



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 534

Bogotá, D. C., viernes, 30 de junio de 2017

EDICIÓN DE 27 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 015 DE 2016

(noviembre 2)

Cuatricenio Constitucional 2014-2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de
junio de 2017

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

A las nueve y cincuenta y tres de la mañana (9:53 a. m.), el Vicepresidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes Carlos Alberto Cuero Valencia, saluda a todos los asistentes, a los honorables Representantes; damos inicio a la Sesión Ordinaria del día miércoles 2 de noviembre de 2016, ordena dar lectura al Orden del Día y llamar a lista.

Secretario Jair José Ebratt Díaz:

Con mucho gusto Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014-
2018

SALÓN: JOSÉ FERNANDO CASTRO
CAICEDO

Legislatura del 20 de julio de 2016 al 20 de
junio de 2017

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 2
de noviembre de 2016

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 022 de 2016

(Bogotá, D. C., octubre 25)

Presentada por: honorable Representante
Carlos Eduardo Guevara Villabón.

(...) Citar al Superintendente de Puertos y Transportes, Javier Jaramillo Ramírez; Alcalde de la Ciudad de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño y a la Gerente de Transmilenio S. A., Alexandra Rojas Lopera; para que en debate de control político le expliquen al país detalladamente cuál es la real situación financiera del SITP, y cuáles son las medidas que se tomarán para superar esta crisis, y absuelvan los siguientes cuestionarios:

Superintendencia de Puertos y Transporte

1. Informe cuántas propuestas de ejecución del plan de salvamento de las empresas Coobus y Egobus recibió la Superintendencia de Puertos. Favor remitir los documentos completos de las propuestas presentadas por terceros ante las entidades ya señaladas para aplicar o ejecutar el plan de salvamento.

2. Remita los conceptos, y repuestas que emitió la Superintendencia ante las propuestas antes señaladas.

3. Qué medidas jurídicas tomó la Superintendencia para evitar la resolución de caducidad de los contratos por parte de Transmilenio de las empresas Coobus y Egobus, por favor remitir todos los documentos que lo soportan.

Alcaldía de Bogotá

1. Indique a cuánto asciende el déficit financiero de todos los operadores del SITP desde el inicio de la operación a la fecha. Detallando mes a mes y operador por operador desde el inicio de la operación (2011) a la fecha (octubre 2016).

2. Informe de qué fuente presupuestal del distrito de Bogotá se está cubriendo el anterior déficit y cada cuanto se está registrado y efectuando el giro.

3. Indique desde el 2011 a la fecha (octubre 2016) cuánto se le ha girado a cada operador del SITP para cubrir el déficit financiero señalado en esta petición. Especifique y remita los actos administrativos que reconocen dichos montos, fechas y valores girados para cada operador. Indicando el método o fórmula empleada para determinar dicha cuantía.

4. Señale si existen solicitudes o demandas de las empresas operadoras del SITP contra el Distrito de Bogotá donde se manifieste el desequilibrio económico contractual en la ejecución de los contratos de operación del SITP. Remita estos documentos y las respuestas o información de los procesos administrativos y judiciales que se adelanten al respecto (demandante, Solicitante, demandado, cuantía, estado y radicado del proceso).

5. Existen demandas o peticiones contra la decisión que declaró la caducidad de los contratos suscritos con Coobus y Egobus. Remita estos documentos y las respuestas o información de los procesos administrativos y judiciales que se adelanten al respecto (demandante, solicitante, demandado, cuantía, estado y radicado del proceso).

6. Indique cuántos terceros afectados por la declaratoria de caducidad de los contratos suscritos con Coobus y Egobus han presentado demandas o solicitudes de reparación ante el Distrito.

7. Señale qué medidas tomará el Distrito frente a los pequeños propietarios de los vehiculados vinculados a Coobus y Egobus que estaban en renta, en venta, por chatarrizarse o para ingresar a la operación de dichas empresas.

8. Indique si el Distrito ha contemplado las consecuencias financieras y económicas para los operadores y sus contratos en virtud de las proyecciones de la construcción del metro, y de la creación de rutas de Transmilenio por la 7ª, Boyacá, 68, Cali etc. (sabiendo que estos tendrán

menos demanda con la implementación de estos servicios).

9. Indique cuáles son las medidas que se tomarán al respecto frente a las empresas operadoras.

10. En virtud de las pérdidas de los operadores del SITP remita las actas de las reuniones que ha efectuado el Distrito con los mismos y con otras entidades para corregir o dar solución, en donde se especifique las propuestas y plazos.

11. Con la nueva ruta planteada para el metro por la Caracas, indique en qué situación jurídica y técnica queda la tan esperada y retrasada licitación de fase I y II de Transmilenio. Remita los actos administrativos y contractuales al respecto.

Gerencia de Transmilenio S. A.

1. Sírvase anexar copia de los estados financieros de todos y cada uno de los operadores que operan o han operado el SITP en Bogotá en los últimos 5 años.

2. Informe las zonas de operación del SITP que le fueron asignadas desde sus inicios a las empresas Coobus y Egobus.

3. Especifique las condiciones técnicas que le fueron exigidas a las empresas Coobus y Egobus para la ejecución de la operación del SITP en dichas zonas.

4. Indique cuáles son las medidas técnicas y operativas que se tomarán para cubrir las zonas de operación donde ejecutaban el servicio las empresas Coobus y Egobus. Remita cronograma, ruta de trabajo, reparto y programación al respecto.

5. Señale en qué tiempo tiene proyectado Transmilenio abrir la licitación para el reparto o designación de la operación del SITP en dichas zonas especificando las condiciones técnicas que le serán exigidas al nuevo o los nuevos operadores.

6. Sírvase enviar los informes completos o documentos donde conste el estado mecánico de cada uno de los buses que operan el SITP, especificando el operador, fecha en que se hizo la fecha de evaluación y tipo de servicio que presta.

7. Indique el nivel o porcentaje de cumplimiento de las metas o productos establecidos en los contratos celebrados con cada operador del SITP. Para tal efecto, favor remitir cada contrato celebrado con cada operador que operan o han operado el SITP, sus actas de interventoría, seguimiento o liquidación desde el año 2011 hasta la fecha (octubre 2016).

8. En virtud de lo anterior, informe si Transmilenio ha iniciado investigaciones, procesos administrativos (caducidad), judiciales o de cualquier tipo por los incumplimientos a las

metas o productos pactados en los contratos de operación del SITP desde el año 2011 a la fecha (octubre 2016). Remita los actos administrativos al respecto.

9. Informe cuántas propuestas de ejecución del plan de salvamento de las empresas Coobus y Egobus recibió Transmilenio y La Superpuertos. Favor Remitir los documentos completos de las propuestas presentadas por terceros ante las entidades ya señaladas para aplicar o ejecutar el plan de salvamento.

10. Remita los conceptos, y respuestas que emitió la Superintendencia de Puertos y Transporte y Transmilenio ante las propuestas antes señaladas.

11. Indique a cuánto asciende el déficit financiero de todos los operadores del SITP desde el inicio de la operación a la fecha. Detallando mes a mes y operador por operador desde el inicio de la operación (2011) a la fecha (octubre 2016).

12. Informe de qué fuente presupuestal de Transmilenio o el Distrito de Bogotá se está cubriendo el anterior déficit y cada cuánto se está registrando y efectuando el giro.

13. Indique desde el 2011 a la fecha (octubre 2016) cuánto se le ha girado a cada operador del SITP para cubrir el déficit financiero señalado en esta petición. Especifique y remítalos actos administrativos que reconocen dichos montos, fechas y valores girados para cada operador. Indicando el método o fórmula empleada para determinar dicha cuantía.

14. Señale si existen solicitudes o demandas de las empresas operadoras del SITP contra Transmilenio o el Distrito de Bogotá donde se manifieste el desequilibrio económico contractual en la ejecución de los contratos de operación del SITP. Remita estos documentos y las respuestas o información de los procesos administrativos y judiciales que se adelanten al respecto (demandante, solicitante, demanda, cuantía, estado y radicado del proceso).

15. Existen demandas o peticiones contra la decisión que declaró la caducidad de los contratos suscritos con Coobus y Egobus. Remita estos documentos y las respuestas o información de los procesos administrativos y judiciales que se adelanten al respecto (demandante, solicitante, demanda, cuantía, estado y radicado del proceso).

16. Indique cuántos terceros afectados por la declaratoria de caducidad de los contratos suscritos con Coobus y Egobus han presentado demandas o solicitudes de reparación ante Transmilenio.

18. Señale qué medidas tomará el Distrito frente a los pequeños propietarios de los vehiculados vinculados a Coobus y Egobus que estaban en renta, en venta, por chatarrizarse o para ingresar a la operación de dichas empresas.

19. Indique si Transmilenio ha contemplado las consecuencias financieras y económicas para los operadores y sus contratos en virtud de las proyecciones de la construcción del metro, y de la creación de rutas de Transmilenio por la 7ª, Boyacá, 68, Cali etc. (sabiendo que estos tendrán menos demanda con la implementación de estos servicios).

20. Indique cuáles son las medidas que se tomarán al respecto frente a las empresas operadoras.

En virtud de las pérdidas de los operadores del SITP remita las actas de las reuniones que ha efectuado Transmilenio con los mismos y con otras entidades para corregir o dar solución, en donde se especifique las propuestas y plazos.

21. Con la nueva ruta planteada para el metro por la Caracas, indique en qué situación jurídica y técnica queda la tan esperada y retrasada licitación de Fase I y II de Transmilenio. Remita los actos administrativos y contractuales al respecto.

Firmado por: honorable Representante *Carlos Eduardo Guevara Villabón*.

III

Continuación de la discusión y votación en primer debate del siguiente proyecto de ley:

– **Proyecto de ley número 028 de 2016 Cámara, por la cual se establece la cátedra de educación financiera en la educación básica y media en Colombia.**

Autor: honorable Senador *Antonio Guerra de la Espriella*.

Ponente: honorable Representante *Martha Patricia Villalba Hodwalker*.

Publicación: Proyecto de ley. *Gaceta del Congreso* número 554 de 2016; P.P.D. Cámara número 862 de 2016.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Iván Darío Agudelo Zapata.

El Vicepresidente,

Carlos Alberto Cuero Valencia.

El Secretario,

Jair José Ebratt Díaz.

El Subsecretario,

Hernán Cortés Rojas.

Presidente está leído el Orden del Día.

Vicepresidente:

Gracias Secretario, por favor sírvase llamar a lista.

Secretario:

¡Sí Presidente!, con mucho gusto, honorables Representantes:

Castiblanco Parra Jairo Enrique
Cipriano Moreno Édgar Alexánder
Correa Vélez Víctor Javier
Cuello Baute Alfredo Ape
Cuero Valencia Carlos Alberto
Giraldo Arboleda Atilano Alonso
Guevara Villabón Carlos Eduardo
Osorio Botello Héctor Javier
Patiño Amariles Diego
Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Responden diez (10) honorables Representantes al llamado a lista.

En el transcurso de la sesión se hicieron presente los siguientes ocho (8) honorables Representantes:

Agudelo Zapata Iván Darío
Anaya Martínez Fredy Antonio
Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro
González Medina Hugo Hernán
López Flórez Inés Cecilia
Lozada Polanco Jaime Felipe
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Tamayo Marulanda Jorge Eliécer.

Le informo Presidente que al llamar a lista han contestado diez (10) honorables Representantes, en consecuencia se registra quórum decisorio; puede usted someter a consideración el Orden del Día que ya fue leído.

Vicepresidente:

Ponemos en consideración el Orden del Día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿aprueba la Comisión?

Secretario:

Ha sido aprobado Presidente.

Vicepresidente:

Siguiente punto del Orden del Día Secretario.

Secretario:

Sí Presidente.

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 022 aprobada en sesión del 25 de octubre de 2016, presentada por el honorable Representante

Carlos Eduardo Guevara Villabón; donde cita al Superintendente de Puertos y Transporte, Javier Jaramillo Ramírez; Alcalde de la Ciudad de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño y a la Gerente de Transmilenio S. A., Alexandra Rojas Lopera, para que en debate de control político, le expliquen al país detalladamente cuál es la real situación financiera del SITP, y cuáles son las medidas que se tomarán para superar esta crisis, y absuelvan los siguientes cuestionarios”. Que están anexos al Orden del Día.

Al respecto Presidente, honorables Representantes voy a dar lectura a una excusa que presenta el Alcalde de Bogotá, D. C., que dice así:

“Respetado doctor Ebratt,

En atención a su Comunicación CSCP.3.6-470-16 mediante la cual me cita a la Audiencia Pública programa para el 2 de noviembre del año en curso, es relevante mencionar que las preguntas competencia del Distrito fueron revisadas por la Secretaría Distrital de Movilidad y Jurídica, encontrando que se relacionan con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, tratándose en consecuencia de un tema local, frente a lo cual la Corte Constitucional en Sentencia C-518 de 2007 dispuso que el “Congreso de la República puede ejercer control político sobre Alcaldes y Gobernadores, pero tal control puede recaer solamente sobre asuntos de interés nacional y no de carácter netamente local; pues en este último evento dicho control le compete ejercerlo a los Concejos Municipales y a las Asambleas Departamentales”.

De otra parte, con relación a las preguntas del cuestionario de la Proposición número 22 le informo que Transmilenio S. A. remitirá a su despacho las respectivas respuestas.

Atentamente,

***Enrique Peñalosa Londoño,
Alcalde Mayor”.***

Le informo también que se encuentra presente el doctor Gustavo García Bate, Subgerente General de Transmilenio S. A. y el doctor Javier Jaramillo Ramírez, superintendente de Puertos y Transporte.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Presidente por favor.

Vicepresidente:

Representante Atilano Alonso Giraldo un momento por favor, pidió la palabra el representante citante, Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias Presidente, escuchando la excusa del Alcalde Mayor de Bogotá, D. C., que ha sido

reiterativa, invitaría también a reflexionar ¿por qué existen representantes a la Cámara por Bogotá, D. C.?, precisamente para hacer el control político a proyectos de categoría como el Sistema Integrado de Transporte Público que hoy, a la fecha se han invertido más de 2.7 billones de pesos, con recursos de la nación, con recursos de la ciudad, y que tiene una afectación en otros sistemas de transporte público como el Metro y Transmilenio que están siendo financiados con recursos de la nación, el 70% de estos proyectos presidente provienen de recursos de la Nación, menos mal todos los representantes por Bogotá estamos tramitando un proyecto de ley para que de aquí en adelante ninguna autoridad local, departamental se nieguen a asistir al Congreso de la República a un debate de control político; ya lo esperábamos presidente, ya esa decisión del alcalde, porque el alcalde sí viene aquí a radicar proyectos, saca todo el tiempo posible para decir que el Congreso no está a la altura, o los congresistas de Bogotá no están a la altura de los debates que requiere la ciudad; pero cuando se invita aquí al Congreso de la República a debatir francamente un tema de esta categoría, evade el debate, evade los argumentos.

