nunca dicen cuánto invierten, porque normalmente no pueden decir eso a la competencia, así fuera en un debate en el Concejo de La Dorada, nosotros hemos averiguado mucho sobre la implementación de estos mecanismos, doctor Ape, usted que nos inició en esto del debate de las fotomultas aquí en esta comisión, miren en ese cuadro no se ha invertido en La Dorada en inversión inicial en cámaras en el sistema software con los ingenieros que hay que tener, sin más creo no se ha invertido más de doscientos cincuenta a trescientos millones de pesos.

Revisemos el cuadro siguiente: cuando estaban los primeros mil millones (\$1.000.000.000) de pesos para invertir, estoy hablando a los dos meses y medio de haber comenzado la operación, ya teníamos en caja en la fiducia mil ciento y pico de millones, este sería el cuadro, al concesionario si en ese momento se distribuyen los recursos, mucha atención al flujo de recursos, a los delegados de la Procuraduría y Contraloría un saludo doctor Óscar Darío gracias por venir, el concesionario ya tendría cuatrocientos cincuenta y nueve millones (\$459.000.000), ya casi el doble de la inversión inicial, interventor ochenta millones (\$80.000.000), y casi quinientos millones (\$500.000.000) al municipio, pero de esos casi quinientos entran a ser administrados, operados por el concesionario, no solo es un periodo demasiado corto, dos meses y medio para decir que uno recuperó la inversión sino que le quedan todos los veinte años, prácticamente, para seguir cobrando, y que además por cuenta del mismo contrato de concesión por quince años, va a operar los recursos del municipio, esto no se entiende o mejor nadie daba un peso, porque La Alcaldía de La Dorada, la fuera a mantener el mismo partido de hoy; entonces, se prepararon como quien dice para que eso entre otras manos, el mismo contrato habla hasta del personal que deben emplear tiene que ser de La Dorada y con experiencia en estos mecanismos, no pueden trabajar si no los que ya vienen ahí vinculados con la firma y ,repito, limita las posibilidades de la mano de obra y de los contratistas propios de La Dorada.

La Policía Nacional: yo llamo la atención sobre esto, cero pesos, no participa, cuando la Policía emite el comparendo, hace el parte, los municipios participan y el espíritu del código es que esos recursos deben ir a la educación y a la seguridad vial; ¿quién tiene a cargo la misión de la seguridad a todo lo largo de las vías nacionales? La Policía Nacional, incluso presta ayuda, coopera también en los cascos urbanos, pero no le corresponde un peso, eso es parte del negocio, sacar a la Policía, tomar eso que participa la Policía y repartírselo, entonces, con el concesionario, eso desvirtúa las competencias y recursos, el espíritu, lo buscado por el Código Nacional de Tránsito, aquí ya tenemos un periodo más largo a junio, este es el acumulado, son cifras oficiales que proceden de la Secretaría de Tránsito de La Dorada, si ustedes se fijan en el monto de lo recaudado mes a mes, aprecian que no viene una disminución, una caída en el monto como se esperaba, no,

pareciera más bien estabilizarse el monto de los recursos, esto es lo recibido de diecisiete mil de cuarenta y un mil partes.

El concesionario: mil doscientos veintitrés millones (\$1.223.000.000) de pesos ya lleva, eso es de él.

El municipio: mil novecientos millones (\$1.900.000.000) de pesos, ¿quién lo maneja? El concesionario, cuánto han invertido en amoblamiento, trescientos doce millones (\$312.000.000) de pesos, ya les da dificultad encontrar donde poner un semáforo más, yo llamo a esto y lo que voy a pedir aquí parece un imposible, es una inocentada, yo le pediría a la firma privada y a la Alcaldía de La Dorada y lo mismo en Chinchiná porque no procuran una terminación por acuerdo mutuo, y estos recursitos que hay en La Dorada hacen dos pasos elevados para peatones, motos, sobre la doble calzada y no esperen a que sea la Procuraduría la que les va a suspender y pronunciarse sobre el carácter leonino de esa concesión. Aquí tienen una idea ustedes del volumen del negocio, seis meses; pasemos a la siguiente presentación, aquí están los comparendos pagados y los que faltan a junio, estamos hablando que por recaudar podemos hablar de siete mil trescientos, siete mil quinientos millones de pesos, un negocio de once mil millones (\$11.000.000.000) de pesos, cada seis meses que va a ser de más de veinte mil millones (\$20.000.000.000) de pesos al año y que se tiene que prolongar por veinte años; entonces ¿es efectiva la fotodetección? sí puede ser muy efectiva, como se está usando es puntual, pero no es eficiente, no se optimizan los instrumentos, puede ser efectiva pero a que costo, esto ante todo es un negocio, si queremos reducir la velocidad para esos mismos efectos de accidentalidad cero ahí, repito, no faltan sino seis u ocho resaltes que cuestan diez millones (\$10.000.000) de pesos. Porqué tenemos que seguir con este negocio de veinte mil millones de pesos durante veinte años y donde los recursos se están yendo principalmente al sector privado; estamos hablando de que los alcaldes se están dejando engatusar de firmas privadas, están cayendo en esa tentación individual, por eso, repito, no estamos contra la competencia de los alcaldes si no contra el mal uso, y porque estamos es estigmatizando la tecnología que en el proyecto de ley pretendemos un marco sencillo de implementación para que sí se optimicen esos instrumentos. La accidentalidad en Chinchiná viene a la baja en el año anterior y este y los instrumentos de fotodetección empezaron en agosto, para que no vayan a decir luego que eso es por las cámaras, no, vienen a la baja y es porque ya la autopista está a punto, ya no hay obras que facilitan la accidentalidad y por el convenio con el concesionario con la policía de carreteras que va teniendo sus efectos, esto es de los estudios del concesionario, se nota que la mayor accidentalidad esta es adentro del casco urbano.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Me gustaría conocer el valor del convenio que tiene el concesionario o el municipio con la policía para esos temas.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Al concesionario le pagamos un peaje, y en ese peaje es condición frente al Ministerio es una condición de todos los peajes que tienen que invertir en seguridad

vial, y lo hacen en convenio es con la Policía Nacional, es el concesionario pero de la vía.

Presidente:

Les pido un favor en aras de organización, doctora Martha Patricia yo sé que usted está muy inquieta en el tema importantísimo, ahora va a tener el tiempo para que en su intervención pueda hacer sus preguntas, pero representante, ya lleva treinta y un minutos, le pediría el favor de que trate de redondear para que termine su intervención.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Le decía, doctor Nates, que hay unas consecuencias, unos efectos es en el funcionamiento del sistema y si tiene que ver si es competencia del Ministerio y que esperamos los ciudadanos en Dorada, en Chinchiná, en Caldas, que el Ministerio se pronuncie, primero: es frenar, que esto no siga sucediendo, si cuando usted nos dijo que ya estaba lista la resolución hubiera salido, no tendríamos el problema que tenemos en la autopista del café, pero como mínimo hay que frenar, eso sí lo pueden hacer ustedes mediante resolución; crear las condiciones de control y se puede frenar que esto no crezca, yo creo que va a encontrar razones, incluso, para sustentar una suspensión de quienes están operando fotomultas en esta condición hasta tanto no logren el aval técnico, el rigor técnico con el concurso de ustedes y de la Policía.

De la Procuraduría estamos esperando un pronunciamiento, repito, es el llamado que hacemos, debe haber un pronunciamiento ejemplar porque es que depende de lo que pase aquí esto se dispara y se le va a seguir desordenando el sistema de tránsito.

Sobre los riesgos jurídicos, la violación al debido proceso; aquí se incurre muy fácil en error, hay cámaras que se doblan, quién certifica la calibración de esas camaritas que está usando la Secretaria de Cundinamarca, lo más común es que le llegue el parte a quien no lo cometió lo cual es prohibido por la ley y ratificado en sentencias y uno dice que la falta al debido proceso principal es cuál: que somos muy tecnológicos para detectar la infracción, pero no somos tecnológicos para permitirle o poner el recurso al infractor, cuando usted se da cuenta de la infracción está lejos en su casa y es preferible pagar que hacer el viaje o nombrar un apoderado que acuda a esa instancia local; entonces, ahí sí no somos tecnológicos, para detectar la infracción sí, pero no para garantizarle derechos al ciudadano. Ya ven lo que decía en Dorada, lo firma alguien que no es agente, a veces un sobrepaso en doble línea se da es precisamente porque el vehículo muy lento da la indicación de que sobrepase eso es muy común, alguien decía que si se lleva un herido, una persona grave, aquí no hay manera, es preferible pagar que hacer un viaje o nombrar un apoderado. Le voy a dar la palabra al doctor Angarita, pero antes de que él nos hable de estos riesgos jurídicos en los que están incurriendo los actores, concejales, alcaldes, privados; antes de la intervención ahí está el resumen del Proyecto de ley número 116 se los acabo de pasar por escrito, repito, buscamos un marco sencillo para la implementación de sistemas de fotodetección donde se optimicen los instrumentos, eliminamos faltas al debido proceso y recuperamos el equilibrio en la distribución de las competencias y recursos, pero del Ministerio sí esperamos una resolución que por lo menos frene lo que está sucediendo; y de

las Alcaldías de Chinchiná y La Dorada, ya decía, qué bueno que llegaran a acuerdos a la terminación, antes que sea la Contraloría o Procuraduría que disponga medidas de protección, de suspensión, ya se dio el pronunciamiento de la Contraloría de Caldas, esperamos que la Procuraduría nos defina si lo que hemos denunciado es correcto o no, ya dijimos porque se graficaba con los asuntos de Caldas.

Presidente:

Muy bien representante Hugo Hernán González, ciente a este debate, cuando iniciamos quedamos claros de cómo íbamos a llevar a cabo el debate; le pido a la comisión que nos declaremos en sesión informal para poderle dar el uso de la palabra a los dos invitados, pregunto a la Comisión: ¿sí se quieren declarar en sesión informal?

Secretario:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente:

La bienvenida doctor Eduardo Díazgranados, lo mismo al doctor Óscar Darío Pérez. Para una moción de orden.

Honorable Representante Eduardo Díazgranados:

Yo quisiera saber, veo al señor Viceministro de Transporte aquí con nosotros, me imagino que la Ministra no viene y quisiera saber las razones por la cual no asiste, y si del Inviás alguien nos está acompañando para saber quién está por parte del Instituto.

Presidente:

Muy bien representante Eduardo Díazgranados, de pronto no había llegado al inicio de la comisión, la Ministra se excusó y delegó al Viceministro Enrique Nates y el Director de Inviás no fue citado.

Tiene el uso de la palabra el doctor César Augusto Angarita Díaz le pido el favor tratar de ser lo más concreto posible, tiene cinco minutos para su intervención.

César Augusto Angarita Díaz:

Saludar a los honorables Representantes de la Comisión Sexta y agradecerles la posibilidad en cabeza suya, presidente, de poder como ciudadano dirigirme a esta honorable corporación, a fin de poner en conocimiento ciertas irregularidades de tipo legal y administrativo que se vienen cometiendo frente a la implementación, frente al sistema de fotomultas, no solo en La Dorada y Chinchiná sino a lo largo de todo el país porque esto se ha convertido en un problema endémico, doctor Óscar Darío, no es un problema solo de unos municipios, también de todo el país, esto nació en Barranquilla y ha venido bajando por todo el país; y donde quiera que un alcalde y un concejo municipal lo permita se ha venido implementando; yo quiero partir del siguiente punto: cómo se está autorizando en los municipios del país el tema de fotomultas; se está autorizando a través de un contrato de concesión y se le pide facultades al concejo que constitucionalmente no tiene para poder otorgarle esas facultades al alcalde para poder firmar esos contratos de concesión, pero en estos contratos de concesión y antes de que se suscriba el contrato obviamente dentro de los proyectos de acuerdo y los acuerdos aprobados por los concejos municipales y me voy a referir al caso de La Dorada: porque yo en este momento soy un

ciudadano que interpuse unas acciones de nulidad de ese acuerdo de La Dorada que le dio vía libre al alcalde municipal para suscribir el contrato de concesión; y también soy el ciudadano accionante de la acción de pérdida de investidura contra los ocho concejales de La Dorada que aprobaron este exabrupto para todos nosotros los ciudadanos de este país.

Yo soy ingeniero civil de profesión y estudié derecho público haciendo una especialización que actualmente curso en una Universidad de Bogotá; no soy abogado litigante, soy ingeniero litigante; donde surge el tema: están utilizando una figura que el legislador previo que es la figura de las vigencias futuras excepcionales para comprometer los recursos propios y que le pertenecen a los municipios y a través de esta figura le están dando un raponazo a los fiscos municipales, así de sencillo, esta figura como ustedes lo conocen parlamentarios nació bajo la Ley 819 de 2003, los artículos 10, 11 y 12 de la mencionada ley habla y reglamentan el tema de las vigencias futuras, estas venían siendo utilizadas en ese entonces por los mandatarios de turno, gobernadores, alcaldes, para comprometer presupuestos a 20 y 30 años, dejando amarrados a los siguientes gobernantes; por eso el honorable Consejo de Estado en una sentencia memorable de julio del 2011, dijo que las vigencias futuras excepcionales no estaban previstas para el orden territorial, solamente estaban concebidas por el legislador para el orden nacional y tumbó las vigencias futuras para los municipios.

En vista de eso el Gobierno nacional pone el proyecto de ley que después aprueba el Congreso de la República y da vía libre jurídica a la Ley 1483 del 2011, que regula el tema de vigencias futuras excepcionales para el orden territorial; pero pone unas condiciones que son las que están violando en este momento los concejos municipales y en este caso el Concejo Municipal de La Dorada, mis queridos y honorables representantes y personas aquí presentes, miembros del Gobierno nacional, los organismos de control, están violando en el caso de La Dorada, se violaron más de trece normas, no solo leyes, sino decretos y acuerdos municipales, incluso, procedimientos internos del concejo municipal para poder aprobar estas vigencias futuras.

Ya hay tres básicas que han venido siendo reiterativamente violadas, dice que las vigencias en las entidades territoriales los concejos a iniciativa del gobierno local las podrán autorizar solo para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.

La figura de las concesiones, el compromiso de vigencias futuras como respaldo al pago de las concesiones no está acá, entonces ¿cómo se comprometen vigencias futuras para pagar una concesión cuando no se pueden hacer y comprometer vigencias futuras que son para estos proyectos específicos? es la primera pregunta, el legislador en la Ley 819 del 2003 artículo 11 si preveía las concesiones.

Primero: se está utilizando una figura que no está prevista por el legislador para eso.