Presidente quiero hacer el debate, porque es un tema crítico que se está presentando en la ciudad, voy a venir con propuestas, el diagnóstico ustedes ya lo han visto, las autoridades que hoy nos acompañan lo tienen claro, lo que esperan más de diez mil pequeños propietarios de la ciudad son respuestas, vamos con unas propuestas presidente y si agradecería que sacáramos adelante el debate y que no perdiéramos el tiempo, que los ciudadanos que hoy nos acompañan vean que el Congreso de la República es un garante de sus derechos, presidente invitaría a que adelantáramos el debate, va a ser un debate muy propositivo, concreto, va a ser rápido para que también las autoridades de orden Distrital, señor subgerente de Transmilenio, también superintendente, nos expliquen las decisiones que han venido tomando sobre el patrimonio de miles de pequeños propietarios de Bogotá, también las decisiones que se habían venido generando en virtud del proceso de chatarrización, y también a la espera de miles de usuarios presidente, del mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D. C.

¿Por qué hemos hecho este debate aquí en el Congreso?, porque la réplica de este contrato se está llevando a cabo en casi todos los municipios del país, con las mismas consecuencias, allá en Cali, en Bucaramanga, Cartagena, en fin; un poco es el contexto Presidente, y lamentar que el alcalde, no sé a qué debate o evento estará invitado que es más importante para la ciudad, pero yo sí me acuerdo que en campaña se le señaló que este era el principal problema de movilidad de Bogotá, esperamos a que nos diera soluciones, porque las soluciones también salen del Congreso, aquí por esta comisión se aprueban los recursos.

Presidente quería dejar esa constancia y si me lo permite quiero adelantar el debate, va a ser un debate concreto, al punto, para que podamos tener soluciones en el corto plazo, gracias Presidente.

Vicepresidente:

Nuevamente saludamos a las personas que nos acompañan, de Bogotá, Cundinamarca, de los diferentes sectores a este debate; saludo a mis compañeros congresistas, a la prensa en general.

La metodología del debate va a ser la siguiente; saludo al doctor Javier Jaramillo Ramírez; Gustavo García, Subgerente General de Transmilenio S. A. y a la doctora María Constanza que nos acompaña, ¿cuál va a ser la metodología?

Empieza el representante citante y expone todo el cuestionario, posteriormente le damos la palabra a los citados, y tercero le damos la palabra a los compañeros congresistas. Antes de que inicie el Representante Guevara le vamos a dar la palabra al Representante Atilano Alonso Giraldo que la solicitó...

¡Ok!, le damos el uso de la palabra al Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidente, si también me lo permite dentro de la metodología que usted planteó podamos escuchar a pequeños propietarios, son tres intervenciones, para que en el marco de esta metodología podamos también darle la palabra a ellos, que son los directamente afectados de una política pública que se diseñó de tiempo atrás, que hoy en virtud de diferentes decisiones y, valga decirlo, por negligencia, por una estructuración de una licitación mal hecha, ¡hoy están en la olla!

Quisiera rápidamente Presidente dar un contexto y arrancar el debate, el debate lo he titulado, “el Sistema Integrado de Transporte Público es el sinónimo de la guerra del centavo”. Cuando se planteó la estructuración de este sistema se partió de esta premisa, vamos a acabar con la guerra del centavo, vamos a mejorar la movilidad, vamos a mejorar los ingresos de los pequeños propietarios, vamos a formalizar a los conductores, el nivel de accidentalidad va a bajar, vamos a tener un sistema ordenado, en fin, la panacea, Alicia en el país de las maravillas se planteó; y dentro de ese contexto se señaló un modelo en el cual la ciudad se dividió como un ponqué, se fraccionó en 12 zonas: 12 zonas que fueron licitadas mediante la estructuración financiera, operativa, legal, hubo muchas críticas en su momento, dando este primer contexto, porque una persona que venía de Suba se quería transportar por ejemplo para el sur oriente de la capital, o quería venir al centro, el transporte tradicional que hoy lo sigue haciendo el SITP provisional, pues tomaba solamente un transporte, usted vivía en Suba tomaba un transporte, doctor Anaya, llegaba aquí al centro con un solo pasaje; en la lógica de la ciudad se fraccionó, entonces

se hicieron pequeñas microrrutas y plantearon unos transbordos que hoy pagan los usuarios, y los estamos pagando también nosotros vía impuestos. Sistemas que nunca llegaron a generar un nivel de articulación que permitiera que el usuario entendiera qué ruta tomar, qué paradero tenía que identificar para bajarse, y eso a nivel de la implementación del sistema generó unos problemas complejos.

Hubo una primera fase en la cual el ciudadano no entendía ¿por qué el SITP?, ¿por qué tenía que tomar dos transportes?, ¿por qué tenía que comprar una tarjeta y pasarla por un sistema?, yo creo que esa primera fase se ha venido mejorando y el nivel operativo, yo creo que en esa primera fase fue traumático y que también impactó el bolsillo de los operadores.

Cuando uno revisa a unos años de la implementación del sistema se encuentra cifras como estas: en este año se han presentado más de 3.184 accidentes donde está involucrada la flota del Sistema Integrado de Transporte Público, casi el 50% de la flota involucrada en accidentes, no accidentes de cualquier categoría, donde hay personas fallecidas, donde los mismos buses se estrellan, donde no se respetan las normas de tránsito, en fin, 3.184 accidentes; cuando uno revisa las causas o la hipótesis de los accidentes lo que encontramos es esta primera afirmación que parece clave, por eso lo llamo el sinónimo de la guerra del centavo, porque acordémonos doctor Atilano que la guerra del centavo se daba por quién primero llegaba al pasajero, esos buses iban con unos niveles de velocidad impresionante, se cerraban unos contra otros, excúsenme la expresión, se daban varilla, hoy no se dan varilla pero sí esa misma rivalidad se está dando dentro del sistema; hoy la primera hipótesis en los accidentes de tránsito donde está involucrada la flota de Transmilenio y el Sistema Integrado de Transporte Público, ¡jojo con esto!, es no mantener la distancia de seguridad, ahí va un poco superintendente, es no mantener la distancia de seguridad, estos buses van volados, y claro cuando uno revisa el contrato la lógica es la siguiente, le pagan por kilómetro recorrido, no es por pasajero transportado sino por kilómetro recorrido, una lógica en la cual donde hay pocos buses y cuando su flota está comprometida en accidentes de tránsito, el operador dice con lo que tengamos hágale a toda, compramos las rutas para poder garantizar los ingresos operacionales.

Yo no quiero profundizar en este tema, pero aquí están las cifras, son muy delicadas a nivel de accidentalidad; el año pasado subgerente de Transmilenio, más de 2.200 conductores tuvieron multas asociadas a infracciones de tránsito, les dejo esa cifra. Ahí están los accidentes, no es sino prender un noticiero y ver ese grave nivel de accidentalidad que hoy presenta el sistema, uno podría entrar a analizar ¿por qué?, el primer indicio es que estos buses no tienen en su gran

mayoría el nivel de seguimiento en su revisión técnico mecánica, muchos dicen ese es el mismo bus tradicional pero pintado de azul, y lo metieron a operar sin ningún tipo de revisión.

Los conductores, se había prometido que los conductores iban a tener una formalización, que esa cultura de rivalidad en la vía iba a cambiar, hoy los conductores ingresan sin ningún tipo de formación ni de capacitación, quisiera que eso se revisara y me contaran ¿por qué hoy el Sistema Integrado de Transporte Público es el más accidentado y violento en Bogotá?

Ahora bien, pasemos a la primera diapositiva para que mostremos el nivel de avance de implementación del sistema, esta premisa es importante tenerla, este era el cuadro inicial que incorporara más 1.595 articulados, 9.715 buses zonales, 909 alimentadores, 176 complementarios, 45 vehículos en zona especial y 8.974 vehículos a chatarrizar; cuando uno hace un balance encuentra y usted nos dice, ustedes nos van a presentar ahora, hoy el SITP está implementado en un 70%, esto es lo que ustedes nos van a decir hoy; pero cuando uno revisa las cifras gran parte de ese avance en la implementación real del SITP fue por unos recursos que consiguieron los propios pequeños transportadores en el Concejo de Bogotá, más de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) que se consiguieron para poder financiar la operación, poder garantizar la chatarrización de algunos vehículos y darles un oxígeno a la gran mayoría de empresas que están hoy quebradas.

El indicador negativo de chatarrización, ustedes dicen, para chatarrizar, ahí está la gran pregunta, hay vehículos que fueron entregados a los operadores, hay vehículos que están en el SITP provisional, hay vehículos que hoy cumplieron su vida útil, no tienen tarjeta de operación, no se han chatarrizado, y estando la plata no se han chatarrizado.

Esta gráfica lo que presenta es el nivel de inversión que ha hecho el Distrito en el sistema, un sistema que ha sido costoso, un sistema que ha sido altamente financiado por los usuarios y por el Distrito, cuando uno revisa la tarifa técnica Vs la tarifa del usuario, uno ve que el margen puede estar por el orden de los cuatrocientos pesos (\$400), quinientos pesos (\$500), ¿qué es la tarifa técnica?, es lo que cuesta realmente la prestación del servicio, hoy la tarifa del SITP está por el orden de los mil setecientos pesos (\$1.700), dos mil pesos (\$2.000), pero con los transbordos y todo eso puede estar por los dos mil cuatrocientos pesos (\$2.400) en algunos casos, en algunas rutas, pero cuando uno va y revisa cuánto cuesta el servicio real, estamos financiando este orden de recursos 2.5 billones de pesos durante los últimos 4 años, lo que cuesta hacer la "ALO", lo que cuesta hacer la fase de Transmilenio por la Séptima, lo que cuesta gran parte de las obras de gran infraestructura que hoy requiere la capital, con un agravante, y es que

el Distrito se está convirtiendo en copropietario de estas empresas.

Esta imagen que es la que más me preocupa, les había dicho que la ciudad se dividió como una torta, hay unos operadores que compraron unos buses a unos pequeños transportadores, esos pequeños transportadores hoy hay personas y familias que han entregado sus vehículos, llevan más de 30 meses sin recibir rentas, 30 meses sin recibir ingresos, 34 meses, ¡aquí hay una persona!, y con algo adicional y es que cuando se estructuró esta licitación se señaló un principio y era garantizar la democratización, que estos pequeños transportadores permanecieran en el negocio, porque los pequeños transportadores son considerados como un grupo de acciones afirmativas, un sector que necesitaba un acompañamiento para garantizar la prestación de un servicio, porque esto eran pequeñas empresas familiares, exitosas algunas, obvio algunas con problemas de todo tipo, pero era uno de los negocios más democratizados que tenía el país, pequeñas empresas familiares, de uno, dos buses, prestaban una ruta y allí no solamente vivían sus familias sino que también todo un esquema operacional, hay más de ochenta mil personas afectadas por la implementación del SITP, la persona que lava el bus, el de los tintos, quien sincronizaba las rutas, hoy ese modelo desapareció y a esas sesenta mil o setenta mil personas que el Distrito tampoco les ha cumplido en un plan de formalización que se tenía con ellos.

Partiendo de la base que los pequeños transportadores era un grupo de especial atención o que tenía una prerrogativa que era generar acciones afirmativas, se estableció en la licitación un modelo de democratización que permitiera que esos pequeños transportadores permanecieran, hoy esos pequeños transportadores les cuento compañeros, entraron y los que entraron ya quieren salir, porque ni les pagan la renta, ni han podido tener confianza en el sistema, otros han perdido sus buses y están prácticamente en la olla, hay 1.200 familias hoy afectadas directamente, que entregaron su vehículo y no saben qué va a pasar.

Si uno revisa la estructuración financiera de estas empresas encuentra lo siguiente superintendente, porque de pronto le van a llegar más órdenes de acompañamiento, esto es las fechas de este año, utilidades o pérdidas de los operadores en este año, solamente en este año, voy a leerlas: “SUMA” tres mil trescientos ochenta millones de pesos (\$3.380.000.000), va en positivo; pero pérdidas acumuladas por quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000); “GMÓVIL” dieciséis mil millones de pesos (\$16.000.000.000), pérdidas de este año acumuladas noventa y ocho mil millones de pesos (\$98.000.000.000); “ETIB” pérdidas de este año trece mil millones de pesos (\$13.000.000.000), acumuladas cincuenta y ocho mil millones de

pesos (\$58.000.000.000); “MASIVO CAPITAL” nueve mil novecientos setenta y nueve millones de pesos (\$9.979.000.000), acumuladas noventa y cuatro mil millones de pesos (\$94.000.000.000); “CONSORCIO EXPRESS” treinta y ocho mil millones de pesos (\$38.000.000.000) en pérdidas, acumuladas ciento siete mil millones de pesos (\$107.000.000.000); “ESTE ES MI BUS” dieciséis mil doscientos treinta millones de pesos (\$16.230.000.000) pérdidas de este año, operacionales, acumuladas noventa y uno mil millones de pesos (\$91.000.000.000); “TRANZIT” ocho mil cuatrocientos cuarenta y cinco millones de pesos (\$8.445.000.000), pérdidas acumuladas cuarenta y cuatro mil ciento veinticinco millones de pesos (\$44.125.000.000); “Coobus” en lo que llevaba veintitres mil millones de pesos (\$23.000.000.000); “Egobus” treinta y tres mil millones de pesos (\$33.000.000.000); hoy las pérdidas acumuladas de todos los operadores están por el orden de quinientos sesenta y siete mil millones de pesos (\$567.000.000.000); pero para el alcalde no, eso es un tema local, eso es un tema marginal, esperemos a ver cuando llegue aquí la aprobación del Compes de movilidad que establece que debe de existir una acción articulada, porque el Sistema Integrado de Transporte Público no son los buses azules, parece que el alcalde no conoce que el SITP es el Metro, es Transmilenio, los cables, ese es el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad que está financiado por el 70% de los recursos que gira la nación.

Quiero hacerle esta pregunta, ¿qué va a pasar?, esto va para unas demandas acumulativas, les cuento que con la decisión de caducidad de los contratos ya hay demandas, demandas millonarias, aquí una persona me hizo llegar un cuadro que me parece muy delicado; esto qué quiere decir: las pérdidas o los recursos, o los dineros transferidos que se requieren o que se han invertido en el sistema, están por el orden de los 3.2 billones de pesos.

Ustedes tomaron una decisión de intervenir dos empresas, por eso invité al superintendente para que nos explicara, ¿cuál fue su papel?, ¿cuál fue su alcance?, ¿cuáles fueron las decisiones que se tomaron?, usted muy juiciosamente nos señalaba que usted tenía unos alcances, usted acompañó los planes de salvamento que quedaron listos, que cumplieron los criterios, los voy a leer, dice:

“El comité de dirección y saneamiento de control da viabilidad al plan de salvamento, encontrando acorde con los lineamientos expedidos por el ente gestor de Transmilenio y con los parámetros establecidos por su...”.