Segundo: las vigencias futuras no pueden superar el periodo de gobierno, o sea máximo cuatro años, aquí fueron concedidas a veinte años.

Tercero: tiene que tener aprobación del Confis municipal; en el caso de La Dorada es muy extraño esa aprobación porque quienes suscriben el Confis municipal no son los competentes para firmar esa autorización, y finalmente la destinación que se le está dando a esos recursos y con esto finalizo, Presidente, no es la que manda la ley dice el Decreto-ley 111 de 1996 Estatuto Orgánico del Presupuesto, que las multas son ingresos no tributarios y por lo tanto tienen destinación específica; ya el doctor Hugo Hernán tocó el tema y se le está dando uso indebido a esos recursos para pagar al concesionario cosas que la ley no permite pagar; entonces, esos recursos están siendo desviados para esos temas que no están siendo autorizados por la ley para que se le entreguen al concesionario, y como lo dijo el doctor Hugo Hernán, incluso, la administración que le corresponde ese 60% al municipio se lo están entregando al concesionario en los primeros 15 años para que lo maneje.

Quiero concluir con estas tres cosas: cuando se habló del tema de las fotomultas para todos fue sorpresa; porque no hubo socialización, mire que en el primer día 19 de diciembre cuando entro en vigencia en el municipio de La Dorada el tema de las fotomultas se impusieron a transportadores, taxistas que hacen la línea Honda-Dorada, o autobuses que hacen esta misma línea que pasan tres, cuatro, cinco, siete veces en el día, comparendos: encontré casos de transportadores públicos que tienen siete, ocho comparendos impuestos en el mismo día, es un atropello porque a la gente no se le informó.

Segundo tema: no se pidió el permiso en el Inviás para colocar las cámaras de fotodetección en las carreteras nacionales, ese permiso vino a darlo el Inviás el año pasado en el 2014, por eso el contrato de concesión que se firmó desde el 2013 no había podido iniciarse porque no tenían permiso, y en el caso de Chinchiná peor aún; no se le dio el permiso, y entonces qué hicieron, ponerlo móvil; los estudios que sustentan el tema de la concesión son estudios que vinieron a posteriori, para solventar un hecho cumplido por que se les olvidó cuando presentaron el proyecto de acuerdo, presentar los estudios, y cuando presentaron el contrato, presentar los estudios y estos no tiene ingeniería de detalle, no tiene, como dijo la Contraloría, son muy superficiales y no tienen las verdaderas razones técnicas y ni siquiera el flujo financiero del proyecto fue concebido de una manera razonable para que se pudiera proyectar esta figura de la concesión; entonces, este modelo presidente y les agradezco a los honorables representantes ha venido siendo replicado en Arjona, Baranoa, Dosquebradas, Floridablanca, La Dorada, Chinchiná, La Vega, Cundinamarca, y en muchas partes del país, y se le está produciendo un raponazo a las arcas de los fiscos municipales bajo este esquema, porque sus ingresos no tributarios tienen que entrar a las arcas municipales por ley orgánica del presupuesto y luego ser distribuidos para lo que el legislador le previó que se distribuyeran que era campañas educativas en materia de seguridad vial, combustible y demás como lo prevé el artículo 160 del Código Nacional del Transporte. Muchísimas gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien doctor Angarita. Queda el único invitado, Representante citante. Nuevamente se declara la sesión formal, ¿así lo quiere la Comisión?

Secretario:

Así lo quiere, Presidente.

Presidente:

Seguimos entonces. En ese orden tiene el uso de la palabra el Viceministro de Transporte, doctor Enrique Nates.

Enrique Nates, Viceministro de Transporte:

Gracias Presidente, y a todos los representantes aquí presentes en este debate el día de hoy, saludar al Coronel Sáenz, Subdirector de la Policía de Tránsito y Transporte, doctor Polanía Contralor Delegado, muchas gracias por su presencia, y a todos los demás representantes no miembros de la Comisión Sexta que hoy nos acompañan y a la gente de las barras.

Que oportuno, doctor Hugo, este debate, cuando recibimos la convocatoria y antes de que la Ministra tuviera que excusarse el día de hoy por estar presente en el departamento del Chocó por delegación expresa del Presidente; conversamos y hemos venido al interior del Ministerio revisando las inquietudes no solo surgidas de su despacho, sino de diferentes órganos y entes a nivel nacional y territorial, este tema de la fotodetección hoy genera una gran inquietud no solo desde el sector privado, sino desde el sector público; y por eso recibimos con gran complacencia la citación de este debate que estoy seguro contribuirá a cada una de las entidades involucradas en este proceso, acciones de mejora futura que de alguna manera le apunten a que en últimas el gobierno, tiene como interés fundamental, que es salvar vidas en este país, y bajo este precepto ya más adelante comentaremos un poco en la intervención que hemos venido haciendo y creo que este escenario es propicio para anunciar una medida regulatoria muy reciente que le apunta directamente a este tema.

Antes quisiera contextualizar la intervención de la siguiente manera: es la ley, no solo el Código Nacional de Tránsito la 769, si no la 1383 del año 2010, la que faculta a los entes territoriales a utilizar el componente técnico o tecnológico que permitan evidenciar la comisión de infracciones de tránsito, de ahí se desprende esa competencia funcional que está inmersa dentro de la competencia constitucional que tienen los entes territoriales para reglamentar y ordenar el tránsito en cada uno de sus municipios; obviamente sin desconocer los preceptos no solo legales sino reglamentarios que el Ministerio como ente rector de la política pública emana sobre el particular.

Amparados en esa facultad legal del año 2010, han venido desarrollándose y ahora me voy a permitir darles unas cifras cuya fuente es el Simit, que es una fuente importante de información en este tema de comparendos que nos permite evidenciar la magnitud de lo que estamos hablando que no es de poca monta; que si bien usted, muy juiciosamente la presentó en lo local el departamento de Caldas, podré ahorita mostrarles un poco de cómo está el tema a nivel nacional, por lo tanto de alguna manera creo que con eso voy a comenzar para que sepamos cuál es la magnitud del tema de la fotodetección y su importancia, además la destinación que tienen esos recursos también que la propia ley contempla para los temas de seguridad vial y de capacitación en aras de reducir los altos índices de morbilidad y mortalidad que hoy tiene el país. No quiero entrar en la discusión que tuvimos aquí sobre ese debate de seguridad vial tan acertado y convocado por el Representante

Guevara que fue muy constructivo y del cual creo que todos estamos comprometidos en trabajar en procura de la mejora de ella.

Decirles que el crecimiento de comparendos impuestos por fotodetección ha venido creciendo de manera considerable en los últimos cuatro años, en el 2010 fueron novecientos sesenta comparendos, en el 2011 pasamos a diecinueve, en el 2012 a cuatrocientos setenta y un mil, 2013 ochocientos ocho mil, 2014 un millón cuarenta y dos mil, y en lo que va corrido del 2015 a 31 de octubre, si no estoy mal en la estadística, llevamos un millón doscientos cuarenta y nueve mil comparendos por fotodetección; y obviamente hay también una estadística de las diferentes acciones de queja o reclamo que la ciudadanía o los entes públicos han interpuesto en los diferentes procesos de comparendo, 215 tutelas de las cuales 54 del 2014, 161 del 2015, 284 peticiones escritas relacionadas con fotocomparendos frente a 1.249.025 consultas telefónicas, y 5 consultas realizadas por twitter; pero el dato interesante va más allá de ello, lo interesante es contarles a ustedes que a corte 31 de octubre y en número de comparendos desde el 2010 a la fecha estamos hablando de 3.576.442 comparendos que están listados en 52 municipios u organismos de tránsito.

Para mencionar los primeros, Medellín tiene el mayor número de comparendos a nivel nacional con 909 mil comparendos, le sigue Bogotá con 475.000 comparendos, le sigue Cali con 464.000 mil comparendos, Barranquilla con 372.000 mil, Cartagena 202.000 mil, aquí tenemos a Chinchiná, doctor Hugo con 9.031.000 comparendos impuestos; tenemos 52 municipios donde están obviamente listados todos y cada uno de ellos pero viene el dato mucho más interesante que es el valor al que ascienden esos tres millones quinientos setenta y seis mil (3.576.000) comparendos, estamos hablando de casi un billón cincuenta mil millones de pesos en cuanto a valor de los comparendos, ahora una cosa es el valor de un comparendo y otra cosa es lo efectivamente recaudado por el ente territorial o por el organismo de tránsito; porque esa gestión de recaudo, y lo vemos claramente en la aplicación de la Ley 1096, que es la denominada Ley de Alcoholemia, que sí efectivamente ha servido para reducir ostensiblemente la accidentalidad por conducir en estado de embriaguez; pero si bien ha servido para reducir la accidentalidad y generar una conciencia en la ciudadanía, porque cuando se ingiere licor no se puede manejar, todos creo que ya estamos interiorizados de esa normativa, hay un tema económico que si bien hoy la gente se abstiene de conducir su vehículo cualquiera que él sea de servicio público o particular, automóvil, camión, pesado, motocicleta etc., las multas que se han impuesto por la conducción de este tipo de vehículos bajo los comparendos de la ley de embriaguez no se están cancelando las multas o infracciones interpuestas ¿por qué? porque para el policía o la autoridad de tránsito y usted está en estado de embriaguez, le inmovilizan su vehículo, le imponen el comparendo va el vehículo a los patios y usted lo que hace es pagar el patio; pero puede sacar el vehículo sin pagar la infracción por lo tanto hay es un reto grande que tenemos desde el punto de vista normativo, para que ese tema pueda no solo la sanción en cuanto a la suspensión de la licencia de conducción sino que para que pueda sacar el vehículo tenga que haberse pagado el costo del comparendo.

Para seguir con la estadística que la tengo diferenciada por tipología de vehículo, el mayor número son los automóviles, los que han sido detenidos en estos temas de comparendos por fotodetección, luego las motocicletas, las camionetas, los camperos, de ahí para abajo los camiones, los buses y busetas; pero un dato adicional estadístico, de ese valor obviamente la infracción que más es recurrente que se impone por parte de la autoridad de control mediante fotocomparendos es el exceso de velocidad, conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, de los 3.500.000 comparendos, 2.192.000 corresponden a esa infracción de tránsito, luego le sigue estacionar vehículos en sitios prohibidos, transitar por sitios restringidos; y de ahí para adelante el resto de tipología de las diferentes infracciones.

De ese billón de pesos según los datos que nos da el Simit tenemos hoy un recaudo de 460 mil millones de pesos, es decir, estamos hablando casi del 50% del 48% se recauda de lo que realmente se impone en la sanción, recursos que, como yo les digo, están distribuidos proporcionalmente de acuerdo al número de fotocomparendos por fotodetección que se han impuesto, por ejemplo, Medellín de los 299.000 mil comparendos tiene un valor en cartera de 101.000 mil millones de pesos, Barranquilla 62.000 mil millones, Cali 58.000 mil millones, y de ahí para abajo para llegar al consolidado de cartera de casi cuatrocientos y pico mil millones de pesos en ese sentido.

Luego de haberles contado un poco del tema estadístico, sí me permito entrar a ahondar un poco más en las inquietudes planteadas, no solo por el representante Hugo, entiendo que también por la mayoría de los miembros de la comisión, lo primero sea decirles que el Gobierno nacional se puso a la altura de los tiempos, el pasado 22 de octubre, con la expedición del Decreto número 2060, doctor Hugo, es el que reglamenta en Colombia la utilización de los sistemas inteligentes de transporte. 22 de octubre no tiene un mes el decreto, elaborado con un equipo técnico que pretende reglamentar todos los temas de utilización tecnológica dentro del concepto internacional de ITS O SIT (Sistema Inteligente de Transporte) el cual ya hoy tiene un derrotero que va a servir, doctor Hugo, y queridos representantes, para ejercer un control como lo venía solicitando no solo el Congreso de la República si no muchos entes territoriales en ese orden de ideas; este decreto para mencionarles uno de los aspectos fundamentales que contiene:

Genera unos temas de ámbito de aplicación incluyendo las competencias del organismo de tránsito territoriales, es decir, que dentro de la definición de las condiciones técnicas de operabilidad de los sistemas inteligentes de transporte que son muchos peajes electrónicos, básculas, fotodetección, Registro Nacional de Despachos de Carga (Sisetac) (Sistema de Información de Costos Eficientes de Transporte), es decir, todos los sistemas de información del Ministerio y los que surjan de los organismos de tránsito quedarán bajo un sistema que usted estaba reclamando representante Hugo, pero que ya hoy es realidad con este decreto que es el Sistema Inteligente para la Infraestructura el Tránsito y el Transporte, cuyo ente rector es el Ministerio de Transporte que es quien se encargará de determinar las políticas públicas del orden nacional para la utilización de estos sistemas inteligentes de transporte al punto que es de tal importancia el tema para el gobier-

no que crea una Comisión Intersectorial de Sistemas Inteligentes de Transporte, integrada por el Ministro de Transporte, por el director de la Agencia Nacional de Infraestructura, Director de Inviás, Superintendente de Puertos y Transporte, Director de la Aerocivil, Director de Cormagdalena, Director de la Agencia de Seguridad Vial, Director de la Unidad de Planeación de Transporte, Comisión de Regulación y el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, a ese nivel quiso el gobierno llevar la toma de decisiones y las definiciones para los temas de sistemas inteligentes de control de tránsito y transporte.

Y le concluyo el tema del decreto con dos puntos adicionales, que van a ser herramientas muy importantes para ejercer el control; dentro de ese sistema que hemos denominado Simit, se creó un subsistema que se llama, subsistema para la Gestión de Disputas, es decir, las que puedan surgir entre los actores generados durante la operación de los diferentes sistemas inteligentes, y definimos quienes son los actores de los sistemas inteligentes de transporte: los operadores, que deben ser habilitados y homologados por el Ministerio, los intermediarios que deben ser regulados, los requisitos para obtener la habilitación por parte del Ministerio; y con esto empezamos a darle forma y normativa a lo que hoy por hoy puede estar generando algún tipo de desorden al interior de los organismos de tránsito territoriales sin obstaculizar sus competencias propias de orden constitucional y legal.

Antes de referirme al proyecto de resolución, que ya está primero al amparo de este decreto, ya produjimos la resolución reglamentaria del sistema inteligente de transporte denominado Peaje Electrónico, y estamos en construcción del proyecto de norma que va al amparo de ese decreto a reglamentar la operación y a reglamentar los procedimientos aplicables para el desarrollo del procedimiento administrativo contravencional de tránsito, dentro de los cuales uno de ellos es el tema de fotodetección; y ese proyecto de norma que está trabajando el Ministerio de Transporte, incluye el tema que usted hoy ha mencionado, y que de alguna manera también compartimos, son de necesaria aplicación no solo para respetar los temas del debido proceso que aquí se han mencionado y de posibilidad de defensa, que el espíritu hoy de la ley lo contempla y por eso de alguna manera cuando abordamos el estudio de su Proyecto de ley número 116 que de una u otra manera tiene mucha relación con el Proyecto de ley número 102 de autoría del Senador Guerra, aquí presente, y que está también en discusión en el Congreso de la República.

Creemos que se pueden recoger temas importantes de uno y de otro, pero sin desconocer que la utilización hoy de medios tecnológicos es una herramienta fundamental para ejercer el control en vía, control en tránsito y mejorar no solo los niveles de accidentalidad si no para mejorar los niveles de seguridad vial; y qué buena la propuesta de que sea o de que exista un concepto técnico previo frente a la autoridad territorial que quiere implementar un sistema de fotodetección y tiene que ser la ley que lo diga y así lo dice hoy un proyecto de ley que está cursando su trámite; será el Ministerio de Transporte, obviamente es más trabajo para nosotros, pero lo hacemos convencidos de la necesidad, deberá emitir un concepto técnico viabilizando, armonizando con el decreto que les acabo de contar, desde el punto de vista de sistemas inteligentes de transporte, la necesidad y la consecuencia en la mejora de seguridad vial

de los temas de fotodetección, creo que es una herramienta importante, digamos, para poder avanzar en ese cometido.

Voy a referirme, representante Hugo, a algunos temas puntuales de su intervención sin desconocer que hemos venido hace más de dos meses solicitando la información de qué municipios u organismos de tránsito han comenzado proceso para implementar este tipo de tecnología, cuáles lo tienen o cuales hacia futuro está pensando en iniciarlo, si bien es cierto las normas que expide el Gobierno nacional tienen una vocación bajo los preceptos jurídicos de su aplicación hacia futuro, es importante obviamente que aquellos entes territoriales que estén pensando en implementar este tipo de tecnología vayan ya adecuándose a estas nuevas disposiciones por ejemplo: avances, usted hablaba de un tema de velocidades, mire aquí hay dos temas.

El tema de velocidades tiene unas reglamentaciones de ley que son marco de referencia para la operación a nivel nacional, unas en vías urbanas, otras en vías nacionales, los 80, los 60 kilómetros.

El tema de las restricciones: cuando hay paso escolar de los 30 kilómetros. El caso puntual que usted enunció y que vimos en la presentación sobre el tema de los 30 kilómetros en Chinchiná, el gobierno expidió en junio de 2015 el manual de señalización vial que no se actualizaba hacia 5 años en Colombia, teníamos un manual de señalización desueto, desactualizado, que no recogía no solo los desarrollos de infraestructura que está realizando el país en materia de viaductos, en materia de túneles, de equipos electromecánicos, en materia de organización de tránsito, y eso ya el nuevo manual de señalización que es un ladrillito de este tamaño lo incorpora; y es prenda o herramienta normativa obligatoria, tanto para los concesionarios en las vías que son concesionadas, como para el Inviás en las vías que no lo son, como para los entes territoriales y sus organismos de tránsito al ejercer la labor que tienen de señalización en las vías, es un manual muy completo en donde se establece cómo, en dónde y cuándo deben estar establecidas las señales de tránsito, lo hemos socializado y venimos haciendo mesas, no solo con la dirección de transporte y tránsito de la Policía, que es nuestro aliado estratégico para combatir estos temas de inseguridad vial, sino con los entes territoriales y sus organismos de tránsito, porque creemos que es la manera de reducir los altos índices de accidentalidad que hoy tenemos, que llevan a Colombia a constituir dieciséis fallecidos por cada cien mil habitantes, cuando tenemos índices, no solo del mundo europeo de nueve, siete, americanos, de seis, siete, si no latinoamericanos como Chile que están en once o diez fallecidos por cada cien mil habitantes, ese es nuestro reto.

Ahora bien, mencionaba en su interpelación la doctora Martha, y quisiera hacer esa aclaración, porque me parece propicia, todos, y de acuerdo al decreto que se expide en el año 2010, en los peajes de Colombia se cobra una cuota de contribución para el programa nacional de seguridad de carreteras de este país, de aproximadamente 200 pesos, 220 pesos que entra a engrosar una suma anual aproximadamente, que son como cuarenta y dos mil millones de pesos que aporta el Ministerio de Transporte en un trabajo de la mano con el Ministerio de Defensa, y anualmente se hace una distribución de estos recursos a las fuerzas que apoyan el tema de seguridad en carretera, obviamente la

Policía es la que más presencia tiene en nuestras vías, hay algunas vías donde no hay presencia de policía, está la Armada o el Ejército y ellos reciben también una parte de estos recursos para el tema de equipos, de combustible, de insumos, sensores, alcoholímetros etc., que permitan apuntarle a estas reducciones, pero adicionalmente hay un tema que también quisiera aclarar, que usted lo pide doctor Hugo, pero realmente se escapa de las competencias del Ministerio de Transporte; hoy por resolución no podemos frenar, como usted lo llamó, lo que a voluntad del ente territorial se quiera hacer en materia del control en vía mediante la incorporación de utilización de tecnologías, lo podemos hacer, como lo decía inicialmente con otra ley, que cambie lo que actualmente está, y lo que creemos y creo que esa debe ser la voluntad de todos, es que esto, como usted dice, no se convierta en un negocio, y que realmente se convierta en una herramienta y en un instrumento que le permita al ente territorial, al Gobierno nacional y al usuario de la vía o actor de la vía estar mucho más tranquilo cuando transite por ella y también generar mejores condiciones de seguridad vial; ¿nosotros qué podemos hacer por resolución? Lo que le acabo de mencionar, expedimos el decreto de reglamentación de política pública de los Sistemas Inteligentes de Transporte dentro de los cuales está la fotodetección, y ya se generó la comisión intersectorial, y se generó el subtema que le apunta directamente a esto.

La reglamentación posterior es la resolución que reglamenta el procedimiento respetando los temas de debido proceso, respetando los temas de requisitos que deben cumplir los entes territoriales para implementar lo fotodetección en cuanto al comparendo, acuérdense que el comparendo no es la sanción, es el aviso de que se cometió una infracción y obviamente el ciudadano tiene la posibilidad en audiencia pública de acreditar su mejor derecho, de controvertir esa decisión, que en su momento el comparendo se impuso, en ese orden de ideas creemos importante seguir avanzando en la consolidación de la mano del Congreso de la República de una normativa y en eso está de acuerdo el gobierno nacional que sea el Ministerio de Transporte con el apoyo técnico de ANI, de Inviás, y de la Policía el que valide el inicio por parte de los entes territoriales, de los procesos, obviamente de definición de la instalación de estos sistemas de fotomulta; ¿sabe también buscando qué representante Hugo? buscando que las condiciones técnicas de los equipos sean semejantes, similares, busquemos una estandarización en los equipos autorizados, por ejemplo: ¿que hicimos en el tema de peaje electrónico? Definimos qué tipo de dispositivo de radiofrecuencia, de tecnología pasiva debe incorporarse en cada uno de los vehículos para que no necesitemos muchos dispositivos en el panorámico del vehículo, si no que con un solo dispositivo pueda transitar por todos los peajes de las vías, tanto concesionadas, como no concesionadas, lo mismo pretendemos hacer con el tema de la fotodetección, unas especificaciones mínimas transversales abiertas para que la empresa que pueda suministrar y proveer ese servicio cumpla con unas condiciones mínimas para esa homologación ante el Ministerio de Transporte. En ese orden de ideas representante en el ejercicio constructivo que estamos haciendo desde el punto de vista de incorporación de nuevas tecnologías para facilitar el transporte y el tránsito en este país somos unos convencidos en el Ministerio que la fotodetección es importante, que la tecnología es importante, pero siempre y cuando existan unos

parámetros puntuales, específicos del orden nacional que es lo que hemos venido implementando, no solo el Decreto número 2060, sino en la futura reglamentación que expida el Ministerio y obviamente en los proyectos de ley que cursan en el Congreso de la República con los cuales estamos muy abiertos a trabajar de la mano con el Congreso para mejorar este propósito. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Viceministro de Transporte, doctor Nates. Tiene el uso de la palabra el Subdirector de Tránsito Coronel Juan Carlos Sáenz.

Coronel Juan Carlos Sáenz Gutiérrez, Subdirector de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional:

Buenos días a todos ustedes, al honorable Representante, a la Cámara de Representantes, Atilano Alonso Giraldo, Presidente de la Comisión Sexta; a todos los honorables representantes de esta comisión; al Viceministro de Tránsito y Transporte del país; al doctor Hugo Hernán González, ponente de este debate; buenos días de parte de la Policía Nacional, de la Dirección de Tránsito.

Nosotros hemos sido invitados para dar nuestras opiniones institucionales desde el punto de vista de la Dirección de Tránsito, frente al tema en debate, que es el tema de las cámaras de fotodetección. Hay que establecer tres parámetros, digámoslo desde esta forma, para instalación de las cámaras, nosotros no vamos en contra de la tecnología, simplemente, la fotodetección debe ir articulada de unas capacidades institucionales de las autoridades de tránsito, especialmente en el cobro de las multas y obviamente en esa gran operacionalización del sistema, tanto en la cámara, cuando identifica la infracción y obviamente el debido proceso, para el cobro de esa multa y de quien va a operacionalizar eso.

La facultad obviamente parte desde el punto de la detección de la infracción, si miramos el tema de competencias, la Policía Nacional en vías nacionales, fuera de los perímetros urbanos tenemos nuestra competencia y obviamente sin desconocer la autoridad de tránsito que ejerce el alcalde municipal o los señores alcaldes municipales dentro de las vías urbanas y rurales de los municipios, pues, nosotros tenemos una competencia como autoridad de tránsito en esa zona rural, de esas vías nacionales; las vías urbanas, secundarias y terciarias que sean de orden municipal, pues, obviamente la facultad del alcalde municipal.

También hay que determinar dentro de ese recaudo de las multas, las infracciones que se van a detectar, qué tipo de infracciones son las que va a administrar ese sistema, obviamente generar unos espacios importantes de prevención y cultura, porque dentro de lo que ha sucedido a nivel nacional en diferentes municipios, pues, realmente no se le apunta al tema de prevención y cultura, sino simplemente a un tema de instalación y la misma detección de las infracciones no impactan en el tema de seguridad vial, es allí importante resaltar que dentro de este, la articulación y las capacidades tecnológicas y dar ese paso a esa situación especial.

Es importante tener estrategias específicas en seguridad vial, porque si no se construyen planes estratégicos de seguridad vial que vayan obviamente de la mano del tema tecnológico, pues no vamos a generar un impacto frente al tema de prevención y seguridad

vial, que como lo decía bien el Viceministro, lo más importante es que no haya muertes ni accidentes de tránsito, eso es uno de los puntos de partida para la instalación de las cámaras de fotodetección. Y obviamente revisar cuáles van a ser esas vías controladas como lo establecía el Representante Hugo Hernán, ponente de este debate, cuáles van a ser esas vías, cuál va a ser la cantidad de kilómetros controlados, para que de cierta manera no vaya a ver una sobresaturación del sistema o de las mismas cámaras impuestas o instaladas; obviamente hacerle un sistema de evaluación a esas cámaras, si están generando un impacto en la prevención vial, si no lo generan por lo general se convierten...() desafortunadamente, uno hace un análisis, por ejemplo, la vía Villavicencio-Bogotá, D. C., hay un sistema de cámara de fotodetección por la concesión, pero no está siendo administrado, entonces, se detecta la infracción pero se convierte, y excúsenme la expresión, en un saludo a la bandera, lo que no genera ningún tipo de impacto en el tema de prevención vial, y esto también debe ir articulado aún tema de campañas en seguridad vial, generando cultura a los ciudadanos y a los usuarios viales, no solamente a los conductores o a las diferentes modalidades del transporte, sino también pensar en los peatones, que son usuarios viales permanentes de las vías, especialmente próximas a los cascos urbanos que se convierten en frontera la zona rural.

Hay que tener en cuenta la Ley 1503, el Plan Estratégico de Seguridad Vial del 29 de diciembre del 2011, es importante que los señores alcaldes al momento de tener pensado instalar estas cámaras de fotodetección, por favor hagan un análisis muy importante frente a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, ellos lo pueden hacer al interior de sus municipios, es importante determinar ¿cuál es mi accidentalidad o que afecta mi accidentalidad en las jurisdicciones municipales?, cuando uno mira el tema de competencia e infortunadamente de pronto como Cali, nosotros no tenemos autoridad de tránsito por parte de la Policía en la ciudad de Cali y miramos los indicadores de accidentalidad y son los más altos, ocho ciudades del país impactan en el 62% de la accidentalidad total del país y entre esas esta Cali.

Qué bueno uno tener la competencia que no dependiera de terceros, si no que tuviésemos también esas atribuciones para poder nosotros desarrollar actividades de prevención y operativas en aquellas ciudades donde la accidentalidad es un indicador bastante alto y que afecta obviamente el tema de las vidas y de la morbimortalidad en el país.

¿La posición de nosotros frente a la fotodetección? Para nosotros es un medio eficaz de control, no podemos desconocer eso, que responde y tiene que responder a un Plan Estratégico de Seguridad Vial, o sea debe ir de la mano, debe ser un Plan Estratégico de Seguridad Vial que genere prevención y cultura.

¿La verificación de la instalación de los equipos?, obviamente el Viceministro hizo una gran sustentación frente a los sistemas inteligentes del transporte, deben realizarse también sobre jurisdicciones de competencia asignadas a las autoridades de tránsito, nosotros allí como policía tenemos una responsabilidad en las vías nacionales, la tenemos en el artículo 6° del Código Nacional de Tránsito, y en el artículo 135, en el parágrafo 2°; y también es importante determinar por qué ha habido inconvenientes en algunos municipios que no tienen guardas de tránsito y son situaciones particulares,

por no decirlo que individuales, desafortunadamente en estas autoridades de tránsito donde el inspector de tránsito avala el procedimiento de los comparendos de las cámaras de fotodetección, los inspectores no tienen la facultad, debe ser un cuerpo especializado, operativo, ya sea la Policía o guardas de tránsito, para dar el aval a esas infracciones de tránsito o a esos comparendos, eso está en el artículo 134 del Código Nacional de Tránsito, donde define la competencia de los inspectores de tránsito quien es el que impone las sanciones ¡él no puede ser juez y parte en el proceso! como sucede especialmente un municipio en el país donde avala la multa o el comparendo de la cámara de la fotodetección, entonces, ahí hay que ser muy explícitos frente a eso, ¿quién va a avalar el procedimiento? Obviamente teniendo en cuenta el tema de jurisdicciones, porque también sucede que la cámara de fotodetección está en la zona rural que es de competencia de la Policía, por jurisdicción y está siendo avalado su procedimiento en el casco urbano por el organismo de tránsito operativo, pero urbano, no rural, que sería la dirección de tránsito, y es allí donde nosotros queremos hacer, como lo decía el honorable Representante Hugo Hernán, que la Policía tuviese conocimiento, fuese informada, porque allí nosotros tenemos una participación, de acuerdo a la jurisdicción y es importante que nosotros tengamos conocimiento de eso.