Había unos planes de salvamento al menos de estas dos empresas para garantizar que estas dos empresas “Coobus y Egobus” que son en su gran mayoría pequeños propietarios salieran adelante, ¡oh gran sorpresa! el señor de Transmilenio nos dice, le responde al superintendente, que dice: perfecto, pero yo tampoco soy el responsable

de darle viabilidad a esos planes, y terminan dando caducidad, a dos empresas de pequeños transportadores.

Yo sí quisiera que tanto el Gerente de Transmilenio como el Superintendente nos aclararan cuál fue esa tomadera del plan de salvamento; si había una intensión de fondo de sacar a los pequeños transportadores debieron de haberlo manifestado de frente, pero no poner a estas dos empresas, que están en crisis a realizar unos planes de salvamento, a buscar socios estratégicos, a hacer un plan muy detallado, porque aquí tengo una AZ, 18 meses estructurándolo, aquí está el plan de salvamento “Coobus”, para que llegara esta administración y dijera de fondo ¡no!, ¡caducidad de los contratos!, listo caducidad, ¿y dónde está el Estado con una propuesta?

Les iba a mostrar lo siguiente, aquí un señor afectado hizo la siguiente modelación y ya demandó, no se ve muy bien pero lo voy a leer, es un bus del año 2009, se hizo su tabla, dice: porcentaje de propiedad del vehículo 100%, valor patrimonial del vehículo ciento noventa y cuatro millones de pesos (\$194.000.000) con la tabla que ustedes emitieron, aportes de capital en efectivo, cero, no pudo aportar a ninguna de las dos empresas, valor de la renta mensual según la prórroga N° 08, dos millones novecientos catorce mil pesos (\$2.914.000), él debería estar recibiendo mensualmente, IPC 5.6%, hizo su tabla de ingreso; hoy este señor está demandando al Estado por un solo vehículo, por dos mil cuarenta y ocho millones de pesos (\$2.048.000.000) por la afectación patrimonial que tuvo por la decisión de la caducidad de los contratos, un solo vehículo, yo creo que están en todo su derecho, porque aquí hubo omisión, aquí se presentó un plan de acompañamiento que nunca se le cumplió a los pequeños propietarios, ellos se presentaron a una licitación de buena fe, cuando llevaron unos meses los señores inversionistas, los bancos se retiraron, hay muchas informaciones que de pronto fue una jugada de mala fe para que ellos se quebraran y los grandes operadores entraran a operar las zonas que ellos están trabajando, porque tienen unas zonas carnudas, la calle 26 era una de sus zonas, hoy prácticamente están en la calle, en la quiebra, unos enfermos y otros muertos, otros con enfermedades graves, otros no han podido dormir porque de tener un ingreso estable hoy lo que tienen es un problema, no solamente económico sino jurídico.

Yo hice un estimativo, porque todas estas empresas quebradas van a demandar también al Estado, ojo a la cifra, las demandas al Distrito pueden estar superando los 7 billones de pesos, pero al alcalde no le parece grave esto, es un tema local, eso es un tema menor, y él piensa que con los cuatrocientos mil millones de pesos (\$400.000.000.000) que se alcanzaron y que fue producto de la labor de algunos concejales del Distrito y también de los pequeños transportadores,

que se incluyó en el artículo 78 unos recursos, que son pañitos de agua tibia, hubo una actividad que hoy tiene pérdidas por más de medio billón de pesos Presidente.

Quisiera dejar unas propuestas para ir al punto, yo les dije que iba a ser muy concreto, esto ya es una radiografía de lo que se ha venido hablando y también han surtido muchos debates al respecto.

Vamos a la situación “Egobus”, ¡jojo con esto!, plan de salvamento para su recuperación hecho por Transmilenio, en esta administración dijeron que no, que ese plan ya no serviría que tocaba declarar la caducidad; plan de salvamento estamos hablando de “Egobus” y “Coobus” avalado por las accionistas de ambas empresas; la Superintendencia de Puertos agente interventor encargado de buscar inversionista o del vehículo de propósito especial, me gustaría que el superintendente nos aclarara, ¿si lo logró conseguir o no?, porque lo que sí sabemos leyendo los planes de salvamento es que los pequeños propietarios si consiguieron los accionistas, si consiguieron las alternativas de negocio, consiguieron las empresas que iban a apoyar y sacar adelante estas dos empresas, se radican estos planes de salvamento y termina Transmilenio generando la caducidad de los contratos.

Yo les voy a hacer dos propuestas y me gustaría que termináramos con eso, bien, una es: revivamos los planes de salvamento, es la primera propuesta, ¿se pueden, no se pueden revivir?, estoy pensando desde una labor lógica, ¿se pueden revivir esos planes de salvamento?

Dos, la siguiente propuesta: se está renegociando la Fase I y la Fase II de Transmilenio, yo creo que de acuerdo con la estructuración que se viene dando en esa licitación se pueden incorporar los buses a la operación de la Fase I y la Fase II, aprovechemos todo este cambio que va a venir, incluyámoslos, se requiere flota, se requiere actualizar el plan maestro de movilidad, se requiere rediseñar rutas, con un agravante más, ustedes señalan que el Metro no va a afectar la licitación del Sistema Integrado de Transporte Público, ¡y sí la va a afectar!, lo que están haciendo en la carrera séptima también va a afectar la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, y estos operadores van a demandar al Distrito por un desequilibrio económico de los contratos.

Ustedes en una respuesta dicen lo siguiente, que esto se puede hacer, que en la Fase I y en la Fase II se puede revisar la incorporación de buses de estas dos empresas de estos pequeños transportadores, pues busquemos la forma donde se garantice las condiciones iniciales que tenían estos pequeños propietarios frente a un sistema que se está renegociando que es la operación Fase I y Fase II, que mueve hoy más del 70% de los pasajeros en Bogotá. Creo que es una propuesta que se las dejó ahí, creo que se puede hacer, espero que haya voluntad política al menos para

revisarla y que podamos al menos garantizarles a los pequeños transportadores un salva vidas.

Presidente yo dejaré ahí, hay muchas más cosas, pero sé que la agenda es larga, no sé si me permite la intervención de las tres personas que le digo muy concretas, las cuatro personas muy concretas y escuchamos a los funcionarios y daríamos cierre al debate.

En conclusión, ¡ojo! pueden venir demandas por más de 7 billones de pesos; dos, se han invertido más de 2.5 billones de pesos en un sistema que a simple vista no está funcionando bien; tercero, esto se fue a la monopolización del transporte público en Bogotá, porque todas estas empresas se han venido quebrando, lo que está generando es que las grandes operadoras se nos están, discúlpenme la expresión, comiendo; y en cuarto lugar estamos dejando un número muy importante de familias en la olla.

Mil gracias Presidente, y gracias a los funcionarios por la atención prestada.

Presidente Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted doctor Carlos Eduardo Guevara, ni más faltaba usted es el dueño del debate el día de hoy, como citante de este tema tan importante que no solamente es para Bogotá sino para todos los colombianos; doctor Carlos Guevara acá hay inscritas tres personas, Jacobo Morales, Alfonso Pérez y Bernardo Méndez, yo le solicito a los honorables congresistas si nos autorizan para tener una sesión informal para que las personas que usted ha solicitado puedan participar, ¿aprueban la sesión informal los honorables Representantes?

Secretario:

Ha sido aprobada Presidente.

Presidente:

Representante Carlos Guevara le parece bien que le demos 5 minutos a cada uno de los inscritos que usted a bien ha solicitado; muy bien entonces iniciemos con el señor Alfonso Pérez, bien pueda, secretario usted me ayuda con el tiempo, doctor Alfonso bienvenido a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Alfonso Pérez - Presidente de Apetrans:

Honorables Representantes muy buenos días, mi nombre es Alfonso Pérez, Presidente de Apetrans; realmente el sistema se montó con base a 24.000 pequeños transportadores que eran los que manejaban el transporte público en Bogotá, la verdad es que cuando se inició el famoso Sistema Integrado de Transporte nos ofrecieron de todo, si ustedes miran salió el Decreto 309, artículos 24 y 25 en el cual decía que los pequeños propietarios en el Distrito Especial de Bogotá a través de Banca Capital, decía, prestaba la plata que se necesitara, y nos proponían que hiciéramos 13 operadoras, menos mal que no hicimos sino 3, de las cuales una terminó en los grandes transportadores y quedaron 2 pequeñas; cuando acudimos a

los bancos que presuntamente Banca Capital estaba respaldando, ninguno de los bancos nos quiso prestar la plata, a pesar que el Ministro de Transporte de esa época, la doctora Clara López que fue la negociadora en la mesa del paro del año 2010, dijo, la plata que ustedes necesiten se la prestamos, no se preocupen, hagan operadoras, cuando ya las operadoras estaban constituidas ningún banco nos prestó, ni el alcalde apareció, ni el Decreto 309 fue ejecutado, porque eso aparecía como un saludo a la bandera nada más.

A raíz de todo esto vino la quiebra de “Egobus” y “Coobus”, porque sencillamente nosotros no podemos competir con grandes transportadores, que tenían en un principio operación en Chile, Perú, Costa Rica y Panamá, que eran los mismos colombianos pero que tenían músculo financiero, y nosotros no podíamos competir con eso a pesar de que estuvimos trabajando las rutas de “Egobus” y “Coobus” durante mucho tiempo; sin embargo el alcalde salió y dijo que nosotros nunca habíamos movido un kilómetro, y la verdad es que tanto “Egobus” y “Coobus” estuvieron cerca de 18 meses trabajando.

Se viene después el problema de los vehículos entregados a las operadoras, en la Circular 02 del año 2010 Transmilenio garantizaba que no nos preocupáramos por la renta, ni por los vehículos, nada de eso está escrito, y cuando nosotros vamos a reclamar los vehículos resulta que Transmilenio desafortunadamente las personas que están allí no entienden el problema, sino que simplemente nos han reunido, desde enero a hoy no se ha sacado un punto, ni un punto, y fuera de eso cuando reclamamos las actas nunca las entregan, porque no les interesa comprometerse con la problemática de los pequeños propietarios, en este momento nosotros tenemos más de 600 familias que entregaron sus vehículos, su único capital de trabajo que tenían y que lo habían mantenido durante muchos años, y que no era ninguna carga para el Distrito, ni para el Estado, entregamos esos vehículos a pesar que estaban garantizados por Transmilenio, porque en la licitación todo mundo preguntaba, ¿si se quiebra una operadora quién nos responde?, está escrito más de mil veces, decían: Transmilenio y el Alcalde de Bogotá, pero parece ser que cuando pasan las personas se olvidan las promesas, o sea llegó un nuevo cura a la iglesia y se le olvidó todo lo que había prometido todos los anteriores curas, y lo peor del caso es que Transmilenio se ha convertido en una oficina de burlas hacia los pequeños propietarios; nos dicen que ya casi va a salir, que es muy posible, pero vino la liquidación de “Egobus” y “Coobus”.

Les quiero decir que dentro de la licitación hay una cláusula que es la cláusula 4215 dice muy claramente, que en caso de que se quiebre alguna operadora Transmilenio inmediatamente tenía que tomar posición de esas empresas y entrar a responder tanto por sus acreencias como por sus activos, nunca lo hizo, pero además hay

otra cláusula en la licitación que dice claramente que Transmilenio en caso que se quiebre una operadora cederá los contratos a otros operadores, tampoco lo hizo, parece que hay un interés creado de acabar con los pequeños propietarios, es decir, este es un país donde al rico se le da más pan y al pobre no se le da nada.

Entonces qué quiere decir, en este momento los pequeños propietarios a pesar de que hemos estado sentados en la mesa de Transmilenio, la verdad no hemos conseguido ninguna respuesta, ha sido una tomadera de pelo, la verdad yo creo que es el momento de buscar un acuerdo político, porque resulta que nos mandan a la liquidación por parte de la Supersociedades, y de hecho los carros que nos obligaron en la licitación a traspasarle a “Egobus” y “Coobus”, el señor liquidador de la Supersociedades cree que esos carros son de ellos, y les quiero comentar lo siguiente: aquí sí les clamo una voz popular al compañero de Boyacá, yo que soy boyacense les pido solidaridad en este momento.

Nos preocupa muchísimo que a nosotros los pequeños propietarios prácticamente son marginados; le voy comentar algo, es más fácil que entren los gerentes de las empresas todos los días a Transmilenio, porque los hemos visto, que nos den una cita a los pequeños propietarios de transporte damnificados en Transmilenio, con decirle que tenemos que buscar padrinos para que nos den una cita, desafortunadamente nosotros no somos de estrato diez, como presuntamente es el Gerente de Transmilenio y la subgerente, y las personas que están manejando Transmilenio y a nosotros nos toman del pelo cada mes, nosotros como pequeños propietarios ni el alcalde nos atiende a pesar de que antes de la campaña, y tenemos un video que se lo pasamos al Representante Carlos Guevara, decía que los pequeños propietarios no se preocuparan que nos iba a reunir y nos iba a pagar nuestros carros, que nos iban a pagar la renta, cosa que nunca ha pasado; y en este momento lo único que le estamos pidiendo es que haya un acuerdo político entre la Superintendencia, si es posible la Cámara de Representantes, si es posible Transmilenio, para que esa liquidación que se está haciendo se le haga una pausa para que los señores de Transmilenio nos puedan comprar los carros que hemos entregado, aquí hay familias que inclusive los tenemos en el manicomio y para colmo de males se han muerto ya 9 personas por hambre, porque ellos vivían de su vehículo, y son personas de la tercera edad que desafortunadamente se quedaron sin absolutamente nada. Les hago un llamado de atención a ustedes honorables Representantes que sé que son los verdaderos representantes del pueblo, para que le metan la mano a esto, porque aquí hay algo oscuro detrás, perdónenme, detrás de Transmilenio hay algo oscuro, porque no nos han querido dar ninguna solución, a pesar de que nosotros fuimos los que conseguimos la plata en el Concejo de Bogotá, tanto los doscientos

mil millones de pesos (\$200.000.000.000) como los cuatrocientos cincuenta mil millones de pesos (\$450.000.000.000), nosotros fuimos los que diligenciamos con todos los concejales en el Concejo de Bogotá, pero en este momento parece que esa plata no la quieren ejecutar, yo le preguntaría a Transmilenio ¿esa plata para donde se la quieren llevar?, o será que va a pasar lo mismo que con los 50 millones de dólares que se perdieron con el Acuerdo 004 de Bogotá.

Esa es mi pregunta y espero que ustedes honorables representantes entiendan que aquí hay miles de familias que están perjudicadas, muchas gracias, muy amable.

Presidente:

A usted señor Alonso Pérez por su presencia y su aporte. Bienvenido señor Jacobo Morales, por favor para que nos ayude con el manejo racional del tiempo.

Jacobo Morales - Líder de pequeños propietarios, transportadores de Bogotá, D. C.:

Honorables representantes buenos días, a todos los presentes.