Se debe garantizar la operacionalización del servicio, la autoridad que impone el comparendo, que lo acabé de referenciar en el anterior punto, quién le hace el mantenimiento y calibración a esas cámaras, y obviamente quién avala los procedimientos en los mismos municipios; es importante también establecer que donde hayan cámaras de fotodetección se genere un escenario de prevención, tanto al ciudadano, al usuario vial o al conductor que le informe dónde hay una cámara, obviamente hoy hay sistemas tecnológicos o aplicaciones tecnológicas que nos brindan esa información, en los teléfonos inteligentes, pero no es óbice para que la autoridad de tránsito no haga lo pertinente frente a las campañas de prevención, cuando se haga la instalación de esas cámaras, y obviamente, hay que sensibilizar y socializar con la comunidad, de cierta manera informarle dónde van a estar esas cámaras y cuál es el objetivo, obviamente nosotros no podemos determinar que el ciudadano desconozca la ley y desconozcan, no respetar las normas de tránsito, porque eso es una responsabilidad ciudadana, es un deber ciudadano, que el ciudadano conozca obviamente cuáles son las normas de tránsito.

Para cerrar y concluir es importante que toda esa articulación de las capacidades institucionales, especialmente las autoridades de tránsito, pues obviamente sean compartidas entre todos nosotros, no podemos ser mezquinos, que si yo tengo una jurisdicción o no, no pueda integrar la capacidad institucional, ese es el objetivo de esto, porque no pueden convertirse en celos de las mismas autoridades el imponer o no instalar cámaras en las diferentes jurisdicciones tanto urbanas como rurales.

Para cerrar también quiero adicionar esto, en el Simit, ¿qué hemos evidenciado?, el Ministerio de Transporte reglamentó los rangos urbanos y rurales de los comparendos, y eso es importante tenerlo en cuenta, para cuando se vayan a avalar los comparendos de las cámaras de fotodetección, porque es allí importante determinar cuál fue la jurisdicción, dejar clara y determi-

nada la jurisdicción cuando se identifique la infracción por este mecanismo tecnológico, es importante determinarlos, muchas gracias.

Presidente:

Muy bien Coronel Juan Carlos Sáenz, Subdirector Nacional de Tránsito, seguimos entonces el debate de este importante control político, con la intervención de los colegas que hacen parte de esta comisión y también los representantes que hoy nos acompañan y que son bienvenidos, Senador Antonio Guerra, ya nos visita aquí frecuentemente, y el Senador Jaime Amín, bienvenidos Senadores, muchas gracias por acompañarnos.

Tiene el uso de la palabra, aquí ya hay un orden de intervención de acuerdo a la inscripción que han hecho cada uno de ustedes; tiene el uso de la palabra el Representante Iván Darío Agudelo, Partido Liberal.

Honorable Representante Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias Presidente, un saludo muy cordial a todas las personas que hoy nos acompañan, a los Senadores, a nuestro Coronel Juan Carlos Sáenz, a nuestro Viceministro; al Representante Hugo Hernán felicitarlo por generar este debate y yo creo que es muy importante cuando se abren estos espacios para enriquecer esos debates.

Hugo Hernán inicia su presentación con unos cuestionamientos, donde él dice si es solución o negocio, y esos cuestionamientos ¿son solución a qué precio y si es negocio para quién?, yo no tengo porque responder el cuestionario ni las preguntas, pero sí quiero en aras de enriquecer este debate responder esa pregunta con otra pregunta; aquí la pregunta sería, ¿deberíamos de pagar todos los colombianos la conducta contravencional de los conductores?, o más bien que esa conducta contravencional la paguen ellos mismos por su propia irresponsabilidad, porque no podemos dejar de negar, que como alguna vez hablábamos acá el tema de las motos, esto es un tema de salud pública, por lo tanto no nos pueden trasladar a todos los colombianos semejante costo, yo diría, inclusive, Presidente que la propia razón de ser de las cámaras de fotodetección deberían ser su propia desaparición, que no deberían de existir esas cámaras de fotodetección, yendo más allá, inclusive, si es un negocio o si no es un negocio, se plantea con la intervención del Viceministro, y uno dice:

¡por Dios que cantidad de plata tan impresionante, alarmante!, pero lo que nos debe preocupar es que eso es directamente proporcional a la irresponsabilidad de nosotros los colombianos, lo que quiere decir es que somos más irresponsables que cualquiera, y mire la plata que nos está costando, por eso digo que la razón de ser debería ser su propia desaparición, ¿pero sería ya?, ojalá algún día no existieran esas cámaras, pero como le decía aquí al oído, a mi colega antioqueño, doctor Óscar Darío, cuando exista un verdadero estado de cultura y de educación. Por lo tanto esa plata es proporcional a la irresponsabilidad de nosotros mismos.

Me preocupa Viceministro y en eso le tengo que dar la razón a mi colega, el Representante Hugo Hernán, que el Ministerio no haya entregado ninguna respuesta, ¡por Dios!, eso sí es muy preocupante, eso sí se tiene que cuestionar el Ministerio y en esta comisión que hemos estado siempre abiertos a ayudarle al Ministerio, que eso no sea así es totalmente preocupante, y ahí resalto esa angustia e inquietud del Representante Hugo,

por su total responsabilidad frente al país y frente a este debate.

El Representante Hugo Hernán habla de que el tema ha generado consecuencias negativas y es indudable, inclusive, el mismo Consejo de Estado se ha pronunciado en sentencia de la Magistrada, la doctora Carmen Teresa Briseño, donde dice en palabras, me voy a permitir leer, el debido proceso no se observa rigurosamente por lo cual el Consejo de Estado manifiesta: *“en estas condiciones es claro que al no realizar la respectiva notificación, se le está vulnerando los derechos fundamentales al debido proceso y a la defensa al accionante, puesto que el actor no podrá ejercer su derecho de contradecir e impugnar el comparendo y si fuera el caso allegar pruebas”*, es indudable pues que genera unas consecuencias negativas, el representante Hugo plantea y nos pone un ejemplo, porque él fue sumamente ilustrativo, muy pedagógico y le tengo que resaltar eso doctor Hugo, de unos límites de 30 km. Inclusive aquí a nuestras compañeras del Atlántico, yo que a veces paso por ahí, vemos que a la entrada de Puerto Colombia, inclusive, en menos de 800 m hay más cámaras, pero creo que ha sido beneficioso, no sé el detalle, por lo menos se ha reducido mucho la accidentalidad, sobre todo cuando se va de Cartagena hacia Barranquilla, porque hay un giro a la izquierda para ingresar a Puerto Colombia, no sé, pero creo que de todas formas, por lo menos, cuando yo paso por ahí reduzco la velocidad para que no vaya a darse ningún tema ahí de accidentalidad.

Hay municipios donde hay menos cámaras, inclusive, en menos metros, eso ya será obviamente motivo de discusión, en su momento, frente a si se ha reducido o no se ha reducido la accidentalidad.

Le voy a pedir unos minuticos, que pena Presidente, indudablemente vemos, y en Medellín es alarmante por la cantidad que hay, pero vemos como pasa la cámara y el conductor aumenta la velocidad, yo le decía aquí al doctor Óscar, deberíamos poner ambas cámaras, que en la autopista estén con más continuidad esas cámaras, porque lo que vemos es que hay una gran incultura, es indudable que el Representante Hugo plantea un tema de la Policía, la Policía no está siendo tenida en cuenta, y si la Policía, inclusive, hasta generaríamos más empleo, con toda esa cantidad de recursos que la Policía vial, pueda tener esa posibilidad de estar ahí, tenemos que tener una gran acuerdo, indudablemente sobre la destinación de esos recursos, me preocupa Viceministro, y qué bueno que usted lo plantee, es porque no podemos generar un Estado federal, y que cada municipio pueda el mismo autónomamente tomar alguna decisión, yo creo que esto tiene que ser con la Policía de Carreteras y con el Ministerio indudablemente.

Alguna vez veíamos una película, alguien nos mira, y me disculpan el símil, pero al bandido obviamente lo que no le gusta es que haya luz y que haya cámaras, y a los irresponsables conductores tampoco nos gusta que haya cámaras, lamentablemente van a tener que seguir existiendo esas cámaras hasta que no se dé esa cultura como tal, es claro que se minimiza la corrupción, ¡claro!, cuando no está la persona de carne y hueso se va a minimizar esa corrupción y por eso quisiera la otra semana, invito a todos mis compañeros de Cámara, que me acompañen en ese proyecto como autores, obviamente se los voy a socializar, se los muestro, para que presentemos un proyecto de ley, ¡mire!, aquí le pregun-

tamos a todos cuál es la mayoría de edad y cualquiera es capaz de responderme cuál es la mayoría de edad en Colombia, inclusive en otros países, pero si hacemos una encuesta que muchas de ellas se acaban de pifiar en las elecciones, sobre ¿cuál es el límite de velocidad en Colombia?, creo que pocos me podrían responder el límite de velocidad, por eso le pediría la ayuda a la Dirección de Tránsito, al Ministerio, pero que surja de acá ese proyecto de ley que le presentemos a Colombia el límite de velocidad, porque tampoco podemos aquí enviarle un mensaje difuso a los colombianos, casi que decirle, si aquí presentamos un proyecto de ley donde, digamos, no vamos a volver a pagar impuestos, todo el mundo lo haría, pero no tendríamos las posibilidades que presta el Estado, tampoco es decirle aquí que el debate es para que dejen de existir las cámaras ¡no!, es para que realmente pueda existir esa educación y esa cultura, porque mire Viceministro me preocupa, acá en esta Comisión mediante la Ley 1702 de 2013, se le entregó el instrumento al Ministerio de Transporte, y me preocupa que durante tanto tiempo, aquí lo dijo la Ministra durante días pasados que no ha empezado a existir todavía, aquí le dimos la vida a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entonces tenemos instrumentos, aquí hemos sido responsables con el país, hemos sido responsables con el Ministerio y le hemos entregado instrumentos, en buena hora usted nos presenta el Decreto número 2060 del 22 de octubre, donde hace parte la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tenemos unas vías donde hoy yo creo podemos tener mayores posibilidades en Colombia, de pronto reducimos un poquito el límite de velocidad en la zona urbana, revisaba unos documentos de internet, no como decía un conductor, ya voy a terminar Presidente, de un vehículo escolar, y decía es que me está preocupando porque no puedo llegar a recoger otros niños, y yo le pregunto para dejar solamente a modo de reflexión, que eso es un negocio de mucha plata, ¡claro!, y ojalá de mucha más plata, pero para que podamos educar, pero el mejor negocio debe ser que cuando yo ponga a mi hijo en el vehículo escolar sepa que hay un señor allá que lamentablemente tiene que ser vigilado para que vaya a una velocidad adecuada, para que mi hijo llegue con vida, regrese con vida a mi casa, porque aquí hemos sufrido muchos dolores, Bogotá ha sido testigo de la irresponsabilidad de muchos conductores y que el padre de familia le entrega a su hijo a ese bus y su hijo no vuelve; ese debe ser el mayor negocio, el retorno de mi hijo con vida a mi casa para poderlo abrazar por la tarde, ¡no nos preocupemos por la plata!, y si hay unos intermediarios, que se la ganen, ¡pues que también se la ganen!, miremos como se debe repartir esa plata, ¡eso sí!, y la Policía de carreteras debe estar ahí, para que esta Agencia de Seguridad Vial que le entregamos los instrumentos realmente pueda en sus artículos, en sus campañas de prevención vial y de seguridad vial, ser totalmente eficiente, preocupémonos por la irresponsabilidad de los colombianos al momento de conducir, muchas gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Iván Darío Agudelo Zapata, le voy a pedir el favor a todos los colegas, porque hay un listado, prácticamente todos van a intervenir, entonces, les ruego que en sus intervenciones sean lo más concretos posible.

Tiene el uso de la palabra la representante Martha Patricia Villalba.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias Presidente, de verdad celebro porque es un tema para mi fundamental, trascendental e importante, es más, en el debate pasado planteamos sobre la construcción de una política pública de movilidad en el país, supremamente indispensable, yo creo y ojalá este decreto y estos proyectos de ley que hoy cursan en el Congreso de la República tanto en Cámara como en Senado sean la apertura para que efectivamente podamos construir esa política de movilidad en Colombia.

Yo he controvertido con Hugo Hernán sobre el tema de las competencias territoriales y sobre todo por las facultades de las entidades territoriales municipales, departamentales y demás, llámense municipales y distritales, y yo creo que aquí el debate, si miramos bien, tiene dos características, una hace referencia al tema de las autoridades de tránsito en las respectivas entidades territoriales y la manera como por parte de las autoridades locales manifiestan como va a ejercer ese control de transporte, de tránsito en sus respectivos entes territoriales, llámese, y esto lo digo porque los alcaldes pueden de manera directa como autoridades y por sus autonomías, pueden ejercerla directamente y yo creo que hoy en Colombia no existe, son pocos los municipios que tienen los recursos económicos para de manera directa poder ejercer estas competencias.

Se hace necesario para poder ejercer estas competencias conformar unos organismos de apoyo, y además que la ley los faculte, lo permite, no son arbitrarios los alcaldes en ejercer y conformar estas autoridades de apoyo como tal.

Yo creo que el tema de La Dorada, Caldas y el tema de Chinchiná no es el tema de la generalidad del país y yo creería que el esquema de negocio planteado por lo visto, por lo expuesto, es un tema de concesión ¡hay que revisar la concesión! porque no solamente es el tema de las cámaras de seguridad que son las obligaciones que tiene el concesionario, el concesionario tiene múltiples obligaciones y no podemos derivar solamente los recursos que se originan de las cámaras, para efectivamente controlar el tráfico y que eso implica constituir, conformar, y digo ya sea concesión o el mecanismo que implemente la autoridad respectiva y lo digo con propiedad, con conocimiento de causa, yo creo que aquí no podemos violentarle las facultades que tiene los alcaldes municipales en sus entidades territoriales para poder ejercer el control y la vigilancia de todo el tema de movilidad y de transporte; y bien lo dijo Iván Darío ahora mismo, cuando él decía, aquí yo los escuché hablar todo el tiempo del tema económico, pero jamás escuché aquí en esta exposición hablar por parte de quienes antecedieron en el uso de la palabra, no incluyendo al Ministerio, ni al funcionario de la Policía, decir los índices de accidentalidad en La Dorada, Caldas y en Chinchiná, antes de iniciarse todo este tema, no quiero revisar ni mirar el tema del esquema de unidad de negocio que hoy se plantea, yo creo que las autoridades de control serán las encargadas de hacerlo, pero usted lo dijo muy claro, cuántas vidas humanas se han perdido en este país, usted tiene las estadísticas, en Colombia, yo diría que en América Latina es el país con el mayor índice, yo creo que mueren más personas por accidentes de tránsito, por irresponsabilidad, porque esas multas, y quiero decirle que en La Dorada, Caldas hoy dentro del esquema que se plantea y lo

que pudimos indagar, es que el 60% de esas multas, de esos comparendos que surgen son para el municipio y el 40%... () Y un municipio como La Dorada, Caldas tiene setenta mil habitantes, con un presupuesto que está en el orden de los cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), para la vigencia del año 2015.

Yo me pregunto si ese municipio tiene la capacidad de implementar cultura vial, señalización, y dejar de implementarlas en su comunidad, para satisfacer las necesidades básicas insatisfechas, para generar programas de alimentación, para generar programas de educación, si ese recurso es suficiente para todos esos programas de cultura vial y demás, o sea yo creo que aquí hay que mirar el tema y yo siempre le pedí a Hugo Hernán que miráramos esto dentro del contexto nacional, porque efectivamente hay unos problemas que se han generado producto del tema de las fotomultas, que entre otras cosas es ilegal, no es un tema de manera legal, formal y demás, hay que revisar y quisiera manifestarles a ustedes que esto no fue al arbitrio de la autoridad local, porque él tiene un Concejo Municipal, que previo a un estudio de factibilidades y demás, le concedieron unas facultades para establecer una unidad de negocio como quiera que se llame, ya sea concesión, sociedad de economía mixta o de manera particular, o el municipio abrogarse esas competencias, yo creo que en este tema tenemos que ser sensatos, porque aquí no estamos hablando de que esas multas se las pusieron a los angelitos de la guarda que iban a 10 km por hora, aquí le pusieron una multa a un infractor ¡a un infractor! de donde sea, de donde venga, de la condición económica, social, porque ese infractor pudo haber o puede haber matado más adelante a unos niños, a una familia, bueno entonces no pasó nada, y a mí me sorprende de verdad, hoy escuchar una grabación donde la Policía Nacional ¡ójigase! la Policía Nacional coloca unos conos para alertar a los futuros infractores ¡a los posibles infractores! porque creen que el alcalde tiene un negocio ¡miren! yo estoy segura y lo digo, y quiero manifestarle el por qué en la “Y” de entrada al municipio de Puerto Colombia hay una cámara de seguridad, en una vía nacional, una cámara de fotomultas, porque es una intercesión, porque ese sitio era el de mayor accidentalidad en la jurisdicción del municipio de Puerto Colombia, porque es la vía de acceso a la cabecera municipal, porque ahí circulan vehículos permanentemente, ¿ustedes saben cuánto se redujo la accidentalidad en ese lugar?, quiero también manifestarles a ustedes que por informes, no de la Secretaría Municipal, ni la conformación de la sociedad de economía mixta del municipio de Puerto Colombia, de Malambo o de Soledad, del Tránsito Departamental del Atlántico, como disminuyeron la accidentalidad en el departamento del Atlántico, a raíz de la ubicación de cámaras para fotomultas, disminuyeron en un número bien significativo, y yo también tengo datos importantes, en el perímetro del área Metropolitana de Barranquilla, sino dentro de la ciudad de Barranquilla en puntos específicos de alta accidentalidad, donde se disminuyeron.

Entonces, yo creo que aquí tenemos que revisar este debate, darle de verdad el sentir y la necesidad de reglamentar, yo creo que donde se ubique una cámara de fotomultas, indudablemente tiene que existir un estudio previo, y yo creo que el Ministerio es la entidad, es la cabeza que debe reglamentar, yo no me puedo pronunciar referente a un decreto recientemente expedido, porque no lo conozco, porque no se en dónde está, pero

aquí pareciera que quien hoy tiene una foto multa es un ángel de la guarda ¡es un violador de las normas de tránsito! es una persona que no cumple y aquí no hay cultura ciudadana, desafortunadamente, aquí hay que decir también que en el departamento del Atlántico por informe que dio el tránsito departamental las fotomultas han venido disminuyendo, es decir, que hemos aprendido, que lo que nos cuesta es lo que indudablemente, además miremos, aquí tenemos un Código Nacional de Tránsito, aquí no nos están colocando multas o infracciones por cosa que no estén contenidas en el Código de Tránsito, y es que quien va a conducir un vehículo tiene que conocer las normas de tránsito y pareciera que aquí quien hoy está infringiendo las normas, quien no está cumpliendo con lo contenido en este Código de Tránsito, que entre otras cosas, quien vaya a manejar un vehículo debió de ir a una escuela de enseñanza, y en esa escuela de enseñanza debieron de enseñarle esto.

Y con esto no estoy defendiendo absolutamente a nadie, estoy defendiendo a mis hijos que salen todos los días a la universidad y al colegio y que indudablemente corren el riesgo ante una persona que no cumple las normas de tránsito, que le puede colocar en riesgo su vida, muchísimas gracias.

Presidente:

Muy bien Representante Martha Patricia Villalba, tiene el uso de la palabra el Representante Óscar Darío Pérez; y les voy a pedir un favor representantes, esto demuestra lo importante que es este debate, prácticamente todos queremos participar, cuando se le dio inicio a este debate hablábamos que todos van a participar 3 minutos, yo creo que ampliémoslo a 5 minutos, pero tratemos de ser lo más concretos en esos cinco minutos, para que todos participemos, porque tenemos Plenaria a las dos de la tarde (02:00 p. m.).

Representante Óscar Darío tiene el uso de la palabra, 5 minutos.

Honorable Representante Óscar Darío Pérez Pineda (Centro Democrático – Comisión Tercera)

Muchas gracias Presidente, muy importante el debate, muy necesario.

Debo comenzar manifestando, el mundo ideal es que no hubiese infractores de tránsito, que no hubiese nadie, que la cultura fuera plena, el mundo ideal es que no haya asesinos, que no haya ladrones; lo que pasa es que ese no es el mundo donde vivimos, entonces, realmente debemos someternos a que sí, que la Ley 769 como muy bien lo dice el Ministro, autoriza la utilización de la tecnología y que la tecnología no solamente son las cámaras de fotodetección, aquí me lo ha informado a mí la Secretaría de Tránsito de Medellín, la campeona en comparendos, en infracciones, la de los novecientos nueve mil, cuando Bogotá no tiene ni la mitad, entonces algo debemos tener que decir los antioqueños en este tema, ellos nos dicen, son no solamente las cámaras de fotodetección, el sistema inteligente está compuesto por circuito cerrado de televisión, paneles informativos, web thos, optimización de semáforos, software gestor, entre muchos otros; lo que pasa es que el tema de las cámaras de fotodetección va camino a lo mismo que le pasó a este país con los municipios que le entregaron a terceros, la administración, el control, la fiscalización y el recaudo de los tributos ¡que tenía una autorización legal! es que eso no era ilegal, y resulta que los alcaldes empezaron a entregarle a terceros,

léase Barranquilla, Cali, Mompós, Santa Marta, hasta que lleguemos a trescientos; resulta que aquí tuvimos que hacer una ley para evitar ese despropósito, que eran los alcaldes entregándole dentro de una mala entendida autonomía y una función a terceros, y yo fui el autor de esa ley, por eso tengo un poquito de conocimiento sobre ella, y esa ley prohibió entregarle esos recursos, esa administración a terceros, resulta que el Alcalde de Barranquilla fue el primero que dio el salto y les dijo les quito el contrato y después siguió Cali y siguieron todos, demandaron, nos tiene que indemnizar... (). Esas son funciones que no son tan delegables.

El hecho de que esto tenga autorización legal no quiere decir que funcione bien, por eso no tiene unos estudios, que esto funciona bien porque tenga autorización legal ¡esto funciona bastante mal! nadie se puede exonerar de incorporar la tecnología al servicio de la administración de circulación y tránsito, ¡por favor!, claro que no, lo que no podemos volver es una autorización legal en un negocio impresentable, tal vez el Viceministro se acuerde que en la discusión del Plan de Desarrollo varias cosas encontramos allí, porque el Código de Tránsito a veces se me parece mucho al Código de Comercio, porque se da como para una cantidad de tercerizaciones y de cosas, es más el mismo Simit ha tenido demasiados debates sobre su pertinencia o no y sobre si funciona bien o no, la primera ciudad que marcó la ruta fue Bogotá, después fue Medellín y después fueron otras ciudades, y ese Simit también está autorizado en la ley de tránsito, entre otras cosas en la que yo participe como congresista y la vote favorablemente; entonces, no quiere eso decir que porque tenga la autorización legal es que estamos en el mejor de los mundos, yo le pedí una información al municipio de Medellín sobre el tema de accidentalidad ¿cuál es el gran beneficio de la accidentalidad para esos novecientos nueve mil infractores? porque supongo que aprendieron la fórmula, aprendieron novecientos nueve mil, pues la accidentalidad no la muestran sino alrededor donde están las cámaras de fotodetección, porque en el resto de la ciudad, la accidentalidad no ha bajado ¡ha subido! o sea que esto es un remedio que realmente no resuelve la enfermedad del paciente.

A mí sí me parece que quien infrinja la norma de cualquier manera tenga que ser perseguido, pero eso sí, defiéndale esto en un debido proceso, mucha tecnología, como dijo el doctor Hugo Hernán para sancionar, pero cero tecnología para la resolución de los derechos de defensa de la persona, vaya a una audiencia pública, le voy a decir cuánto se demora en Medellín, que es de las más avanzadas ¡un día! o sea que el que cometa una infracción tiene que ser un vago, no puede trabajar ¡un día! o sea que la persona no alcanza, la vence el Estado, y seguramente, Viceministro, usted no tuvo en sus cuentas un tema, de pronto han recaudado la mitad porque el Código de Tránsito fue muy benigno, muy generoso con los infractores, quien vaya a un curso se le rebaja al 50% de la multa, mire a ver si de pronto eso es lo que no le da ahí en la cifra, la Corte Constitucional ha sido, el hecho que no hayan muchas personas tutelando, Ministro, no quiere decir que eso funcione perfecto ¡no, no, no! cuidado, cuando el tema del UPAC aquí hubo más de ochocientas mil personas que iban a perder la casa, y no demandaron ni mil, eso no indica nada, mire lo que sí indica, la Corte Constitucional ha dicho que no se le puede, ¡no se puede! imponer una multa a una persona distinta a la que cometió la infrac-

ción, ¿y saben a quién es la que le mandan la multa?, y es la Corte Constitucional no es el Consejo de Estado, se la mandan al propietario, esa es la ley del menor esfuerzo ¡usted paga! y si no queda aquí registrado, el día que venda el carro ¡no señor se pone al día! no, está es la ley del menor esfuerzo, aquí no hay debido proceso, ni lícito, no diga usted aquí que se respetan las garantías constitucionales ¡no se respetan! se burlan, se irrespetan.

Por esta razón, yo le pido esta información al municipio de Medellín y me quedo es asustado, cómo así que un tercero, un concesionario en el año 2014 de cincuenta y seis mil millones (\$56.000.000.000) en infracciones surgidas de las cámaras de fotodetección, para que hablemos, pues, con claridad, que al concesionario le quedan treinta y tres mil veintiséis millones (\$33.026.000.000), yo sé doctora Martha que esto tiene otras opciones, que no solamente es el software, la cámara física, el mantenimiento, la operación, eso tiene una cantidad, póngale lo que tenga a ver si eso vale treinta y tres mil millones (\$33.000.000.000), yo ya estoy viendo que en Medellín cuando están pelaos, cuando están recaudando poquito, monten otras tres cámara de fotodetección, y así, hasta que van inundando la ciudad, que bueno cámaras, pero para efectos educativos, pedagógicos y de seguridad, a mí eso no me molesta, eduquemos la gente.

Entonces, así como tuvimos que presentar un proyecto de ley para impedir el desbordamiento de los impuestos, pues aquí hay unos proyectos de ley para impedir el desbordamiento de lo que están haciendo terceros, unas concesiones que en casi todos los casos, por esa malentendida autonomía de los alcaldes, se está abusando de ese mecanismo para enriquecer a particulares, yo quiero preguntar, el primero que habló de esta tema, bueno que pena la impertinencia, de los primeros en la cámara fui yo, que me pare en el atril, con proyecto de ley, y recibí un apoyo mayoritario, estruendoso de los congresistas, de todos los congresistas, porque es que nosotros representamos al pueblo, a esos infractores, a esos que ahora les decimos violadores, esos también los representamos nosotros, y qué bueno que no haya infracciones ¡lo ideal! pero también lo ideal es que los municipios, ¿cuánto recibe la Policía de los recursos que se recaudan? ¿Cuánto recibió de estos treinta y tres mil millones (\$33.000.000.000)? ¿Yo quisiera saber cuánto? Y yo quisiera saber de lo que han recaudado hasta ahora, 2015, ochenta y cinco mil millones (\$85.000.000.000) de los cuales hasta 2014 se quedaron con treinta y ocho mil y tiene una cartera al 2015 de ochenta y cuatro mil, ¿cuánto ha recibido la institución policial y el Simit, si ha recibido?, ese que yo mismo apoyé en una norma de la que me estoy arrepiñando ¡no! a mí me parece que este es un tema que debemos mirar en su conjunto, profundamente, porque no quedo satisfecho del tema de las concesiones, no me estoy refiriendo a que no utilicemos la tecnología, todo eso lo acepto, pero no creo que este bien para una ciudadanía que ella es temerosa, ya conducir un vehículo en Medellín genera pánico.