Mi queja es la siguiente, yo soy propietario afectado de la empresa “Egobus”, entregué dos vehículos a esta empresa para que se adhieran a el SITP, pero decir entregar yo no lo entregue, a mí me obligaron a entregar mi vehículo, a mí me pasó la Secretaría de Movilidad una carta donde se cancelaba mi tarjeta de operación y me negaron así, a mi familia y a muchas familias el libre derecho al trabajo, a explotar un capital por el bien del SITP, cuando nosotros trabajábamos y administrábamos nuestros carros el producido, un ejemplo, mi carro a mí me daba tres millones quinientos mil pesos (\$3.500.000) libres, después de administración, pagos, sueldos, mantenimientos, y el SITP me canceló mi tarjeta de operación a ganarme la mitad o menos de la mitad de lo que yo devengaba, ahí ya hay una afectación.

Quería denunciar aquí los incumplimientos que ha habido desde el momento que estas dos operadoras fueron intervenidas, aprovecho la presencia del superintendente que en la primera reunión que nos hizo a los pequeños propietarios nos dijo como ejemplo, que si ellos habían logrado sacar a Avianca que era un pulpo muy grande de la quiebra, que “Egobus” y “Coobus” era lo de menos, nombró un gerente encargado, a cada operadora su gerente, y el señor Cadena durante 6 meses, con una posible ampliación de 6 meses más, se demoró 18 meses haciendo un plan de salvamiento que finalmente ante la misma área jurídica de Transmilenio se detectó que habían pasado inversionistas y documentación totalmente falsa por parte del señor Cadena, como representante de la Superintendencia de Puertos y Transporte; quedó evidenciado y en Transmilenio quedaron de mandar eso a la Fiscalía General de la Nación para investigación, porque estaban presentando inversionistas de Bancos Chinos, de

Panamá que no existían, documentos montados que no eran reales, y ante esto no vemos que la Superintendencia ni Transmilenio se hayan pronunciado, hay una denuncia fiscalmente por fraude, por presentación por engaño y hasta ahora no hemos escuchado ninguna manifestación, ni solución.

El siguiente paso, durante la administración pasada del señor Petro nos prometió, inclusive en un paro que hicimos por 5 días, que nos iban a pagar unas rentas a partir del mes de octubre del 2014, que pasáramos documentación a la Secretaría de Movilidad para que nos pagaran, pasamos la documentación, pasaron tres, cuatro meses y no nos cumplieron nuevamente, que no podía porque jurídicamente no se puede, aquí la palabra mágica de Transmilenio es que jurídicamente no se puede hacer nada, pero para otras soluciones, como para vender y autorizar los buses de nosotros, para que el señor gerente de la Superintendencia se pague su sueldo y la de sus asistentes sí hay plata, sí hay vías jurídicas; es lo que no entendemos cómo puede pasar esto.

El señor Petro nos engañó, no nos cumplió ni con el pago de las rentas, en el 2015 nos dijo que nos iba a comprar los carros, los derechos de renta, nosotros fuimos allá al Concejo a suplicarle a los concejales que nos ayudaran para que aprobara un presupuesto de doscientos mil millones pesos (\$200.000.000.000) para que nos compraran nuestros carros y nos dieran una solución, ¿cuál fue la respuesta?, los doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) los cogieron para pagar a otras operadoras y chatarrizar carros que estaban trabajando en el provisional, y a nosotros “Egobus” y “Coobus” no nos tuvieron en cuenta por el simple hecho que estábamos intervenidos y estaba un plan de salvamento que seguramente nos iba a sacar adelante en esto, plan de salvamento que después de 18 meses nos dicen el plan no funcionó, plan de salvamento que presentaron con documentos fraudulentos, está en investigación en la Fiscalía y ¿queremos saber qué ha pasado con eso?, lastimosamente hoy contábamos con la gerente Alexandra y con el alcalde para que ellos nos dieran directamente de mano de ellos una respuesta y una solución, porque siempre hemos sido manejados por el subgerente, con todo el respeto, con la buena voluntad que ellos tienen, pero siempre nos evaden, nos incumplen y nos tienen de promesa en promesa. La administración pasada no nos cumplió, esta administración dijeron que nos iban a cumplir, que nos iban a dar una solución y que esta administración era diferente y era seria, en febrero nos dijeron que en abril 30 nos iban a tener una solución integral, en la cual nosotros nos daban hasta solución a los que ya habíamos entregado los vehículos, llegamos al 30 abril y el doctor García en su primera presentación nos dice, no es que a partir de ahorita vamos a empezar a construir con ustedes la solución, o sea que ahí ya perdimos tres meses de la solución que

nos iban a tener, tres meses después nos dicen que en julio, en julio nos dicen que van a hacer lo del Plan de Desarrollo, que los dineros del Plan de Desarrollo están haciendo una reglamentación, llevan 6 meses haciendo una reglamentación que supuestamente iban a contar con la participación de nosotros, con nuestras sugerencias, y a nosotros ni siquiera una cita para que nos atiendan nos la dan, nos ponen cita cada 15 días para reunirnos, y pasa un mes, dos meses y hasta que no llamamos.

Dos minutos por favor y ya termino.

Quiero denunciar la última de esta administración, nos dijeron que nos iban a pagar rentas a partir de mayo, a partir del momento que liquidaron las empresas Transmilenio se responsabilizaba en pagarnos las rentas de mayo a septiembre, que nos las pagarían en el mes de octubre, y que los que quisieran seguir en renta les seguían pagando la renta hasta que hubiera una nueva concesión, cosa que un mes y medio después, el 3 de octubre nos dicen que ya no se puede realizar porque jurídicamente se les apareció la liquidación de Supersociedades y que ya no es posible, después que nosotros socializamos a las demás personas que sí nos iban a pagar, que sí nos iban a cumplir esta vez; nosotros fuimos a hablar con los bancos, con el señor de la tienda, con el amigo, ya le vamos a cumplir, ya le vamos a pagar porque Transmilenio nos va a pagar, y llega la próxima reunión y Transmilenio nos dice ya no le podemos pagar porque se nos atravesó la liquidación, como es posible que un organismo como Transmilenio no tenga medida las consecuencias que va a haber una liquidación, que no lo sabían supuestamente, entonces ahora nos dicen que en 6 meses, 8 meses posiblemente nos van a pagar; entonces dentro de 8 meses ¿qué nos dicen?, que definitivamente no hubo acción jurídica para que nos arreglen.

Nosotros ya perdimos la confianza total en estas charlas y exigimos aquí ante la presencia de ustedes que en adelante las mesas de trabajo se hagan con la gerente directamente o con el señor alcalde, porque aquí lo único que nos tienen es con evasivas e incumplimientos, muchas gracias.

Presidente:

A usted señor Jacobo Morales. Tiene el uso de la palabra el señor Bernardo Méndez, por favor me ayuda con el uso racional del tiempo, bienvenido.

Bernardo Méndez - Líder de pequeños propietarios, transportadores de Bogotá, D. C. – “Coobus”:

Buenos días a todos, muchas gracias por esta oportunidad de participación ciudadana, antes de iniciar mi intervención quisiera hacer un llamado de atención frente a un tema eminentemente jurídico y social que esbozaba muy bien el doctor Baena, ante todo la iniciativa del SITP fue iniciativa estatal, cuando los pagos de las rentas atrasadas el argumento jurídico que esbozaba Transmilenio y que ha sido el caballo de batalla para decirle a los

rentistas que están pasando hambre como también lo decía el doctor Baena, es que jurídicamente no se puede porque es un negocio entre particulares, resulta que ese negocio entre particulares no fue a voluntad de los particulares, la voluntad fue del Estado, y a los particulares que hicieron ese negocio los obligaron a participar de ese negocio, entonces eso cambia la connotación de que fue un negocio entre particulares, quería hacer ese llamado de atención.

Ya en el tema del SITP y todas las irregularidades que se presentaron, claro los dos operadores del sistema “Egobus” y “Coobus” tenían inconvenientes desde la contratación, porque los contratos si ustedes los revisan señores congresistas están mal elaborados y mal firmados por el ente gestor, las sociedades prometidas adjudicatarias de la licitación pública les fueron adjudicados esas licitaciones con base en las condiciones que presentaron en esas promesas de sociedad futura, pero las sociedades con las que el ente gestor Transmilenio firmó esos contratos son condiciones diferentes en esas sociedades a las promesas de sociedad futura, y eso es gravísimo porque ahí radica los incumplimientos de estas operadoras, de hecho con esos incumplimientos, con esas irregularidades en la contratación inicial se cayeron los cierres financieros de estas operadoras; en el caso de “Coobus” ahí se limitó porque de un patrimonio de la promesa de sociedad futura de doscientos sesenta mil millones de pesos (\$260.000.000.000) con los cuales tenía todas las posibilidades de un cierre financiero se constituyó el contrato con una sociedad diferente de diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000) de patrimonio, obvio esa sociedad no va a poder conseguir cierre financiero nunca, gracias al contrato equivocado que firmó el ente gestor. Entonces ahí se cayeron los cierres financieros, ahí no hubo recursos y sin recursos ¿qué empresa pueda funcionar en Colombia o en el mundo?, ¡ninguna!, ahí están las verdaderas causas, irregularidades de Transmilenio, y como si fuera poco durante toda la consecución de la implementación del SITP a la población en general, le consta a la prensa que ha sido improvisación tras improvisación y que las condiciones de implementación inicialmente generadas no se han cumplido, y que hemos llegado a cosas diferentes.

Entonces con base en eso, en todas esas irregularidades hubo un grupo de propietarios afectados como yo, le sustentamos al doctor Baena una propuesta, que es hacer un trabajo de una comisión interdisciplinaria donde participen todos los afectados de la problemática del transporte en Bogotá, los más afectados son los usuarios, o somos los usuarios, porque nosotros somos propietarios pero también somos usuarios del transporte en Bogotá, como todos ustedes, hasta los que no usan el Sistema Integrado de Transporte en sus vehículos particulares se ven

afectados por el problema de la movilidad en Bogotá, D. C., y en Colombia.

Esa propuesta es que todos los actores del sistema que son los usuarios representados en un Comité Distrital de Usuarios que hay ya debidamente establecido que pueda intervenir para esa propuesta, que intervengan uno o dos que ya han aceptado esa invitación, los miembros de red de veedurías ciudadana para que garanticen que estas propuestas están acordes con la necesidad de la gente y con las órdenes jurídicas, y que participe la academia, ya acá hay una persona precisamente de la Universidad Nacional de Colombia, es catedrático, fue graduado en honores en ingeniería de transporte, fue viceministro de Transporte en otro país, está actualmente haciendo un doctorado en Colombia y nos va a colaborar en este grupo interdisciplinario, está acá, también es catedrático de la Universidad Nacional de Colombia y ya él planteó esta proposición a la Universidad de Nacional de Colombia y están interesados en apoyarnos, para hacerlo interdisciplinariamente.

Un proyecto, ya tenemos unos borradores adelantados, se llama ajuste y fortalecimiento del SITP para satisfacción de la necesidad de los usuarios y de la ciudad, porque sin duda lo decía el doctor Carlos Eduardo Baena, esa propuesta debemos llevarla porque es lo más conveniente, dentro de esa propuesta esta esbozado volver y darle la posibilidad a los pequeños propietarios que fuimos...

Presidente:

Muchas gracias al señor Bernardo Méndez. Tiene el uso de la palabra el señor Édgar Torres. Con la participación del señor Édgar Torres terminamos la participación ciudadana Representante Guevara.

Édgar Torres Romero - Representante de “Egobus” – **Pequeños transportadores Bogotá D. C.:**

Gracias y muy buenos días, gracias al Representante Carlos Guevara, a los honorables Representantes que en este momento atienden este control político frente a la situación de la problemática del transporte en Bogotá.

Es lamentable que el alcalde se pronuncie en esos términos, es lamentable con la consideración que nos merece la doctora Alexandra Rojas Lopera que no esté presente en este control, agradecemos de verdad la presencia siempre del doctor Gustavo, la doctora Constanza, pero es importantísimo que quien dirige las riendas del transporte en Bogotá, en Transmilenio esté acá, lo mismo que el Secretario de Movilidad.

Frente al problema hay soluciones, y la solución es fácil en este momento, fácil desde el punto de vista práctico, no vamos a entrar en una disertación jurídica, si analizamos el Plan de Desarrollo en su artículo 78 es claro que los dineros o recursos aprobados por el Concejo de Bogotá, D. C., para

el cuatrienio 2016-2020 deben de ser destinados, en ese artículo 78, para los propietarios que en una u otra forma ingresaron al sistema, entregaron sus vehículos, y si hacemos un paralelo entre este artículo 78 y lo que concierne el artículo 145 del contrato de concesión, el cual Transmilenio debe asumir esa obligación de pagar y asumir lo concertado en la licitación y lo prometido en la licitación, y más cuando no existe la póliza que garantizara la cobertura de ese contrato, entonces tendríamos que hacer ese paralelo, para que con la liquidación que en este momento está llevando la Superintendencia de Sociedades no le demos más largas, sino demos una solución inmediata, ya se había hablado con la comisión de Transmilenio que se iban a pagar las rentas y se iba a comprar una flota con estos dineros, en este momento frente a la liquidación se dice que no se puede dada las connotaciones de liquidación y liquidación societaria y la liquidación contractual, frente al contrato de concesión y sus consecuencias que son gravosas, para los propietarios.

La propuesta es que analicemos de fondo el artículo 145 del contrato de concesión, que es claro, no hay que darle muchas interpretaciones, analicemos el artículo 78 del Plan de Desarrollo y le demos la viabilidad al pago, y si hay necesidad de hacer un acuerdo político frente a la liquidación o mirar cuál es la posición de la Supersociedades, que sabemos de antemano que tiene que ser una gestión de liquidación y saber cómo quedó cada una de estas empresas, cuáles son los pasivos, los activos y cuáles son las obligaciones de los vinculados, tendríamos que buscar la forma de suspender.

Ahora bien señores, la Superintendencia de Puertos y Transportes desarrolló durante 18 meses una gestión en cabeza, por lo menos y en el caso práctico de “Egobus”, el doctor Carlos Eduardo Cadena; jamás dieron una información concreta cómo iba el desarrollo del plan de salvamento ya nombrado por el doctor Guevara, jamás dieron una información de cómo se iban acercando los financiadores para este plan de salvamento, como etapa y como la gota que rebaso el vaso, desafortunadamente en las audiencias o en las diligencias de terminación anticipada de estos contratos, este señor presenta unos documentos fraudulentos, porque ahí quedó en la resolución anticipada del contrato, unos documentos fraudulentos, un burdo montaje que engañaba e inclusive hacia entrar en error al funcionario judicial, entonces ¿qué paso?, Transmilenio que ha hecho y la Superintendencia de Puertos y Transporte, Superintendente Javier Jaramillo, ¿cuál ha sido la función interdisciplinaria?, ¿cuál ha sido su función frente a este funcionario que lo nombró, que fue nombrado por la Superintendencia?; ahí tenemos que sacar unos responsables, esto no es de que yo paso por acá, dejo lo que dejo y olímpicamente me voy, no señores, igual se tiene que “Egobus” hizo un

contrato con un concesionario “SUMA”, entregó una cantidad de buses, 34 buses, no conocemos las condiciones del contrato, no conocemos si fue benéfico o no.

Entonces señores representantes con el respeto que ustedes me merecen, que este debate político no se convierta más en un saludo a la bandera, sino que le demos soluciones, y soluciones a un problema de transporte que va a importunar en todos los estratos, que va a importunar a la ciudad en todos los escenarios.

Y por último frente a la necesidad de transporte que tenemos para los propietarios de “Egobus”, sostenibilidad durante el término de la concesión es necesario que para las zonas afectadas, quienes aún figuran en este medio de transporte, los 2.300 vehículos aproximadamente con sus propietarios entren en un proceso licitatorio para estas zonas, Transmilenio no puede designar a dedo, existe un concepto jurídico, de uno de los tantos jurídicos, subgerentes jurídicos de Transmilenio que analiza y ve la negativa, la cuestión negativa frente a asignar a cualquiera de los operadores en este momento que están trabajando estas zonas, es necesario que se haga una licitación teniendo en cuenta la participación activa de todos los propietarios.

Señores Representantes muchas gracias, muy amables.

Presidente:

Muchas gracias al señor Édgar Torres. De esta manera representante Guevara como usted ha dirigido el debate, se le ha dado la participación ciudadana que usted ha querido en representación del gremio.

Le solicito a la Comisión Sexta por favor regresar de nuevo a la sesión formal.

Secretario:

Así lo quieren Presidente.

Presidente:

De esta manera le damos el uso de la palabra como ha sido organizado el debate doctor Guevara, al doctor Gustavo García, Subgerente de Transmilenio S. A. Doctor Gustavo usted considera ¿qué tiempo necesita?, bien pueda usted disponga.

Subgerente General de Transmilenio S. A. Gustavo García Bate:

Buenos días para todos, Presidente, miembros de la comisión, pequeños propietarios y demás. Es muy importante para dar claridad sobre lo que se nos está presentando, plantear y generar tres grandes temas.

Primero lo que corresponde al Sistema Integrado de Transporte de la ciudad y en general como un todo con sus componentes, que son unos componentes con cambios en el componente zonal, como para dejarlo claro, cuando hablamos del troncal hablamos de los buses rojos, y cuando

hablamos del zonal de los buses azules, para claridad de todos.

En segunda instancia después de hablar de la situación en general, hablar de la situación financiera por supuesto que implica el funcionamiento de todo el Sistema Integrado de Transporte Público, y hablar en estos términos de lo que es la situación de la parte troncal con respecto también a la parte zonal, ¿cómo está operando?, cómo de alguna manera los efectos que tienen en el tema financiero, esta situación en general global del Sistema Integrado de Transporte Público, esto por supuesto nos lleva a las implicaciones también para enseguida dar claridad sobre como en otros sistemas están contemplados en general en el mundo, que no son autosostenibles, sino son sostenibles, por ejemplo hay necesidad de hacer que para estos sistemas se concreten los recursos de lo que este recauda, con recursos adicionales de los entes territoriales para poder financiar esta operación de este tipo de sistemas.

El tercer punto aclararles posteriormente la situación, con gran preocupación que tenemos, de lo que corresponde a los pequeños propietarios en este marco, por las decisiones que han venido avanzando en el marco del Sistema Integrado de Transporte y en su componente zonal, tema que está en la afectación y en la situación que ha pasado con la liquidación en la situación de las empresas “Egobus” y “Coobus”.

En la primera parte para hablar de lo que corresponde al Sistema Integrado de Transporte Público en general de transporte, tener en cuenta que la ciudad mueve diariamente cerca de cuatro millones quinientos mil viajes diariamente, de los cuales 2.4 millones de viajes se hacen con los buses rojos en zona troncal, y el otro componente 1.7 millones están centrados en la parte zonal; esto implica que estamos moviendo diariamente casi la mitad en temas de viajes de la ciudad, que pasa por el sistema; eso implica muchos aspectos en general, involucra el volumen de vehículos que están ahí comprometidos tanto en la parte zonal como troncal, y uno tiene claramente definido que si hablamos en la parte troncal que son cerca de 2.006 buses diariamente circulando para garantizar esta operación, 870 biarticulados dentro de ese conjunto, y en el zonal son más de 6.687 buses hoy vinculados que están trabajando, para eso contamos con “17” operadores, en esto son 112 kilómetros de troncales, por la cual circulan los buses rojos y el resto le corresponde a la malla vial de la ciudad por las distintas rutas.

Esto nos lleva a mirar, tengo una presentación pero dado el tiempo, nos han pedido que sea concreto, especificar; nos lleva a la situación de lo que va pasando con el tema de la situación financiera y de operación, cuando vemos la información de la operación con las tarifas que hemos hablando de mil setecientos pesos (\$1.700) en el sistema troncal, o sea en el SITP de pasajes Vs a información que corresponde al pasaje en las

troncales que son de dos mil pesos (\$2.000), vamos encontrando que estas operaciones siguiendo con lo que hemos dicho a los buses rojos, se financian y no dejan de alguna manera un hueco dentro del tema financiero; en la parte troncal cuando vemos la información vamos viendo a partir de la entrada del SITP zonal que en los buses azules, encontramos, empieza a aparecer esta diferencia entre lo que recauda el sistema y en lo que se remunera a los distintos agentes que participan en el sistema. Esto nos va llevando como lo decía claramente el representante Guevara, a estos recursos que tienen que entrar el Distrito a colocar y que son cerca en los últimos 4 años de 2.4 billones de pesos, si hablamos para el año 2015 fueron setecientos cincuenta y ocho mil millones de pesos (\$758.000.000.000), este año nos estamos aproximando en esas cifras a seiscientos sesenta y ocho mil millones de pesos (\$668.000.000.000) de acuerdo a la proyección, esto implica que cada año el Distrito, porque es muy importante saber y es que de lo que se recauda en total Vs lo que hay que invertir que son cerca 2.4 billones de pesos, el Distrito con los ingresos propios tiene que entrar a completar el resto de recursos para hacer que el sistema pueda funcionar, esto nos implica que al año como está contemplado, esos ya de alguna manera pasajes que se dan dentro de la ciudad están siendo completados con recursos directos del Distrito.

Por supuesto en este marco es lo que hay que buscar cómo hacer cada vez más eficiente el sistema; porque insisto en la mayoría de transportes de este tamaño masivos son de alguna manera concretados los recursos por los entes territoriales porque ellos mismos no son sostenibles, y en algún momento quisiéramos que el sistema se pague en todos sus componentes tendríamos que llevar a unas tarifas superiores que tendría una afectación enorme dentro de la ciudad sobre todo a la mayor población que utiliza y cada vez vemos que vamos a ser todos los que vamos a tener que utilizar el transporte masivo porque nos lleva también a los temas de condiciones de movilidad y demás.

Esto para aclarar un poco digamos el tema de esta plata que estamos hablando del Distrito en este que corresponde al Fondo de Estabilización Tarifario que estamos diciendo completamos con estos recursos directos y no estamos hablando como se plantea porque otras son las cuentas de los distintos operadores en su funcionamiento; en esto decimos de los operadores del sistema zonal o sea los buses azules en lo cual eran nueve operadores dentro de los cuales estaban incluidos “Egobus y Coobus”, estos dos ya salieron del sistema, quedan el resto de siete y es la información que ha presentado el Representante Guevara.

De lo que ellos están planteando de sus estados financieros, de cómo se van presentando unas pérdidas operacionales de ellos y también plantean sobre eso en su situación financiera de la operación del sistema mismo, como están funcionando, los

ingresos que se le pagan no dan; ese es un segundo punto porque hay que aclarar que esos recursos con transporte y a esas pérdidas si es que están contemplados en esos estados financieros son de ellos como operadores y como privados que están, que participaron en un negocio que tienen que ver con unas concesiones que fueron abiertas para trece zonas de la ciudad, en la cual en cada uno con su capacidad, su experiencia y su conocimiento por supuesto especializado en el tema de transporte y conociendo la información de estas concesiones participaron para poder hacer de alguna manera y plantear sus negocios y en general; entonces cuando hablamos de esto esta estos déficits estamos hablando con gran preocupación porque sí nos interesa cuando hacemos contratos desde el Estado en este caso desde Transmilenio es que estos contratos funcionen y sean eficientes y que los operadores en general mantengan su operación porque han sido estas concesiones hechas para poder darle una movilidad a la ciudad en unos términos de calidad y de seguridad y poder cubrir toda la ciudad en lo que corresponde.

Por supuesto que esta definición del SITP conllevó a la definición de unos nuevos esquema de operación a unos esquemas adicionales de calidad, a unos temas de seguridad, implicó ir generando unos nuevos por supuesto costos dentro del mismo sistema para hacer que funcionara apropiadamente; esto implica con lo que estamos hablando ahora o que corresponde a accidentalidad, seguridad y unas condiciones de revisión pues el sistema como tal y los manuales de operación del sistema exigen que tienen que cumplir una serie de condiciones y tanto la flota en temas de cómo debe estar su mantenimiento como en términos también de lo que corresponde a los operadores que se llaman así que son conductores, que tienen que tener unos requisitos para poder cumplir y poder ser habilitados para funcionar dentro del sistema; aquí es muy importante tener en cuenta que la accidentalidad que tenemos las cifras que las dio muy claramente el representante Guevara pero de esa accidentalidad el 3% está contemplado dentro de esto, esta citada a fallas mecánicas en general y la otra parte en conductores cuando dicen que esto es una flota vieja, no está mantenida, por eso es que estamos actuando muy fuertemente con los conductores haciendo un programa y un plan de capacitación con el SENA, queremos llevarlos también a un tema de certificación y estamos construyendo toda esta estrategia para empezar a implementarlo y cuando ocurren este tipo de eventos los llamamos nosotros tanto a Transmilenio cómo con el concesionario mismo pues porque no puede ser estos temas de eventos que ponen en riesgo a la ciudad y a la población que siga pasando.

El sistema en general tiene un déficit de conductores y es importante manifestarlo acá; los conductores que requiere la ciudad para operar como un todo esta flota, han tenido que hacerse

procesos muy fuertes para poderlos buscar, vincular, capacitar y en eso seguiremos haciendo todas las campañas que correspondan.

Sobre lo que hablamos entonces de estos dos déficits es importante aclararlo un tema es el FETS (Fondo de Estabilización Tarifario) que define el monto cercano este año a setecientos sesenta y ocho mil millones (\$768.000.000.000), como lo dije nuevamente que es la diferencia entre lo que pagan los distintos usuarios del sistema versus los costos que tiene el sistema como un todo, y esa diferencia que hay que pagarla, tenemos que concretar con recursos del Distrito para poder hacer esto.

Insisto nuevamente los déficits que tiene el sistema ya de cada uno de los operadores privados eso tienen que asumirlo ellos, porque son déficits que están ligados a su operación esto como lo manifestaba en su momento el Representante Guevara está generando una serie de reclamaciones también de los distintos concesionarios y en ellos estamos entrándonos a discutir esos contratos cómo se están ejecutando, que fue lo que platearon en el proceso digamos de hacer sus ofertas, las respuestas que se dieron porque ahí había unas matrices de riesgo y unas condiciones el cual operaban y nos va a interesar a todos que estos sistemas sigan funcionando pero también tenemos que entrar claramente a atender y verificar dentro de esto las condiciones a los cuales ellos participaron para uno pensar que va hacer alguna revisión de estos contratos o demás; condición que como lo hemos dicho se plantea para entrar específicamente también en “Egobus y en Coobus” pues también condiciones que en la licitación fueron presentadas por quienes en ese momento generaron la situación empresarial para vincularse al sistema; y estas dos empresas entraron a postularse para tres grandes zonas de la ciudad y son zonas muy importantes, uno casi cuando suma la totalidad de las que estas dos empresas les corresponde casi estamos un poco más del 40% de la operación global del tema zonal, y en eso implicaba digamos en esas condiciones la vinculación de pequeños propietarios tema que era calificado porque en la medida que a mayor cantidad de pequeños propietarios estuvieran vinculados entonces la propuesta de los distintos concesionarios daba mayor puntaje para participar; y eso por supuesto de eso estaban los propietarios y los vehículos que había que chatarrizar; estas condiciones genéricas para los distintos concesionarios también tenían que cumplirla y así se fue dando todo el esquema.

Sé que esto lo va a ampliar más el superintendente en temas de condiciones, pero llevaron a que entraran a operar todas las demás empresas cumpliendo unas condiciones, condiciones de mantenimiento, condiciones de infraestructura, de vinculación de vehículos, condiciones de vinculación de una serie de pequeños propietarios, condiciones en las cuales

llevaban también tomar buses que estaban afuera en el SITP en el esquema tradicional y vincularlos al sistema para también poner a algunos a operar, u otros de empezar un proceso de conocer las rentas, de chatarrizar algunos vehículos para con esto seguir operando, condiciones que también tenían que cumplir “Egobus y Coobus”; cuando llegamos entonces a esta administración y lo digo con gran preocupación lo que encontramos es la situación de las dos empresas temas que se venía discutiendo con “Egobus y Coobus” en diferentes años, haciendo esta evaluación de por qué las empresas estaban intervenidas no estaban operando insisto que para nosotros como Transmilenio lo más importante es que estas empresas funcionaran porque implicaba nosotros tener tres grandes zonas en un esquema que no estaba cubierto y tener que recurrir a la que ustedes conocen como el SITP provisional; que es estos buses que ustedes ven con esta marca para poder llenar esta condición de operación.

Entonces insistimos que para nosotros lo más importante es que estas concesiones funcionaran y en ese marco retomamos estas que venía durante unos largos meses y más de un año en esta intervención que se da y por eso planteamos y no voy a entrar en los temas jurídicos de detalles y demás porque toda esta información está colgada en la página web de Transmilenio; donde está lo que se fue dando en las distintas audiencias, aparecen allí las discusiones, pero lo más importante para nosotros que también estuve frente al tema y ¿qué hacer?, reunimos con los que estaban como agentes que estaban interviniendo designados para con ellos mirar cuál era el plan de salvamento y las cosas que estaban planteando para que esas empresas volvieran a operar y en ese marco insisto era poder mirar esto; era un negocio que estaba en unas empresas intervenidas y unos planes de salvamento que fueron diseñados por cada una de las empresas y puestas a consideración en su momento a Transmilenio, pero que tenían que demostrarse la viabilidad de estos planes de salvamento; y es con contratos detrás que entraran a operar y eso era lo que se pedía.