Entre otras cosas su proyecto, doctor Iván Darío, no va a tener respuesta, porque las velocidades son variables, son variables en cada ciudad, porque aquí hubo un proyecto de ley que aprobamos del doctor Miguel Pinedo Vidal, que dijo que las velocidades eran las que quisiera cada alcalde, entonces hay velocidades de ochenta, sesenta, cuarenta, de treinta, de diez y de cero,

cuando vean velocidad cero párense, esto es una desvergüenza, no tenemos claridad realmente como esto funciona, a mí sí me parece, le voy a poner un ejemplo, cómo así que la vía las palmas, que es doble calzada, que es una casi autopista, le ponen sesenta, ¿para qué?, para coger incautos, estamos pelaos hermano y llega diciembre ¡no! el que pasa por una cámara de fotodetección a 62 km, yo no lo considero un delincuente, ni un infractor, ni lo considero un violador, no lo considero; considero un violador, un infractor el que pase a ochenta 80 y a 100 km, es más infractor el que pase a 45 km/h solapadamente y cuando paso le metió el acelerador a eso y se puso a 100 km.

Entonces a mí sí me parece que a esto debemos ponerlo en su verdadera dimensión, en su verdadero contexto, Presidente me disculpa, me he extralimitado un poco en el tiempo, pero quería ser muy preciso, y yo creo que estos proyectos de ley nos van a servir para arreglar el tema, y el tema no solamente es en vías nacionales, eso sí olvídense de eso; el tema es en las vías nacionales y en las zonas urbanas.

Presidente:

Muy bien representante Óscar Darío Pérez, tiene el uso de la palabra el Representante Alfredo Ape Cuello.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Gracias... (), yo le agradezco mucho el uso de la palabra y sí tengo que felicitar a Hugo Hernán, que ha sido una persona a quien le ha preocupado, a pesar que este es un debate cuyo origen es la situación particular de La Dorada y Chinchiná, ha sido una persona que se ha preocupado mucho por un tema que el Congreso tiene que abordar, que se abordó aquella vez que tramitábamos el régimen sancionatorio del transporte, que el doctor Óscar Darío hizo una intervención que fue respaldada por muchos congresistas, yo presenté un proyecto de ley en aquel momento, que no pretendía acabar con la fotomultas, sino reglamentarlas, porque aquí se han dicho posiciones encontradas y yo creo que todas tienen la razón, la posición de Martha Patricia es una posición que tiene mucha lógica y también la del doctor Iván Darío Agudelo y lo que ha dicho Óscar Darío, las fotomultas cumplen una función, indiscutiblemente, cuando uno pasa por una fotomulta y comete una infracción, no la vuelve a cometer, también tiene una función de generar más seguridad, pero también hace falta reglamentarla, yo quería dividir mi intervención, tratando de decir cosas que no se hayan dicho, para no repetir.

Escuché al Viceministro, mi buen amigo Enrique, hablar de que era una medida para salvar vidas, mejorar la accidentalidad, pero también tiene que ser una medida para mejorar el problema de la movilidad a lo que el Ministerio tiene que enfrentarse, tenemos es un caos de movilidad en todas las ciudades grandes, intermedias del país, y esta es una herramienta que nos puede ayudar a arreglar ese problema, cuando uno entra a ciudades como Barranquilla que han arreglado su problema de movilidad, nos fastidian cosas de las fotomultas pero que tenemos que reconocer que hoy tiene mejor movilidad que Valledupar, que es una ciudad cuatro veces más pequeña, encontramos el por qué hay personas que la defienden, y tengo que decir cosas que de pronto no le van a gustar a mi coronel, cuántos comparendos, doctor Óscar Darío, se quedan en los bolsillos de las autoridades de tránsito y de Policía, a mí me fastidia

ver en Valledupar a los policías atrás de las grúas recogiendo motos y pidiendo plata para soltarlas, me fastidia ver a los policías y a las grúas recogiendo los carros mal parqueados, pero no haciendo pedagogía, y que esos recursos que ellos recogen no terminen en las arcas del municipio y se puedan utilizar después para mejorar el problema de movilidad que tiene la ciudad, de qué tamaño es el negocio también, Viceministro, de los centros de enseñanza automovilística, de las pruebas teórico-prácticas, hay pedagogía realmente y enseñanza en ese modelo que implementamos, cuántas personas que tienen que hacer el curso realmente lo hacen, porque a muchos les ha tocado hacerlo a funcionarios míos que han sido cobijados con esa medida, y solo tiene que ir a la entidad pagar y no hacen el curso, de manera que eso tampoco está funcionando.

Las grúas y los parqueaderos, el negocio gigantesco que hay en la ciudad de Valledupar con él, este negocio cuyo recaudo no le ingresa a la ciudad, la mayoría de las motos que uno ve ahí metidas se sacan con plata, eso no va a mejorar la seguridad, ni la inversión en infraestructura vial, ni termina en las arcas del municipio, cuál es la forma más efectiva para que el dinero llegue al municipio, para que exista una enseñanza que quien cometió la infracción diga, no lo vuelvo a hacer, porque me van a coger, de pronto una cámara o esta herramienta tecnológica, y no la discusión con el policía que llevamos 50 años, esa si es la que se va a incrementar en estos 15 o 20 días, lo que usted dice está mal hecho, pero lo que ya empieza a suceder en las ciudades, que empiezan a perseguir al motociclista como si fuera un enemigo de la policía, mientras el delincuente cometiendo tránsito porque tenemos 100 o 200 agentes dedicándose a quitar motos a motociclistas en Valledupar, porque hay un decreto que limita que hay un parrillero, cualquier otra cosa, y eso es más importante que darse cuenta si los transeúntes van armados, o estar parados en los sitios para que haya prevención del crimen; y no hablar del trato indigno que se le da al infractor, que me ha ocurrido mí, cuando me para y uno no se identifica como Congresista, que ahora es un delito si uno dice que es Congresista es un delito, entonces, el trato indigno que uno recibe del policía si no le coge a uno la caída le revisan la fecha de vencimiento del extintor, el equipo de carretera, lo que sea, hasta que le dé la plata, pero te la quitan porque te la quitan, esa plata no termina ni en el municipio, ni arreglando el problema de la seguridad vial de las ciudades. Para eso se hizo la tecnología y el mundo avanza hacia allá.

Ahora vamos a hablar qué es lo que están haciendo mal las fotomultas, no está bien que estemos acabando la velocidad justa que debe ocurrir en las carreteras nacionales, hay puntos que seguramente por la intersección de Puerto Colombia lo cometerá, la primera vez que pasé por ahí me metieron tres fotomultas, la segunda vez que pasé, ya iba despacio, entonces estoy como en contra de tener que reducir a 40 km/h pero reconozco que sé que están las cámaras y entonces bajo un poco la velocidad, claro después acelero, después le doy a 120 km/h otra vez.

Viceministro entonces, ¡todos!, no me digan que usted no, doctora Martha Patricia, que estamos aquí tratando de encontrar el fondo del asunto, todos aceleramos porque voy en una cola y todo el mundo acelera, nadie se pasa a ninguno, entonces, lo que hay que hacer con la fotomultas es reglamentar, pero apoyarnos en ella para mejorar la movilidad y la accidentalidad del

país en las vías intermunicipales, en las vías urbanas, por ejemplo, en los horarios que funcionan los colegios, estoy de acuerdo que hay que bajar la velocidad, pero cuando se acaba el horario del colegio porqué tiene que seguir funcionando la fotomulta, o de acuerdo en que tenemos que modificar la destinación específica que tienen los recursos que reciben los municipios, porque treinta y cinco mil millones de pesos (\$35.000.000.000) invertidos solamente en programas de seguridad vial y que no se puedan utilizar para infraestructura vial en Medellín, me parece un despropósito que no podamos utilizar para hacer puentes peatonales, para mejorar una calzada, para construir una ciclorruta y nos tengamos que gastar la plata en semáforos y señalizaciones, tiene que ser visto desde su conjunto, como también ampliar los plazos para realizar la pedagogía, donde se va a instalar una cámara, otro tipo de programas, como hizo Peñaloza en su primera administración, que la gente entienda que ahí va a existir una fotomulta; a mí me gustaría ver cámaras de fotomultas para mejorar el problema de parque que hay en Valledupar, en caso todos los municipio de la costa, en su ciudad Sincelejo, señor Viceministro, uno puede parquear donde se le dé la gana, si hay veinte mil pesos (\$20.000) para el policía, donde se le dé la gana no importa la norma de tránsito, encima del sardinel, encima del andén, donde dice no parquear, y entonces nos pasamos toda la vida que en las avenidas de doble calzada en la Costa se pueden utilizar una sola, con excepción de Barranquilla, en las demás ciudades una vía es para parquear y la otra es para andar, y tenemos un problema de movilidad, como también tenemos que estudiar la repartición equilibrada del ingreso, yo no estoy en contra de que un privado se gane una plata ¡claro que se le tiene que ganar! está ejerciendo no solamente la inversión, está ejerciendo un sistema de vigilancia, proporcional de acuerdo doctor Oscar Darío.

De manera que cuál es nuestra posición central terminando y recogiendo la frase del doctor Kike Nates, las fotomultas son importantes, son una herramienta a la que no podemos darle la espalda, pero bajo unos parámetros que se tienen que discutir por supuesto con el Congreso, no le escuché pero me lo dijo en privado la doctora Martha Patricia, pero le escuché lo de la política pública de movilidad, importante, pero armar una comisión, que se siente con el doctor Hugo Hernán, con el doctor Oscar Darío y que pidamos revisar antes de hacer una ponencia de este proyecto de ley, revisar las posiciones de lado y lado con el doctor Iván Darío, y tratar de sacar un proyecto que trate de acabar con lo primero que dije, pero reglamentando lo segundo, de manera que podamos convivir, con unas empresas que nos ayuden con cámaras a mejorar la movilidad, la accidentalidad, a reducir la inseguridad, porque la cámara también vigila lo que pasa en las calles de nuestras ciudades, que les permita a los operarios generar unos ingresos y a nuestros municipios también utilizar esos ingresos de mejor manera, gracias Presidente.

Presidente:

Muy bien Representante Alfredo Ape Cuello, tiene el uso de la palabra el Senador Antonio Guerra.

Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:

Gracias Presidente, lo saludo rápidamente a usted, al Viceministro, al Coronel, a los demás miembros de la Mesa principal, a mi colega el Senador Jaime Amín

Hernández, a las y a los honorables Representantes, y por supuesto mi presencia hoy obedece, y agradezco la muy amable invitación que me hiciera el Representante citante a este debate, Representante Hugo González, y claro, yo quiero compartir con ustedes en este lapso algunas reflexiones sobre el tema de la fotodetección de algunos medios electrónicos, para advertir de la necesidad de reducir velocidad; en ese orden de ideas, nosotros hemos construido un proyecto de ley, luego de escuchar el clamor a nivel nacional, de escuchar el clamor de la ciudadanía reflejada en lo que denominamos los pasajeros, los clientes, usuarios del transporte terrestre urbano, de escuchar el clamor de Representantes y Senadores, particularmente en la Plenaria de la alta corporación que ha mostrado su inconformidad frente a lo que ha venido sucediendo con el establecimiento de las fotodetecciones y otros medios electrónicos que conducen al pasar por encima de ellas, a las multas respectivas.

Gracias a eso y a mi propia experiencia, porque también he sido, Presidente y honorables colegas, “Víctima de la multas por detección” es que tuvimos a bien redactar un proyecto de ley, proyecto que posteriormente lo acompañaron con su firma los Senadores Óscar Mauricio Lizcano y Mauricio Aguilar, miembro de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República y que dicho sea de paso, ya presentó, radicó, ponencia sobre esa iniciativa, se espera discutirla a partir de la próxima semana.

El propósito de esa iniciativa honorables Representantes y Senador Amín, no es otro que el de regular el sistema por la vía de un concepto previo técnico que involucre a las vías concesionadas, a las vías nacionales y a aquellas que administran los departamentos y los municipios, no se trata, y quiero que quede claro ese proyecto, esa iniciativa que he comentado de prohibir el mecanismo, lo encontramos serio, ajustado, juicioso para los propósitos de la seguridad vial, pero no es cierto que nosotros seamos ajenos a lo que ya está sucediendo en muy buena parte del territorio nacional, sin que medien criterios de carácter técnico y solo por el deseo de algunos casos o por iniciativa juiciosa de mandatarios de distintos entes territoriales, el ir a establecer estos mecanismos o de manera directa o a través de la contratación por terceros de los mismos.

Esta es una iniciativa que también, Viceministro, pretende que la autoridad nacional competente regule lo que tiene que ver, señor Coronel, con resaltes, es que no es dable que hoy día en este país está avanzando la doble calzada, que son vías de más altas velocidades, en parajes donde no hay una escuela, donde no hay vestigios de ser viviente nos encontremos con resaltes u otras formas materiales reductoras de velocidad, repito, sin que tengan sentido, lo propio y yo lo voy a decir, porque la experiencia Senador Amín y Representante Villalba, la experiencia la he vivido normalmente a velocidades apropiadas, ya estábamos nosotros de Sincelejo a Barranquilla, 3 horas, sin exceder límites y son el riesgo de alta velocidad, hoy día por la profusión de las cámaras de fotodetección entre la salida del Puente de Calamar y la entrada a la vía 40 o la vía 30, se nos incrementa en 30 minutos el desplazamiento, la responsabilidad, no digo que sea del mecanismo, es sencillamente que no está regulado ni los tramos en términos de longitud en que se debieron haber establecido las foto detecciones, y qué decir, Representante Inés, de las señalizaciones, no termina uno de entrar a una,

digamos, la cobertura, de una fotodetección y le muestra una velocidad y a los 50 m el conductor del vehículo tiene que hacer esfuerzos por reducir la velocidad, se baja de 80 a 20 km/h, los testimonios están sobre la vía que acabo de mencionar y no hago uso de otras que conozco para no agotar mi tiempo.

Entonces, el costo lo conocemos todos, que le llega la notificación del comparendo, no hay un debido proceso para tal efecto y sencillamente hay un procedimiento abreviado si el conductor que infringe la sanción hace un curso para tratar que la multa no sea del 100%, sino que tenga una rebaja, pero más allá de entrar en eso, yo quiero mencionarles a ustedes y ojalá tuvieran la oportunidad, antes que llegue a esta célula legislativa de poder conocerlo y estudiarlo, es una iniciativa mediante la cual se regula la instalación, puesta en operación y cobro de multas con mecanismo de fotodetección y otros medios tecnológicos, es un proyecto de ley que ya se empezó a socializar con el Ministerio de Transporte, consta de 10 artículos, muy rápidamente es el objeto, los procedimientos que involucran, representante Cuello, el concepto técnico previo, las autoridades competentes para la expedición de esos conceptos previos, los criterios para la expedición del mismo concepto técnico, los términos para tramitar ese concepto técnico; y un segundo capítulo que tiene que ver con la competencia para sancionar, el procedimiento y las normas complementarias, y finaliza la iniciativa con las disposiciones generales vigentes y derogatorias.