Se hicieron varias sesiones en diferentes momentos llamando a la empresa para que hicieran cuál era el vehículo por el cual iban a colocar la plata, cuáles eran los contratos que iban a suscribir, cuál era el tema operacional que iba a garantizar el número de vehículos en general; toda la intención siempre fue mantener y dar el espacio suficiente para que estas empresas retomaran la operación y pudieran cumplir de alguna manera con las obligaciones que el contrato mismo les está definiendo.

Esto insisto que cuando uno hace una evaluación esto lo hacemos en los primeros tres meses, y con una claridad de haber visto estos contratos; ya los pequeños propietarios venían afectados de mucho tiempo atrás durante muchos meses no estaban

reconociendo; estratégicamente hubieran podido tomarse la decisión de continuar en esta discusión pero en la medida que continuaba esta discusión tanto la afectación del servicio como la afectación a los pequeños propietarios se seguía acumulando porque ustedes saben que en esos momentos estaban hablando de las rentas no pagadas o las no vinculaciones, estaban afectando a los pequeños propietarios y demás que estaban en un tema muy juicioso desde el punto de vista de Transmilenio. Y mirando ya la decisión previa de que no podíamos seguir afectando por un lado ni a los pequeños propietarios, ni al sistema en general, mirando los documentos y los soportes jurídicos tomar las decisiones de hacer las actuaciones administrativas que correspondía y es importante decir que no se hizo caducidad de estos contratos sino se definió un incumplimiento grave a las obligaciones porque no estaban cumpliendo.

Esto tiene un tema jurídico en general porque una tiene unos efectos más grandes y es la caducidad, y el otro que era incumplimiento pero con eso ya nos estaba definiendo a nosotros la situación de poder intervenir y de empezar a dar una serie de soluciones; cuando digo empezar es porque esto es un mensaje directo del señor alcalde de Bogotá, conocida la situación era no dilatar esta situación más en unas discusiones que se dieran de más tiempo sino concretar claramente qué soluciones había para poder de alguna manera disminuir esas discusiones y tomar las decisiones; por eso la gran preocupación era garantizar el servicio, por un lado que es nuestra responsabilidad, pero por otro también como de alguna manera mitigar los efectos que se estaban dando sobre los pequeños propietarios que estaban en este momento afectados ahí, que habían entregado sus vehículos, que no les estaban pagando la renta y que no les estaban en general dando ninguna solución.

Por eso en este marco digamos es previo a estas decisiones también y con el mensaje directo del alcalde estábamos en la preparación del plan de desarrollo y aquí es muy importante dejarlo claro, el artículo que se presenta y la definición de esos recursos corresponde a una reunión y una instrucción directa del alcalde y es desde el cual esas decisiones que se van a tomar implica unas decisiones económicas, unas decisiones financieras y por eso desde el borrador que ustedes encuentran que fue radicado en el Concejo está incluido este artículo; porque fue que la inclusión de este artículo tuvo unas instancias previas, para eso fue una reunión con la Secretaría de Hacienda de Bogotá para saber qué podíamos garantizar estos cuatrocientos veinte un mil millones de pesos (\$421.000.000.000) que iban a formar parte del presupuesto y que tienen una prioridad definida a las decisiones que íbamos a tomar alrededor de la terminación y a la definición del incumplimiento de estos contratos y en las soluciones que se iban planteando.

El artículo completo se deja ahí y empezamos también ese mismo día antes de sacar esta decisión reunimos con los pequeños propietarios, los citamos a una reunión yo aquí acompañado por el equipo de gestión social de Transmilenio a decirles y a contarles las decisiones que íbamos a tomar y el impacto que iba a tener esto ya en la decisión de que unas empresas en las cuales ellos habían entrado a participar o de alguna manera habían suscrito una serie de documentos no iban a quedar de alguna manera ya vigentes porque se vendría todo lo que jurídicamente corresponde y era el incumplimiento y luego la liquidación de esos contratos; ya después sería la situación que está en marcha que es la liquidación de estas empresas de que tuviesen estos pequeños propietarios a quien referirse y con quien hablar, por eso hicimos esa reunión previa a tomar la decisión para informarles y a partir de eso empezar lo que estamos haciendo; sé que uno cuando está en la expectativa del otro lado quiere que los tiempos sean mucho más rápidos, y entendemos. Yo quiero manifestar acá que mantenemos nuestra preocupación y tenemos claras las preocupaciones que están sintiendo los pequeños propietarios porque no están recibiendo una renta y lo ponemos específico como cualquiera de nosotros que dejemos de recibir nuestros salarios esto tiene un efecto gravísimo en todo lo que corresponde a la vida y demás.

Por eso a partir de esto les dijimos lo del artículo que lo llevábamos para que supieran que iba en el plan de desarrollo y que a partir de eso también vendría la reglamentación de este correspondiente artículo; el artículo en el plan salió, los recursos están ahí presupuestados, los recursos de este año y los del año entrante están en el presupuesto como una prioridad para atender, estamos en un punto en el marco de algunos temas legales, nosotros nos comprometimos e hicimos todo un trabajo para empezar a pagar en el mes de octubre, lo dijimos a los pequeños propietarios y en eso estábamos, llevamos el plan, tenemos el decreto que reglamentó ese artículo desarrollado nos habíamos comprometido también a discutirlo con los pequeños propietarios sobre todo que ellos lo conocieran y supieran que era lo que estaba incluido ahí, como íbamos a actuar y en este se nos generan actos administrativos que corresponden y es ya la liquidación efectivamente de las empresas y cómo las acreencias que están contempladas para cada uno de ellos pues tenemos que cumplir unos requisitos de tipo legal; también para poder continuar en ese proceso porque si bien ya este es un tema de una relación entre pequeños propietarios con unas empresas que se están liquidando pues como en todo proceso de liquidación que ustedes conocen de empresas, no sé si me estoy extendiendo demasiado.

Presidente:

El doctor Guevara tiene una pregunta.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Una pregunta concreta ¿cuándo sale la resolución, cuando sale el decreto reglamentando el artículo 78? Es que la gente está desesperada, el artículo señala compra de renta, compra de vehículos, ¿se pueden utilizar los recursos de la chatarrización? pero lo que uno observa es digamos ustedes vienen trabajando y me parece que debe ser así; pero hay que ponerle fecha a eso, ustedes señalaron octubre y ya pasó este mes, ¡fechas! aquí hay dos propuestas quiero leerlas para que ustedes las contemplen y termino con esto.

Que se compren los vehículos por parte de Transmilenio, que se compren los derechos adquiridos, son propuestas de los pequeños transportadores como se hizo en el año 2012 con estos recursos, y que también se habiliten unos recursos de chatarrización y el fondo cuenta para poder ayudarles y salvarlos de esta situación crítica, ¿pero cuándo está la reglamentación? Es el mensaje que queremos dejar, porque ellos vienen con una expectativa es por una respuesta, cuando.

Gustavo García Bate Subgerente General de Transmilenio S. A.:

Representante Guevara la reglamentación la tenemos discutida en el marco del gobierno internamente, estamos en este momento definiendo y la gerente se encuentra reunida en este momento con el Superintendente de Sociedades y con el liquidador porque necesitamos acelerar esos tiempos, realmente los tiempos de definición en las empresas en liquidación puede ser más tiempo, estamos reuniéndonos con ellos para decirles ¿cuál es la estrategia que tenemos? Estamos haciendo un tema que es muy importante: la liquidación que inició ya, acabar esa discusión y tomarse un tiempo como toma las liquidaciones de las empresas en ese marco, esperar de que estas acreencias fueran calificadas para que eso nos defina los montos sobre los cuales trabajar y poder asumir; pero el Distrito por instrucción del alcalde y en estas decisiones lo que está haciendo es subrogándose esas deudas, tomándolas para poder pagar y luego en la liquidación y en el proceso que se dé dentro de la empresa poder seguir haciendo la representación pero lo hace el Distrito en este tema que son unos derechos que estuvieron en juego y poderlo hacer para evitar que sea cada uno de los pequeños propietarios discutiendo en ese marco de la liquidación sus propios derechos sino el Distrito ya llevaría toda una carga jurídica que vamos a poderlo hacer.

Nosotros esperaríamos que esa reunión nos defina con unos tiempos específicos con la Superintendencia, estamos diciendo es con el liquidador para poder saber con esto qué tiempos y le estamos contando también el procedimiento que estamos llevando de hecho en este procedimiento por eso acompañamos también al pequeño

propietario para presentar los documentos ante el liquidador, para que no se quedaran por fuera, para ir garantizando que se fueran dando los requisitos. Yo sé que la respuesta es concreta estamos ya con el proyecto y esperamos en un tema de empezar a pagar en los próximos dos meses algunos de los que están ahí contemplados y sobre todo hemos dividido ya en unas categorías quiénes son los que están afectados a quiénes podemos casi pagar de inmediato, a otros que no tienen mucha discusión en lo que corresponde a la calificación de la acreencia y otros un poquito más pero estamos con esa visión; me están diciendo sobre el tiempo, podemos hablar sobre otras cosas pero creo que el tema central como estamos diciendo.

El tema de los pequeños propietarios esperaríamos con ellos continuar con las reuniones que venimos haciendo, las veníamos haciendo ya mínimo cada 15 días, cada mes en la medida en que nos fueran apareciendo estas situaciones jurídicas antes de llevarles un tema ya, los hemos mantenido informando, la verdad esperaríamos que en el transcurso de unos 15 días podríamos estar liberando este borrador que lo tengamos previamente por supuesto sabiendo que tenemos como una claridad con la superintendencia de Sociedades y con el liquidador para con eso nos defina el marco a la mayor brevedad poder seguir pagando.

Podría seguir extendiéndome en el tema en general, pero creo que los temas centrales que estaban contemplados es la situación financiera del sistema; lo que corresponde a los otros operadores grandes cuál es su situación y en lo cual seguiremos, lo que ha planteado que tenemos unas demandas en general o sobre todo demandas no tenemos sino unas discusiones en tribunales por estos siete otros operadores, pues mantendremos nuestra defensa como corresponde jurídicamente en el marco de los contratos que están en suscripción y seguiremos avanzando buscando lo que nos permite legalmente estas concesiones para poderle dar solución clara y darle viabilidad; pero muy importante saber que tanto con estos concesionarios que a un siguen operando como con los otros dos siempre mantuvimos de hecho el cumplimiento de estas obligaciones para garantizar.

Por supuesto cuando me plantean acá un tema de por qué no se intervino la empresa y demás, pues una cosa es intervenir una empresa que está en operación porque tiene contratos, tienen unos buses, unos conductores, en general y otro es el procedimiento que se sigue por una empresa que ya no está en operación porque está en un proceso de intervención y en lo que corresponde después en proceso de liquidación que se da.

Yo sigo abierto si quedan algunas dudas para aclarar mayor información y poder ampliar en este espacio que consideren necesario creo que es un tema vital para la ciudad, el sistema de transporte público masivo en la ciudad tiene que continuar,

tiene que fortalecerse tenemos que hacer todo un esquema, la visión es seguir troncalizando la ciudad o sea tener más troncales y está planteado en el plan de desarrollo, claramente una definición de unas que comenzarán a funcionar al terminar este periodo y otras que seguirán avanzando en los periodos siguientes y esto implica que sí vamos a troncalizar la ciudad que el SITP y los buses azules y además así lo contempla los contratos de concesión tendremos que ir modificando en una reingeniería del sistema como va a ser que van a participar, cuál es el tamaño total de esa flota que esta, cuál es la operación y las rutas que van a seguir para poder garantizar la movilidad de la ciudad y en ese marco también en la revisión en la medida que vayan saliendo las troncales porque tenemos que ir revisando las afectaciones que se den sobre los contratos actuales; los contratos contemplan en ese marco cómo es que van a operar o cómo se tiene que disminuir la flota los contratos actuales de concesión tendrán que verse afectados o no o cómo habrá que compensar. Insistimos que seguiremos trabajando con esa visión.

Seguiremos por supuesto que estaba diciendo sobre la fase uno y fase dos tenemos ya los cronogramas para poder garantizar que esa flota lamentablemente no llega como debería ser más pronto, pero tendremos la opción de contar con esa flota nueva en las nuevas licitaciones que también en este proceso lo tendremos que hacer; hay un tema que solo para que corresponde eso, si bien hoy estamos revisando los contratos y la operación para suplir lo que “Egobus y Coobus” no está haciendo pues es también cierto que en su momento una vez tengamos temporalmente que hacer todas las medidas para que el sistema siga funcionando en la provisionalidad o en este sistema que estamos repensándolo; en algún momento tenemos que volver a poner en juego estas tres zonas que estuvieron por fuera para volverlas en un proceso transparente, licitar en el marco también de cómo van las troncales y demás avanzando para ir definiendo la cantidad de flota que requerimos.

Presidente:

Gracias doctor Gustavo, pero tranquilo que esto todavía no termina su intervención; pero es importante que la comunidad y los presentes sepan usted intervino media hora porque seguramente ellos tienen y es muy importante que lo escuchen a usted y bueno que ellos sepan porque aquí el tiempo se pasa. Mire que usted tenía una presentación e intervino media hora nos parece perfecto, pero seguramente también quieren escuchar al señor Superintendente el doctor Javier Jaramillo es el Superintendente de Puertos y Transporte, un hombre de esta comisión siempre. Sabe que estamos a su lado, pero luego el doctor Guevara él es el que cierra el debate y seguramente va a tener muchas preguntas como siempre lo ha hecho como un congresista juicioso

y comprometido con todas estas causas de esta gran ciudad.

Doctor Gustavo no se preocupe que seguramente usted va a tener que seguir interviniendo, aquí no tenemos ningún afán y sobre todo en un tema tan importante como este; pero es bueno contextualizar que ya el representante citante tenga mayor contexto, doctor Javier bienvenido como siempre a esta su comisión.

**Superintendente de Puertos y Transporte
Javier Jaramillo Ramírez:**

Presidente mil gracias, muy buenos días a todos, a los honorables representantes agradezco siempre la generosidad porque tanto en Comisión Sexta de Senado como de Cámara me siento como en casa entonces aquí mejor doctor Agudelo.

Representante Guevara yo quería de pronto hacer la intervención en tres puntos y ser muy puntual, uno: la accidentalidad, dos: la problemática de “Egobus y Coobus”, y tres: una general hablando del SITP y de los masivos del país, porque aquí hay que llamar a una conciencia legislativa ustedes son los que nos pueden ayudar a enderezar esta problemática que no es solamente de Bogotá sino de todas las ciudades.

En el tema de accidentalidad que hacia usted referencia casualmente ese accidente de ayer maluco pero donde ve uno que hay tres causales de un accidente, uno: el comportamiento de los conductores y dos: las condiciones técnico mecánicas de un vehículo; con respecto de lo que he pedido de información a Transmilenio al ente gestor sobre los planes de mantenimiento que hacen a los vehículos y la interventoría se da uno cuenta que están cumpliendo con el técnico mecánico, pero puntualmente que uno fuera exhaustivamente a dar punto a punto no es nada fácil; y referente a la parte del comportamiento de los conductores sí tenemos que pensar en un tema de capacitación que están obligadas las empresas a dar a los conductores un tema tecnológico y un tema de autoridad.

Las autoridades locales de tránsito tienen que estar encima de esto pero una gran ayuda puede ser el control tecnológico y este simplemente es implementar un “GPS” en el vehículo donde se encierran unas celdas, se hace una georreferenciación de la ciudad y a que velocidades deben de estar por esas vías y eso le da una alarma, una implementación de un “GPS” cuesta entre cuatrocientos y quinientos mil pesos y según el plan de datos a volumen puede estar entre treinta mil y cincuenta mil pesos, cuántas vidas se pueden salvar y accidentes y perjuicios económicos se pueden evitar a la ciudad y al país.

Quisiera responderle frente a la accidentalidad, la interventoría lo dice que sí se está haciendo lo técnico mecánico y por otro lado en el plan de capacitaciones, tecnología que es deficiente en el SITP porque no está dentro del centro de control, Transmilenio tiene un centro de control

el cual maneja la flota de la troncal pero no de la zonal ¿es así señor gerente? Una parte zonal pero no comprende la totalidad y realmente acuérdense que la troncal está por vías exclusivas cuando la zonal no está por vías exclusivas donde interactúan con vehículos y con motocicletas ese es otro fenómeno grande y es un pedido que les voy hacer aquí cuándo hablemos de lo general.

Con respecto a la problemática de “Egobus y Coobus”, yo llegué a inicios de noviembre del 2014, cuando llego me encuentro estas empresas sometidas a control con unos gerentes nombrados, un gerente que hacía mejor las tareas que otro por lo cual en “Coobus” pedí el cambio aquí quiero aclararle señor Morales no sé cuál fue el superintendente que le dijo que iba hacer lo mismo que hizo con Avianca, porque la Superintendencia coadyuva a las empresas que están en una situación económica a que salgan adelante; pero no las saca solamente se me hace muy raro porque yo no puedo decir que yo saqué a Avianca o de otra empresa, no tiene que ver absolutamente en ese proceso quería aclarar eso, no he sido yo quien dijo que saqué a Avianca adelante.

Entre esos planes de salvamento que sean lo que nosotros hacemos es coadyuvar a que se den. Vamos a hablar específicamente de “Egobus y Coobus” cuando llego yo estaban sometidos a control y no se había presentado ningún plan de mejoramiento, le pido a Transmilenio en ese caso estaba el doctor París y nos sentamos a trabajar en el tema y le decía tengo la preocupación vengo del sector transporte, sé lo que es hacer una empresa de transporte, sé lo que se sufre como conductor, como propietario y como gerente de una compañía de estas y el esfuerzo que hacen tan grande ustedes como transportadores; me senté con el señor París y empezamos a ver de qué forma podríamos caminar en un plan de mejoramiento porque yo creo que antes de mi administración o se había hablado de plan de mejoramiento desafortunadamente en “Coobus” aproximadamente son 1.700 propietarios y en “Egobus” 1.800 propietarios, “Egobus” un poco más organizada estaba como cabeza de tres empresas que era que manejaba y “Coobus” si individualmente, no se pone uno de acuerdo con la señora y los hijos que son tres y entre cinco ahora 1.400 y 1.800; tarea que se hizo, se hizo un plan de mejoramiento responsable, plan de mejoramiento que no autoriza ni avala la Superintendencia, nosotros dimos un voto de conformidad porque realmente quien tenía que dar la votación y avalar esto era el ente gestor Transmilenio, una vez se presenta esto fue un transcurso de casi un año presentando los planes de mejoramiento, son avalados por Transmilenio; nos los pasan a nosotros y les damos el voto de conformidad, arranca esto y dentro de eso había que conseguir la parte financiera, la financiación del proyecto y eso fue lo que finalmente no se dio en algunas partes sí presentaron los inversionistas pero ya es un tema contractual.

Contractualmente contra la concesión la Superintendencia no tiene ninguna competencia, competencia de Transmilenio y es Transmilenio quien unilateralmente cancela los contratos y una vez cancelan estos contratos porque no veían viabilidad financiera y como les digo como ya pierde el objeto social, cada uno está en sus ciudades estoy obligado a pedirle a la Superintendencia de Sociedades que lleve a liquidación dichas empresas que eso fue lo que se dio.

Con respecto ya a lo general es hablar del SITP y de masivos lo que yo primero quisiera aquí representante Guevara y ustedes que son el legislativo es, primero llamar a sincerar al ente gestor lo que son rentas y chatarrización; aquí podemos hacer muchas cosas podemos involucrar a los pequeños propietarios claro con razón porque estaban en el negocio, con razón por la situación económica que están viviendo y lo que están viviendo en sus casas, pero no solamente es incluir al pequeño propietario y les voy a decir en cuatro puntos la problemática, la informalidad: que es actuar de las autoridades locales; esto no solamente se está carcomiendo el transporte en Bogotá sino en todas las ciudades del país, los masivos, el intermunicipal y demás.

El tema de chatarrización claro se ha chatarrizado apenas el 59%, hay vehículos que no están ni dentro de estas empresas que están en el SITP y en el SITP provisional haciendo piratería ¿y eso en detrimento de qué? De un mayor déficit a las empresas organizadas, por cierto, la falta de “Egobus y Coobus” representan en rutas el 40%, y en parque automotor el 30%, y ese déficit en prestación de servicio se ha prestado ¿para qué? Para que crezca la informalidad el ciudadano se tiene que movilizar en algo, lo más grave aún es que ya hacemos es microtransporte; el moto taxismo es uno de los fenómenos más grandes en el país y por eso hago un llamado aquí al legislativo para que nos ayuden en este tema porque esto es responsabilidad de todos con otro gran agravante que muchos alcaldes populares por votos están permitiendo que en las ciudades este fenómeno crezca y no se le pide a la autoridad local absolutamente nada, razón por la cual desde que entró el ministro Rojas estamos implementando un programa es un plan de choque en las grandes ciudades; ya llevamos siete ciudades, pero si realmente no tenemos la ayuda de la autoridad local va a ser supremamente difícil.

Un tema de demanda: el sistema en Bogotá está diseñado para mover cinco millones, usted me corrige gerente no tengo los números exactos cinco millones ochocientos mil pasajeros, 2.4 en el troncal que ese se cumpla al ciento por ciento, y 3.4 en el zonal donde solamente se cumplen un millón setecientos mil pasajeros, es decir, el 50%, pero si lo ve uno del total hay un déficit del 30% con lo que se proyectó el sistema; ve uno el gran endeudamiento que tienen las empresas y la

realidad es que cuando uno ve el endeudamiento lo que se pide es entremos a los pequeños propietarios, ¡sí claro! metamos los pequeños propietarios, esa no es la solución.

Y bien veíamos que se habían dictado normas sobre un sistema auto sostenible, pocos sistemas en el mundo son auto sostenibles razón por la cual el Plan Nacional de Desarrollo hay un paragrafito por ahí que dijeron que se conviertan en sostenibles e ir a buscar otras fuentes alternas como los peajes entre ciudades, el tema de parqueos y demás, pero no solamente eso va a ayudar la realidad es que me imagino que las ciudades siendo responsables con la garantización del servicio deben tocarse y meterse la mano al bolsillo porque o si no, no va a tener sistemas de transporte, y cuando hablo yo de llamar a las autoridades locales es que hacemos cuentas y más o menos la informalidad en todas las modalidades de transporte está en un 40% ¿cuántos pasajeros significaría ese 40%?, lo que tenemos que pensar es en modelos de alimentación no llegar hasta la microalimentación como es el mototaxismo pero si modelos de alimentación para empezar a llenar el sistema de pasajeros.

Cuando decimos deficitario el servicio hoy falta “Egobus y Coobus” estamos diciendo que es el 30%, pero adicional a eso en lo que tenemos del SITP que hoy cumplen 1.700 vehículos y recorren un millón trecientos mil kilómetros y solamente se abastecen el 85%, es decir, 15% adicional a ese 30% de falencias hay 15% que no está cumpliendo ¿Por qué? porque no hay vehículos para abastecer lo que se necesita; y por otro lado tenemos que de lo que se programa el 7% de los vehículos se vara, entonces otro hueco más ¿en qué estamos nosotros? Abriendo espacio al informal, a ese cáncer que todos los días se está carcomiendo el transporte en las diferentes ciudades.

El llamado aquí es que desde el legislativo veamos cómo hacemos para obligar a las autoridades locales a tener control sobre las diferentes modalidades de transporte que se han empleado: el bicitaxismo, el mototaxismo, la informalidad de los vehículos que vienen de taxi que pasan a placa particular, y también porque mecánicamente no tienen más para hacer no prestan mayor confort al pasajero; ahí es donde realmente hay que hacer el trabajo desde el legislativo, y desde la parte local hacer los controles para que los pasajeros se suban al sistema haciendo oferta de sillas en la vía y combatiendo esta informalidad. Muchas gracias.

Presidente:

Superintendente doctor Javier, han pedido el uso de la palabra en su orden el doctor Jorge Eliécer Tamayo tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:

Gracias Presidentey honorables Representantes, doctor Javier Jaramillo y funcionarios del sistema. esto uno diría que es el caso particular de Bogotá

pero no lo es, creo que son los diferentes sistemas en el país que están presentando una serie de situaciones y uno termina por decir bueno y este modelo, este invento ¿por qué falló?, ¿por qué no funcionó?, porque ha tenido todas las dificultades, y terminamos buscando el muerto río arriba pensando que no la piratería, el transporte paralelo, con todo el respeto de quienes estructuraron, de quienes pensaron, yo soy neófito e ignorante en la materia pero el sentido común me dice de lo que ve uno y que por ahí no es entonces lo buscan donde no es.

Sistemas que pueden tener problemas de orden de financiación y se sabe que los operan sin terminarlos, sin terminar su construcción y estructurarlos adecuadamente entonces tienen grandes deficiencias y son incompletos, el paganini es el ciudadano de a pie, el usuario, esto genera todo este problema que tenemos hoy en día y que además de eso que los costos con los cuales se opera son superiores a los costos que les ofrecen las otras alternativas así no sean legales, la piratería, el moto-transporte de alguna manera terminan en eso ¿por qué? Primero porque los sistemas y para referenciarlo y hacer el parangón con Cali, un sistema que no tiene coberturas totales, que no llega a todas partes entonces la gente busca diferentes formas y se han hecho estaciones de mototaxistas, completas, identificadas, la gente hace cuentas, y donde los deja el sistema les toca coger otro transporte más, en vez de resolverle un problema al ciudadano de a pie le aumentamos un problema; no queremos que exista ese paralelismo, la gente hecha lápiz ¿una persona con un mínimo que hace? Cuando le entregan la moto con la cédula y con una facilidad de pago hace cuentas le sale más económico pagar la cuota de la moto y echarle la gasolinilla a la semana; la gente hace cuentas y se bajó del sistema y tiene moto además se siente propietario, pero esa moto le sirve el fin de semana para sacar a la esposa y al hijo, hasta cinco los ven montados en la moto; es el tema cotidiano, de la realidad de lo que está pasando con esos sistemas y es una cosa que es dolorosa, pero es la realidad.

La única manera y cómo resolvemos esta realidad, cómo resolvemos este problema vamos a combatir la piratería o vamos a combatir el mototaxismo, hagan operativos por todas partes; entonces estamos en escenarios hipotéticos desaparecieron los mototaxistas y aparecieron los piratas de las ciudades y ¿qué hace la gente?, que hacen los ciudadanos de a pie ¿qué hacen? no hay, el sistema no lo atiende, el sistema no lo cubre, no le está prestando el servicio, se ofrecieron esos sistemas que eran más cómodos, confortables, en un precio racional, y nada de eso. La frecuencia a problema como ellos viven precisamente de la movilización del pasajero ahí está el problema, que no cumplen con el número de pasajeros que tienen que mover para que sea rentable el negocio, que lleguen al punto de equilibrio y sea rentable

no les da porque la gente se les baja ¿y porque sucede esto? por las condiciones infrahumanas en que terminan siendo transportados.

Segundo: en las condiciones que no llegan a tiempo a sus trabajos, ¿y no llegan por qué? por la misma complejidad porque son proyectos que entran en operación incompletos eso me recuerda mucho cuando las personas humildes tienen sus casas por pedacitos, por piezas, entonces tiran las losas por pedazos entonces les quedan filtraciones igualito; el problema ya obedece hoy a unos aspectos de tipo estructural y no han podido funcionar por eso; pero ahora la solución es combatamos la piratería y combatamos el mototaxismo, vamos a combatir el paralelismo ¿y acaso eso resuelve el problema de fondo? Eso no resuelve el problema de fondo en movilidad, terminamos nosotros resolviendo un problema del negocio y no un problema de movilidad.

Lo que hay que colocar como interés primario superior la movilidad que para eso es que se estructuran estos proyectos como tal y uno termina haciendo un proyecto que no resuelve un problema de fondo sino resolviendo un problema económico; y si el problema económico se resuelve atiborrando los vehículos en un sistema incompleto en condiciones infrahumanas, sin cobertura de trayectos, entonces qué decirle a la gente que hagan ejercicio caminando para la salud ¡a bueno! Si este fuera un país de condiciones socioeconómicas y sociales adecuadas pues la gente camina sabroso hacerlo; en otras épocas uno iba al colegio caminando y lo hacía tres, cuatro o cinco kilómetros lo hacía no había problema para el colegio, pero hoy no se puede caminar una cuadra lo atracan, lo roban, entonces qué es lo más cercano a eso una moto que lo recoge a uno está ahí, o el pirata que sí pasa que tiene la ruta; yo pienso que en estas cosas hay como un sentido, una lógica.

Los problemas no se resolverán con todo el debido respeto, únicamente con unas regulaciones, unas medidas drásticas, por qué entonces no analizan desde un punto de vista económico el incremento de la vinculación de la compra de motos en las ciudades, ¿por qué no lo analizan?, eso se da porque es mucho más barato eso que pagar el transporte, entonces me parece que ese tema hay que cogerlo como en ese orden resolverlo estructuralmente donde es, hacer los esfuerzos y no sé qué hay que hacer para que financieramente los proyectos se culminen como son y entren en operación cuando estén completos; pero entran a operar sacan todo el parque automotor del transporte colectivo anterior tradicional para los masivos sin resolver ese problema, entonces claro el que queda en el medio, en el limbo pero afectado es la razón de ser de otros sistemas que es la movilización del ciudadano, del pasajero, ese es el problema de fondo que tiene todo esto.