En mi concepto es necesario un mecanismo de esta naturaleza, pero igual como aquí se ha dicho, tanto de un lado como de otro, el Congreso de la República no puede soslayar su función y su facultad de entrar a regular este tipo de mecanismos, yo comprendo del interés de todos, desde el Gobierno nacional a través de la autoridad competente, como de nosotros mismos, de intentar por los medios posibles de preservar el mayor número de vidas en las vías que aquí estamos trayendo a colación, yo no creo que las posiciones que aquí se han presentado, señor representante citante, sean excluyentes o confrontantes unas con otras; yo más bien considero que son complementarias, y qué bueno si de aquí resultara alguna iniciativa poderla ensamblar con la que ya, representante Oscar Darío, hace curso en el Senado de la República y que seguramente se enriquecerá en el desarrollo de los tres debates restantes que le faltan, incluyendo el de la Comisión Sexta de Cámara, poder contar con las reflexiones y con las muy buenas sugerencias que ustedes tengan a bien hacerle a esa iniciativa, de nuevo mil gracias Presidente y me reitero, quedó a disposición del honorable representante que quiera aportar en ese sentido.

Presidente:

Muy bien Senador Antonio Guerra, tenga la seguridad que vamos a participar, porque se necesita ese proyecto, tiene el uso de la palabra la Representante Inés Cecilia López.

Honorable Representante Inés Cecilia López Flórez:

Muchas gracias presidente, saludo... (), Hoy quiero comenzar por decirles que yo no estoy en contra de las tecnologías y las cámaras, creo que hace parte... () De nuestra democracia y de cómo deben las empresas privadas participar dentro del Estado para mejorar lo que hoy en día queremos.

En lo que sí no puedo estar de acuerdo y tengo que decirlo es que como mucho de lo que dijo Hugo Hernán, pedí para poder venir a este debate con conocimiento, hice unos derechos de petición a diferentes entidades y solo hasta ayer recibí las respuestas, son aproximadamente 25 ítems.

Quiero comenzar por decirles que a mí me preocupa la problemática del departamento del Atlántico y del Distrito de Barranquilla; muy detalladamente porque soy enemiga de hacer el papel de calumniadora barata, pero yo quiero comenzar por decirles que el problema aquí no radica en que hay unas cámaras o unos contratos de concesión, aquí el problema es cómo se hicieron esos contratos, en el Distrito de Barranquilla, doctor Nates, el contrato de concesión se hizo por intermedio de Otrósí a un contrato a movimiento urbano, o sea a dedo, se dio olímpicamente, y en el departamento de Atlántico y puedo mostrarlo porque este trabajo si lo tuve aquí... (), se presentaron dos contratistas, lo que se colgó en las páginas de Secop no fue lo que terminó por salir a relucir cuando se hizo la licitación el segundo contratista, o sea el que no quedo, se retiró porque no tenía las garantías, y resulta que las garantías después se las dio el departamento del Atlántico al contratista primero, ahí comienza el problema, y quiero decirle doctor Nates y Martha, me tomé el trabajo porque es mi deber como representante a la Cámara por el departamento del Atlántico, no solo de fijarme en cuánto se gana la empresa que tiene la concesión, porque bien lo dijo el Representante Iván Darío, todo el mundo tiene derecho a ganar y los negocios son para eso, nadie hace un negocio para perder, en eso estamos de acuerdo... (), yo sí me tome el trabajo de mirar los índices de accidentalidad en el departamento del Atlántico, que fue lo que me llegó a tiempo, más o menos y pude mirarlo, y resulta que se incrementaron, doctora Martha, en el 2012, el índice de accidentalidad era de 1.171 y en el 2014 era de 2.574 ¡no bajó! tristemente lo tengo que decir, para mí no es un bandido ni un vándalo aquel que va a 40 km/h y resulta que se pasó un kilómetro ya es un bandido ¡no! tuvo una distracción, aquí no se cumple esta evidencia, y además me tomé el trabajo, no solo de mirar los índices de accidentalidad sino de quien está... (), esas fotomultas, doctora Martha Villalba, encontré algo aberrante y es que esas fotomultas no las pagan los ricos en el departamento o en la ciudad, sino que lo paga la gente pobre, resulta que aquel que tiene de trabajo repartir domicilios, que usted bien lo sabe, doctora Martha, en nuestra región eso es pan de cada día, porque nosotros pedimos a la tienda, pedimos el domicilio, no queremos salir de la casa, porque aunque el Representante Ape Cuello diga que en Barranquilla la movilidad es muy buena, es caótica, Representante Martha, usted lo sabe, hay que salir caminando... (), Porque llegar a donde el vecino nos cuesta trabajo, resulta que aquí nos dimos cuenta que los ciudadanos de ingresos de uno y dos salarios mínimos en su gran mayoría son conductores de servicio público, son los que pagan la mayoría de estos comparendos, y resulta que los señores, ciudadanos con ingresos superiores a ocho salarios mínimos, son los que menos pagan, yo me hago la pregunta si es que aquí también se puede hacer tratos para el pago de los comparendos.

Entonces, yo sí quiero dejar aquí sentado que esto es un debate que hay que llevar a Plenaria, y este es un debate que no es en contra de las empresas que tiene las concesiones, este es un debate a favor del ciudadano

del común, aquí no podemos vandalizar a la gente porque va a 60 km/h; yo pienso que aquí hay que revisar esta ley, hay que revisar estas concesiones y mirar detalladamente quiénes son los privilegiados, si el ciudadano del común o las empresas privadas, muchas gracias.

Presidente:

Muy bien Representante Inés Cecilia López, tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Eduardo Guevara, lo más concreto posible.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Muy buenas tardes a todos, quisiera traer a colación y felicitar al Representante Hugo por la presentación que en el día de hoy nos hizo, un tema fundamental, lástima que se nos fue al piso, indiscutiblemente utilizar sistemas tecnológicos no solamente para la detección de infractores, sino también para poder garantizar un buen manejo del tráfico, es la tendencia mundial eso sería tapar el sol con un dedo, hacia allá vamos y así debe ser, no podemos tener un policía en cada esquina para poder hacer el proceso de contravención a quien comete una infracción, así debe ser.

Lo que no estoy de acuerdo es que en virtud de este proceso, digamos, lo que se viene haciendo en el país, los derechos de los ciudadanos, infractor o no infractor sean vulnerados, en la caso de Bogotá, D. C. voy a dar una cifra que la relató la personería de Bogotá, D. C., desde el año 2013 Presidente, y el 2014 se presentaron algo así como unas cuarenta y seis mil (46.000) infracciones por fotocomparendos, el 96% de estas infracciones se cayeron, falsa motivación en muchos casos, notificación indebida, porque las empresas cogían del directorio las direcciones, de bases de datos que compraron, de las páginas amarillas y notificaban a esas direcciones a los contraventores, evidentemente allí se vulneró el debido proceso y la igualdad, a su vez preocupa que los ingresos producto de las infracciones sea para ... () la burocracia, la 'contratitit' de las secretarías de tránsito, en el caso de Bogotá, D. C. más del 46% de los ingresos de la Secretaría de Movilidad son producto de las infracciones de tránsito, ¡perfecto!, pero cuando uno revisa y las inversiones en cultura ciudadana, las cebras, la señalización, el poder divulgar lo que usted decía, representante Martha, para que la gente pueda conocer, formarse en temas de seguridad vial, prácticamente es nulo. Pero si ve un listado uno gigante de funcionarios y contratistas prácticamente vinculados por los recursos de las fotomultas, la accidentalidad de para arriba, aquí hicimos el debate de seguridad vial, no quiero recordar las cifras pero Colombia se raja en materia de seguridad vial.

Bienvenida la tecnología, bienvenidos los sistemas de identificación de infractores, pero esa platica tiene que ir para mejorar las condiciones de seguridad, para llevar pedagogía, para mejorar las condiciones de las autoridades de tránsito para enfrentar los grandes desafíos en materia de movilidad y no para las arcas de los particulares, estoy de acuerdo con el Representante Óscar Darío, no puede ser que esto es el negocio, montar una cámaras, el chicharrón se lo dejan a la administración distrital o municipal para hacer los cobros coactivos o para iniciar los procesos de notificación, que ejecute estos procesos, en el caso de Bogotá en este periodo fueron 96% de los comparendos impuestos por fotomultas se cayeron y obviamente esto generó un desgaste muy significativo.

De otro lado sí quisiera señalar, Viceministro, que esto hay que reglamentarlo, puede ser que una fotomulta en algunos casos sea con un celular, en otros casos sea con una cámara de videovigilancia, tenemos que identificar cuál es el mecanismo idóneo para poder identificar la infracción, sé que ustedes venían adelantando proyectos de reglamentación sobre cuál debería ser ese mecanismo idóneo, cuál debería ser la cámara, instrumento o la tecnología, eso se tiene que reglamentar.

En segundo regular, poder garantizar el debido proceso y defensa del posible contraventor, porque en muchos de los casos, nos ha sucedido a todos, nos enteramos de la fotomulta a los dos o tres meses, y eso porque ingresamos a la página para verificar si hay algún tipo de contravención, dos o tres meses, perdemos el 50% de descuento que es un derecho otorgado por la ley y a su vez el derecho legítimo a controvertir el comparendo, y el desgaste administrativo y el desgaste también de las personas de cierto modo la legitimidad, digamos, las entidades territoriales van perdiendo la legitimidad.

Por último, quisiera señalar que bienvenidos los proyectos de ley, tenemos que poner en cintura y reglamentar este tema para identificar mecanismos idóneos de detección de infractores, bienvenidos, dice el decreto de los sistemas inteligentes, bienvenidos, para que también sirvan para enviar mensajes de alerta, de accidentalidad, para que los conductores antes de tomar cualquier decisión, pues que tengan una información clave, para el cobro de peajes, hay zonas de la ciudad que están en mora de establecer cobros por... () Y a su vez mejorar la movilidad en el país.

Yo creo que la gran mayoría de los compañeros resumieron la problemática, no puede ser que bajo el principio de autonomía municipal se violen los derechos fundamentales de una persona en un proceso, me parece que esos dos derechos en cierto modo son equiparables, no puede ser que uno vulnere el otro y a su vez nuestra responsabilidad como comisión y también usted, señor Viceministro, como ente del sector es garantizar los derechos de las personas en su libre locomoción; mando una señal final y es que lástima que no pueda proyectar, pero el caso de Bogotá, D. C., cuando uno mira los presupuestos de la entidad ... () pone un presupuesto altísimo, firma un convenio con la Policía Metropolitana de Bogotá, en el caso de Bogotá, D. C., cuando uno revisa el convenio prácticamente está implícito que entre mayor número de comparendos ponga la autoridad de tránsito, mayor remuneración o es un factor de éxito para poder de cierto modo extender más cada plazo del convenio del trabajo que vienen haciendo en la zona, aquí no puede ser que los comparendos también terminen disponiendo de cierto modo para pagar burocracia y a su vez la Policía Metropolitana haciendo el favor a la Secretarías de Tránsito Municipales, Departamentales, sabiendo que su papel fundamental es la pedagogía, y ustedes se quedan prácticamente sin recursos, tratan de cumplir con el indicador para mantener el convenio, pero la gran mayoría de los recursos no los tengan para formación, capacitación, para tener buenos equipos, para tener más personal, hoy Bogotá tiene 1.400 agentes de tránsito por turno, Presidente, divídalos en tres turnos, trescientos, cuatrocientos, de ellos cien que tengan problemas familiares, permisos, o sea trescientos policías de tránsito para una ciudad como Bogotá, es algo imposible. Esa era mi intervención, mil gracias Presidente.

Presidente Iván Darío Agudelo Zapata:

Muy bien la intervención del Representante Carlos Eduardo Guevara por Bogotá, Movimiento MIRA, tiene el uso de la palabra el Representante Atilano Giraldo, Cambio Radical, departamento del Quindío y posteriormente el Representante Carlos Alberto Cuero, Centro Democrático.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muchas gracias doctor Iván Darío, muy amable por darme la palabra, quiero darle el reconocimiento al Representante Hugo Hernán González y a la comisión en general, porque se han llevado a cabo unos debates bien importantes, la seguridad vial ¡importantísimo! Y este debate también sumamente importante, obvio el saludo a las demás personas que nos acompañan, ya lo hice al inicio de la comisión.

Quiero empezar con la siguiente reflexión, el Congreso en una decisión, que me parece muy acertada ha legislado para ayudar a salvar vidas, realmente todo lo que se legisle en seguridad vial debe conllevar a esto, a salvar vidas y a organizar desde luego la movilidad, darle organización a todo lo que tiene que ver en tránsito; pero Viceministro, aquí sí hay de verdad una reflexión, que me parece que ahí es donde se queda uno triste, cómo es que se legisla desde el 2010 ¡5 años! estamos en el 2015 y afortunadamente usted hoy nos da esa buena noticia que ya hay un decreto donde se está reglamentando, hay resoluciones que se necesitan, la responsabilidad aquí es muy grande, de todas esas fallas y todas esas cosas que aquí enunció el representante Hernán, me parece que se hubiera podido, sino todos, muchas cosas que hubieran podido solucionar, si se hubiera dado la reglamentación, pero aquí también toca ser muy responsable, Ministro ¿cuántos Ministros han pasado desde el 2010 al 2015? ustedes llevan poco tiempo y bueno no nos quejemos, afortunadamente hoy es la buena noticia y mi reconocimiento porque se necesita.

Este Congreso también legisló la ley de los borrachos, que es del MIRA, bienvenida, y todos los medios le hicieron el despliegue pero general a esa ley, cuando usted se pone hacer el análisis, qué porcentaje de accidentes y por ende de muertos en Colombia, es el 8% y compara que porcentaje por la velocidad y que diferencia tan grande, Carlos Eduardo, velocidad es tres, casi cuatro veces, el mayor número de accidentes y por ende el mayor número de muertos, pero bueno no es, no era la noticia que impacte para los medios y por eso no le dan el despliegue que sí le dieron a la ley de los borrachos, que se le dio, aquí legislamos y tenemos también unos picos, mire hoy la reflexión de muchos ciudadanos, creo que todos nos comentan, a veces es exagerado que hasta treinta millones (\$30.000.000), mire otra reflexión, el accidente pero puede sacar el vehículo, quisiera uno que la ley fuera perfecta, pero aquí estamos dispuestos es a seguir legislando y a seguir reformando y construyendo leyes como debe ser.