¿Por qué no hacen el ensayo?, bueno no se podrá atender todas al tiempo pero veamos un ensayo como

en una ciudad de estas logramos que se tenga todo el sistema como debe ser con todo lo que considero el sistema y ver si ellos funcionan o no funcionan y ahí sí lo cerramos, lo blindamos con todas las terminales, con todas las líneas de interconexión, con todo el sistema como fue planteado; ese es el problema y más aún la implementación del sistema lo que hizo fue afectar la infraestructura la malla vial al interior de los municipios y todo eso ha sido a cargo después de quien de san pueblo, del ciudadano, del contribuyente pero con un propósito que era garantizar la movilidad del ciudadano y terminamos es garantizando la operación del negocio de quienes lo tienen aparte que es entendible, que tiene que estar aparejado pero no por encima de ese interés.

Ahora lo que importa es cómo salva uno esas empresas ¡no! Pienso que lo que hay que mirar es cómo estructuramos proyectos que sean sostenibles, sustentables, financiera y operativamente en procura de garantizar ese propósito principal que era la movilidad, pero no está de esa manera.

Muchas gracias Presidente.

Presidente:

A usted doctor Jorge Eliécer Tamayo del Partido de la U, del Valle del Cauca. Tiene la palabra la Representante Inés López Partido Conservador departamento del Atlántico.

Honorable Representante Inés Cecilia López Flórez:

Muchas gracias Presidente. Con la bienvenida al doctor Javier Jaramillo, al doctor Gustavo García, a ustedes compañeros, pequeños transportadores y aquellos que se transportan en Transmilenio, lo decía el Superintendente hay cosas que nos preocupan y es que esta no es una problemática solo de Bogotá, es también una problemática de muchos departamentos del país, pero yo después de escuchar al señor Alfonso Pérez, al señor Jacobo Morales que entre otras cosas hizo una serie de cuestionamientos sobre unas personas con las cuales ellos hablaron de la Superintendencia un señor Cadena, que pienso que esto hay que mirarlo con detenimiento qué pasó con este señor que fue lo que hizo, cómo lo hizo y hasta dónde llegó la intervención de este señor en la problemática que ellos hoy esbozan aquí.

Al señor Bernardo Méndez y Édgar Torres quiero decirles que yo siento una gran preocupación doctor Guevara porque creo que aquí no se les ha dado ninguna respuesta lógica ni coherente a la problemática que ustedes hoy nos han planteado; y quiero decirles porque pienso eso, porque ellos están hablando de que ellos fueron absorbidos por unas empresas donde ellos nunca lo pidieron, es que no puede llegar alguien a decir señor entrégueme su carro que es el que le da el sustento a su familia que yo le voy a dar todas las garantías para que usted reciba un dinero en compensación pero no

resultó ser así esa no es la problemática de ellos, esa es una problemática del Estado colombiano ¿Qué hizo? Lo que ha hecho en todos y cada uno de los departamentos una serie de improvisaciones en los sistemas de transporte masivos en las distintas ciudades, nosotros lo vivimos en el departamento del Atlántico representante Villalba y todos los que estamos en la Costa Caribe, mire lo que pasa en Transcaribe en Cartagena; esto se llama y perdone que se los diga improvisación, porque uno no puede decirles a estas familias hoy que esperen cinco, seis, siete, diez o cuarenta, un año lo que sea por una improvisación del Estado eso es una falta de respeto para con estos señores, y tengo que decirselos hoy como lo dijo el Representante Tamayo yo soy neófita en esto pero con el simple hecho de escuchar a estos compañeros me he dado cuenta que esto es una locura, que así no se maneja la implementación del transporte masivo en ninguna ciudad ni país del mundo; además quiero decirles que para nadie es un secreto que muchos de los buses que a ustedes les chatarrizaron están todavía hoy en las calles de nuestras ciudades, porque en este país hay una mafia de la chatarrización; y quiero que lo tengan claro lo que han capturado son apenas los bebés de esta mafia, pero los grandes capos todavía están sueltos. Muchos de estos buses que a ustedes les chatarrizaron hoy están en la vías y son aquellos que están haciendo supuestamente la práctica de la piratería, de esto sí que sé bien porque he investigado mucho en mi departamento lo que está sucediendo con la chatarrización; hoy quisiera que de verdad se les diera una respuesta clara y verdadera a estas personas que llevan esperando más de tres años por una solución y no que se les diga que se están reuniendo con Supersociedades o con cualquier otra súper para solucionar unos problemas que ellos necesitan les sea solucionado con urgencia o simplemente digan esto no tiene solución; porque realmente yo lo que veo hoy en la ciudad de Bogotá es que el transporte masivo colapsó, así como lo veo en Barranquilla, así como no ha podido funcionar en Cartagena en Cali y así sucesivamente.

Por lo tanto les quiero decir hoy a ustedes que el doctor Guevara comenzó con esto y lo continuaremos todos y cada uno que pertenecemos a esta comisión, porque sentimos que esto no es un problema de forma es un problema de fondo; y realmente hay que traer aquí la problemática de la chatarrización en donde están muchos de los vehículos hoy de ustedes recorriendo las calles de Bogotá, vehículos que les fueron quitados a ustedes pero que adicionalmente no se les pregunto si querían o no pertenecer a esas empresas a las que hoy están disueltas; por eso les digo hoy este es un asunto que vamos a llevar hasta las últimas consecuencias porque siento que si los sistemas masivos de transporte en el país no funcionan hay que hacer una reingeniería pero una cosa real y verdadera y mucho más respeto para con estas personas que han estado durante

tres años esperando que le sea resultado su problema y hoy aquí no se llevan más nada ni cosa distinta un interrogante ¿qué va a suceder con más de mil familias que hoy están esperando una respuesta clara y verdadera?

Presidente:

Gracias a la doctora Inés Cecilia. Tiene la palabra el Representante Fredy Anaya Opción Ciudadana departamento de Santander.

Honorable Representante Fredy Antonio Anaya Martínez:

Gracias Presidente. Este tema lo venimos planteando desde que empezaron los sistemas integrados, pero aquí hay y hablaba ahora con el presidente aquí hay una citación a un debate de control político que ha venido aplazándose que habíamos dicho se iba a hacer en Bucaramanga; que considero presidente hoy debemos definirle una fecha porque eso que se está tocando de Bogotá como lo dijo aquí el superintendente y como lo conocemos todos es un problema nacional, esto de Bogotá es uno de todos los del país ¿por qué? Como lo dijera la doctora Inés esto lo invento el Gobierno y los transportadores estaban tranquilos con su sistema convencional, y ganaban plata y vivían bien y lógico la tecnología y los intereses macroeconómicos nos impusieron el sistema de los sistemas integrados, lo digo en Bucaramanga, allí hay dos operadores, los dos quebrados, allá no hay siete, ni nueve igualítico a como están estos señores todos quebrados, aquí llevan 34 meses sin recibir nada, y allá llevan desde que se creó el sistema sin recibir nada.

Entonces este es un tema que así como se lo inventó el Gobierno nacional debe darle solución el Gobierno nacional, y aquí a ese debate creo que debe estar el Ministro de Hacienda que es el gran responsable no me refiero a nombre personal sino al Ministerio de haber estructurado los sistemas, de haber definido cómo iban a operar, y haber permitido que operaran sueltos y por eso todos están quebrados.

En Bucaramanga se inventaron concesiones para el recaudo, concesiones para los portales y todos quebrados, demandados todos, aquí Transmilenio tiene de los siete operadores cuatro ya los demandaron por equilibrio económico y así vamos en todo el país.

En Bucaramanga como dicen totió una, ciento noventa mil millones (\$190.000.000.000) tienen que pagarle a un gran constructor urbanas, porque era el constructor de un portal porque es mejor negocio contratar con el Estado y luego poner a los abogados a demandar, hoy el negocio no es construir puentes, ni hacer obras es demandar al Estado y así les va a pasar en este instante; pero miren así pasa en este país, estos señores seguirán pagando el pato, estuviera quebrándose el Banco de Occidente o los Bancos de este país y verán que había otro cuatro por mil para salvarlos; pero

como es los limpios y los pobres para ellos no hay solución de fondo como si hay cuando la banca se agravó ¡corra Congreso! y todo el mundo a salvarle la vida a la banca que son los que han vivido de nosotros toda la vida.

Entonces yo sí creo Presidente y quisiera que dijéramos hagamos de hoy en quince el debate grueso del Sistema Integrado del Transporte Público en el país y que quede definido, y hagámoslo acá, presidente sugiero que lo hagamos en Bogotá y no nos desgastemos con el tema de lo regional; o si no, no somos capaces porque yo sí creo que hay que hacerlo; mire ahí veo quinientos sesenta y siete mil millones (\$567.000.000.000) de pesos en pérdidas de los operadores, todos están quebrados y eso que aquí yo paso no veo un bus de Metro Línea sino la gente colgada en las puertas porque no caben, en Bucaramanga es que no hay quien se monte, quedó mal estructurado y no hay ni pasajeros, no hay rutas.

Transmilenio y Avianca creo son los más ricos yo no sé cómo están quebrados; pero aparecen en los informes financieros quebrados pero no les cabe un tinto a esos buses en lo que yo veo, no sé a qué horas pasaran desocupados, entonces sí creo que hay que hacer una revisión de fondo y que le den solución real a esos operadores y particularmente a todos a los que yo me acuerdo en Bucaramanga todos ilusionados eso les llenaron los bolsillos así vayan firmen que van a hacer créditos, y vea atrasados, no tienen para el combustible, no tienen para los conductores, nada quebrados; sí creo que hay que pedirle al gobierno que le dé respuestas de fondo y así como dijo Inés la fecha sigan esperando señores va para largo, ahí seguimos.

Presidente:

Gracias doctor Fredy Anaya. Tengo entendido que hoy se comunicaron del Ministerio de Transporte con su señoría, el ministro se va a encontrar este viernes allá lo han invitado para que usted los acompañe, pero usted es el dueño del debate, fue quien solicitó, aquí fue aprobado, solamente estamos coordinando un tema del transporte para que como también lo hicimos con el debate en Barranquilla solicitado por la doctora Martha Patricia la Policía nos prestó el transporte; así también lo vamos a gestionar como usted a bien tenga por intermedio de la secretaría, si desea que sea acá con el mayor de los gustos ni más faltaba usted es el dueño de ese debate; pero tengo entendido que el debate que usted planteaba es en dos líneas: de una vía y también el sistema masivo; si usted considera seguimos adelante para hacerlo porque en el ministerio ya se van a desplazar, solamente es coordinar temas de fechas, pero si quiere que sea acá como usted a bien considere representante. Tiene el uso de la palabra el doctor Víctor Correa del Polo Democrático, departamento de Antioquia.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Gracias Presidente. Un cordial saludo para todos y todas; creo que es indiscutible y particularmente las ciudades masivas del tamaño por ejemplo de Bogotá requieren de un Sistema Masivo de Transporte articulado, integrado, multimodal para que los ciudadanos puedan desplazarse, eso creo que es algo que no debería de ponerse en cuestión ¿cuál es el punto? Que si se debe garantizar que las cosas funcionen bien y si voy a hacer algunas anotaciones de asuntos que creo no han funcionado; es claro que ningún sistema de transporte masivo integrado en el mundo o casi ninguno es auto sostenible, lo que yo no me explico del Sistema Masivo de Transporte en Bogotá de acuerdo a las cifras que yo vi acá es por qué este sistema no es auto sostenible con una tarifa como la que tiene, que es una tarifa bastante alta y que por supuesto como dijo Tamayo es un aliciente para que la gente tome otras formas de transportarse.

Aquí en Colombia sale más barato sacar una moto a cuotas que pagar los pasajes diarios, porque terminan pagando cuatro mil quinientos o cinco mil pesos diarios para sacar la moto, prefieren la moto porque además son propietarios que andar en el transporte masivo, además de esas tarifas tan costosas comparados con otros sistemas de transporte masivo del mundo y de la región. Yo esta semana que estuve en Quito me moví en el sistema de transporte masivo allá veinticinco centavos de dólar me valió en tiquete del trole, me moví en este sistema con esta tarifa, y en otros lugares donde he podido estar que solo moverme en transporte público igual mucho más barato que acá en Colombia; entonces si le sumamos esas tarifas que son costosas, le sumamos los altos subsidios me pregunto ¿por qué si tienen eso pasa lo que está pasando? Un servicio que no se puede dar con calidad, que tiene una gran cantidad de quejas de los usuarios, con problemas serios de seguridad y con unos impactos sociales tan negativos como los que aquí estamos viendo en el proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte; donde los transportadores que hacían el trabajo que podían hacer porque no había un Sistema Masivo de Transporte cumplían con la obligación constitucional de garantizar el servicio público del transporte pues están viendo afectado seriamente su calidad de vida.

Creo que hay un elemento que puede contribuir a dar esa respuesta y es la consolidación o búsqueda de esta de monopolios económicos privados, en los años 90 como discurso del Banco Mundial lo habíamos discutido ya cuando estuvimos en la costa se vino toda esta idea de que había que acabar con los monopolios públicos o con las formas incluso desconcentradas de la economía como por ejemplo: estas dinámicas de pequeños propietarios cooperativizados y demás porque eso no garantizaba que los sistemas de

servicios públicos pudieran funcionar bien y bueno acabaron con muchos monopolios públicos y empezaron a consolidar monopolios privados que veo este es el camino que está siguiendo en este momento toda esta ruta de intervención frente al SITP, y el sistema masivo en su conjunto en la ciudad de Bogotá.

Parecida a la que se vive con Electricaribe con las consecuencias que estamos viendo en la costa con esta, parecido a lo que está pasando con Claro que está adquiriendo una posición dominante en el mercado y que actualmente nos tiene con unos sobrecostos a los colombianos producto de esa posición dominante en el mercado de ocho billones de pesos por año; pues está avanzando hacia la consolidación de este monopolio privado en el transporte masivo en la ciudad de Bogotá en detrimento de la calidad, la economía y por supuesto de los sectores sociales que están viendo afectado su ingreso.

Haría una invitación a las autoridades, hay que revisar junto con otros miembros de mi partido hemos insistido mucho en eso, los contratos que se hicieron con Transmilenio; mirar qué es lo que está pasando ahí a pesar de que tienen estos costos altos, más los subsidios en comparación con los países de la región a eso me refiero no se generan las dinámicas que uno esperaría deberían estarse generando, revisar esos contratos y empezar a proyectar una respuesta rápida para los transportadores; soy de los convencidos de los sistemas de transporte masivo, los multimodales, los integrados donde cabe de todo. En Medellín por ejemplo ahora se ganó un premio en Habilidad que hubo en Ecuador esta semana por el programa en cicla, cabe perfectamente alimenta el sistema de transporte masivo en bicicleta, yo le creo fielmente a eso pero las cosas se tienen que hacer bien; si quiero saber qué es lo que está pasando acá que no me quedó tampoco muy claro en medio de tanto que se dijo, y que no se le está cumpliendo en ese tránsito a las personas que históricamente sirviéndole a la ciudad porque es que le servían a la ciudad no es que fueran un estorbo era el transporte de la ciudad y en este tránsito hacia otros sistemas con estos problemas que he