Como oponernos nosotros a todas estas tecnologías que si bien y lo he dicho “n” veces, no soy el amigo de la represión, a mí me gusta más es la educación, la cultura y que hay que trabajar, eso no es en poco tiempo, es a largo plazo pero hay que hacerlo, hay que iniciar, hay que educar los niños desde preescolar, en primaria, en bachillerato para que lleguemos a ese mundo como lo decía, Óscar Darío Pérez ¡ideal! qué bueno que esa

cultura y que no necesitáramos de estar haciendo esos comparendos que tanto molestan, pero estoy seguro que cuando se legisló, en ningún momento, Hugo Hernán, se legisló pensando en llenar los bolsillos o las arcas de particulares, de eso tenga la seguridad que ese no fue el espíritu de la ley, desafortunadamente las leyes no son perfectas, vuelvo y repito, hay que seguir trabajando; ¡miren!, este Congreso también tomó una excelente decisión para la seguridad vial, y se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, llevamos cuantos años, que afortunadamente compromiso de la actual Ministra, pero que también han pasado ya varios Ministros, y miren no está funcionando, porque quiero decirle, con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ahí hay un grupo de personas que van a hacer el laboratorio, que le van a hacer el seguimiento a todos los accidentes que se van a dar en Colombia, para tomar decisiones ya sea vía decreto, si es que hay que hacerlo rápido, resoluciones y seguramente aquí legislando como lo debemos de hacer nosotros.

Miren todas las cosas que pasan y aquí hay una responsabilidad grande, es una reflexión como siempre lo hemos hecho en esta comisión, en un ánimo constructivo, pero necesitamos de verdad tomar esas decisiones lo más rápido posible, a mí cómo me encantaría que de esas multas, comparendos que nos presenta el Viceministro, esos valores tan altos, la cantidad y fuera de eso lo que valen, lo que significa, pero como me gustaría que un alto porcentaje de eso se dedicara a la educación, pero que tristeza cuando Hugo Hernán, aquí nos muestra que esos porcentajes van prácticamente a los bolsillos de particulares ¡claro! aquí ya lo han dicho varios colegas, ningún particular va a trabajar para que lo vean, gratis, pero además una reflexión, ¿es que el Estado no lo puede hacer?, seguramente el Estado también lo puede hacer y si lo va a hacer un particular, que lo haga, pero no en esas condiciones exageradas, porque sorprendido con esos montos y esos valores, estoy seguro que cuando se legisló no era para eso, bienvenidas todas esas tecnologías, aquí lo que tenemos es que seguir trabajando.

Quisiera extenderme, pero también mire ya la hora que es, pero sí hacer esa reflexión, aquí lo que sí estamos seguros, listos, para legislar, reformar, cambiar, para ayudar, y que realmente, finalmente con estas decisiones y en este tema específico logremos salvar vidas, pero también se me escapaba, doctora Martha Patricia, a quien aprecio bastante, en esta comisión nos hemos destacado, somos respetuosos, aquí no todo tiene que ser, coincidir, o estar de acuerdo todos, usted ahorita en su intervención, doctora Martha Patricia, hablaba claro que con las cámaras va a haber un comparendo y que puede salvar vidas y que los conos, yo quiero decirle que ahí tengo mi diferencia, para mí, y le voy a dar el ejemplo, cuántas personas pasan por estas cámaras y se vienen a dar cuenta a los ocho días que les llevo comparendo, ni siquiera se dieron cuenta, es decir, no bajaron la velocidad un minuto, entonces, a las tres cuerdas pueden tener el accidente que usted hablaba y de pronto matar niños... (). Pero sí quiero decirle y estoy seguro que cuando usted o cualquier conductor va por una vía y ve los conos, inmediatamente, eso no necesita uno, eso no es de pensar, ¿usted inmediatamente que hace? ¡Baja la velocidad! y eso sí puede salvar a las dos o tres cuerdas que en el accidente, miren son conceptos, para que me entienda la doctora Martha, son conceptos o formas de ver estas disposiciones, pero también quiero

decirle, no significa que solo con las cámaras vamos a solucionar todo, porque esa no es...

Bienvenido todo lo que sea preventivo, porque también quiero compartir con ustedes que a veces hay unas cosas exageradas, y perdón porque este tema es tan importante, mire yo tuve un caso muy especial y aquí me he referido de la mejor manera, pero hablo del tema de La Línea, quien no ha pasado por La Liana, Calarcá, y queda uno aterrado cuando en esa línea, cuando usted va a subir y si es respetuoso de la norma y de la ley le toca irse detrás de la tractomula hasta que suba, porque no hay otra forma, porque es que ahí no hay rectas, ahí es una curva sobre otra curva, absurdo eso, si se demora uno cuatro o cinco horas de pronto infringiendo la ley porque no hay otra manera, entonces, qué tal que usted la vaya a cumplir, pero afortunadamente con las vías que se están construyendo estas de cuarta generación, que van a ser unas autopistas que van a cambiar ese tipo de vías, pero también quiero decirles y una queja que han colocado muchos amigos, que injusto cuando usted va por La Línea, resulta que eso están pendiente, usted desde una curva ve 4 o 5 hacia abajo, verdad, y que entonces, allá, haya unos guardas de tránsito esperando a que usted se pase en doble línea para... (), a veces ese tipo de cosas tan exageradas, pero no quiero aquí porque todas las instituciones siempre y ahorita lo escuchaba, al Representante Ape Cuello, en que instituciones no hay lunares... (), hay que valorarles en general la institución, lo que hace por ejemplo la Policía a nivel de tránsito, seguramente con las críticas que hay, que hace también en casos particulares, pero en general creo que hacen un buen trabajo.

Para terminar decirles que esta comisión, Ministro y Coronel, esta Comisión Sexta hacen exactamente de ese tema de transporte todo lo que tiene que ver con seguridad vial y aquí estamos listos es a hacer equipo para construir y para mejorar, muchas gracias.

Presidente Iván Darío Agudelo Zapata:

Para una réplica de la doctora Martha Patricia Villalba, departamento del Atlántico, Partido de la U, bien pueda doctora.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Sí, quería referirme muy rápidamente a dos temas, uno que es referente a la situación de movilidad de la ciudad de Barranquilla, hoy se desarrollan obras importantes para mejorar todo el tema de movilidad y por eso la construcción, en cuanto al tema que mencionaba el representante Atilano quiero manifestarle... (), yo hago referencia es aquella que tiene antes de estar indicada en el dispositivo hay una señal que te avisa que viene una fotomulta.

Yo creo que aquí también tenemos que tener claridad donde se ubica una cámara debe existir una señalización que te alerta y te avisa que viene un dispositivo, muchas gracias.

Presidente Iván Darío Agudelo Zapata:

Gracias doctora Martha, tiene el uso de la palabra el representante Carlos Alberto Cuero Valencia, Centro Democrático, departamento del Valle del Cauca.

Honorable Representante Carlos Alberto Cuero Valencia:

Muchas gracias presidente. Tres cosas que me preocupan Coronel, Subdirector, Viceministro, sobre el cumplimiento de la norma; la Ley 769 de 2002 en su artículo 129 evidentemente avala el uso de sistemas de detección electrónica de infracciones, es el nombre real de estas cámaras, esa misma ley en el artículo 169 señala la destinación, el recaudo por multas que son destinadas a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial. La finalidad de estas cámaras, el sistema de detección electrónico de infractores se concibió como una forma preventiva y pedagógica, era para hacer pedagogía, no para hacer persecución, para mejorar el comportamiento de los conductores en la vía y disminuir la accidentalidad vial y reducir las violaciones a las normas de tránsito ¿qué les pedimos nosotros? que se cumpla el fin para el cual fueron creados estos elementos tecnológicos, que se cumplan, para evitar muertes, accidentalidad, en un debate donde decíamos que la muerte por accidentalidad vial ocupaba el primer o segundo renglón de homicidios en Colombia, entonces que cumplan la norma para evitar todos estos lamentables sucesos cada día, muchas gracias.

Presidente Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muy bien Representante Carlos Alberto Cuero Valencia, tiene el uso de la palabra para cerrar este debate el Representante citante, Hugo Hernán González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Muchas gracias a usted doctor Atilano, presidente; a todos por enriquecer este debate, un extraordinario viéndolos a uno y otro pidiendo la palabra, sentando posiciones, enriqueciendo esta controversia, era el objeto, les agradezco mucho por eso.

Unos puntos específicos: yo esperaba más del Ministerio en cuanto al problema técnico que se está presentando; no todos coincidimos aquí en que muy buena la tecnología, usted habló sobre todo, sobre los sistemas inteligentes y su... () excelente, no estamos hablando aquí de sistemas inteligentes, eso de inteligente no tiene nada, uno poner dos cámaras para impactar en 800 m, inteligente la red que tiene en instrumentos Medellín, Bogotá, D. C., pero no tiene nada de inteligente poner una cámara en Chinchiná en una camioneta por ahí sin que lo quiera siquiera el concesionario de la vía, sin que lo quiera la comunidad, eso no tiene nada de inteligente, nadie prestó atención a cerca de la eficiencia del sistema que hemos cuestionado, primero me dice la doctora Villalba, primero lástima que no están todos para darle las gracias directamente, la representante Villalba me dice que las cifras de accidentalidad y de muertes, claro que sí las presentamos (presentación de imágenes de cifras).

Las personas que vean este debate en diferido puedan tener esos datos ¡mire! la última columna es la de enero a noviembre 2 de este año, las anteriores son del año 2014, 2013, como usted ve vamos es a la baja cada vez menos registro de accidentalidad, pero es más porque ya la autopista está a punto, es mi apreciación, y por el trabajo ya acumulado del convenio entre la concesión de la vía y la Policía vial, y si miraba los datos arriba, son los que hablan de la accidentalidad en Chinchiná, claro, cuando la gente se indigna con una cá-

mará, le dicen que hay una cámara, entonces más bien toma el desvío y se entra al casco urbano y agrava la situación, pero si miramos muertes, los que están arriba; pero miremos La Dorada, que era lo que me preguntaba la doctora Martha Villalba, es que si tenemos que hablar, de cuántas personas estamos hablando, claro, porque si decimos esto es un negocio a qué precio, una solución, a qué precio, o es un negocio para quién, arriba, miren que al acumular los dos primeros valores estamos hablando que en el año 2013 y 2014 tuvimos catorce muertes relacionadas con accidentes de tránsito ¿cuántas iban hasta el 2 de noviembre? ocho, es natural que se incremente en noviembre y diciembre, vamos a tener unas dos muertes menos, en todo Dorada, es decir, no se nota, dos muertes, por Dios dos vidas, eso vale mucho, perdón representante Iván, me parecía muy importante ilustrar esto, sobre todo porque vuelven los argumentos sofistas en torno del derecho a la vida, estamos hablando, dos personas, dos muertes menos. Ya logramos accidentalidad cero, ahí donde está la cámara.

Se justifica entonces este negocio que es de veinte mil millones de pesos año, esas dos cámaras para un impacto ahí de 800 m, continúe por 20 años, sabiendo que existen los resaltos, los que faltan y con ellos se retiene la velocidad para lograr el mismo resultado, accidentalidad cero. Entonces aquí no se pronunciaron sobre si esto sí es un sistema inteligente o no, efectivamente no estamos hablando de un sistema inteligente, estamos hablando de un uso inapropiado, antitécnico, que es lo que está generando estigmatización, porque qué está esperando la gente, los ciudadanos, están esperando que el Ministerio o alguna autoridad digan que no van más ¡no! nosotros estamos de acuerdo en que se usen, repito, inteligente fuera si con pocas cámaras lográramos buenos resultados a lo largo de toda la vía nacional, como lo hemos expresado durante el debate.

Después de escucharlo Viceministro, yo entiendo que esta semana la ciudad de Santa Rosa de Cabal, prácticamente le dijimos bien pueda alcalde, hágale que eso es de su competencia, bien pueda hágale a su amaño, ya tendremos dos en la autopista y así seguirán, esto no es sistema inteligente decir que requerimos cámaras por todas partes.

Listo, sobre el proyecto de ley, yo tengo aquí la carta que nos enviaron, doctor Atilano, donde nos notifican la acumulación de los dos proyectos, creo que el nuestro fue presentado dos semanas antes, tan pronto apareció el de Senado, solicitamos acumulación porque desde luego lo que ellos llaman concepto previo, Viceministro, equivale aquí en términos del Plan de Seguridad Vial, que ya todas las autoridades están obligadas, pero en lugar de concepto previo se dice que para implementarlas debe obedecer a un proceso técnico debidamente avalado en el plan de seguridad, por los actores en los que se incluye el Ministerio, la Policía,

deben estar todos, pero avalado directamente por el Ministerio de Transporte. Por eso solicitamos la acumulación, esperemos a ver qué hacemos y si no esta misma tarde presentamos la ponencia, que la postergamos no más esperando el proyecto de Senado.

Después de la respuesta del Ministerio, definitivamente no nos queda más que esperar los pronunciamientos de Contraloría y de Procuraduría, que sí tiene que ver desde luego con el flujo de los recursos y se su eventual uso corrupto, entonces quedamos a la espera de esos pronunciamientos, ya se sabe que la Contraloría inició investigación en el caso de La Dorada, y repito esperamos el pronunciamiento de la Contraloría si estamos hablando de un contrato leonino o no, mis conclusiones, que no son suficientes las respuestas, decir el Ministerio que no puede frenar, es decir, que es aceptar un funcionamiento del sistema desarticulado, desordenado, no nos asustemos si la otra semana empiezan en Santa Rosa de Cabal.

Me queda para la Procuraduría no solo el pronunciamiento sobre La Dorada, Chinchiná ¡no! nosotros les solicitamos, les pedimos a ellos que investigaran si los contratos de concesión a nivel nacional y que los pronunciamientos sirvan para todo el país, seguimos a la espera, creo que hay que conocer cuáles son las inversiones y las utilidades de estas empresas concesionarias, hoy les dije, parece no tuvo mucho peso el que la inversión en La Dorada fue apenas de doscientos cincuenta millones (\$250.000.000) o trescientos millones de pesos (\$300.000.000), nos la hemos pasado cotizando sistema de implementación de fotomultas, y que ese valor en los dos primeros meses, ya han recibido los primero cuatrocientos sesenta millones (\$460.000.000) y les queda todavía 19 años, casi 20 años para seguir cobrando, muchas gracias de nuevo.

Presidente:

Muy bien honorable Representante Hugo Hernán por la claridad, hay campos que son del ejecutivo y hay otros que son de la Contraloría... (). Les agradezco a todos y se levanta la sesión.

Secretario:

Se deja constancia que siendo la una y veinticuatro de la tarde (01:24 p. m.) se levanta la sesión.

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
Presidente

DIEGO PATRIO AMARILES
Vicepresidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario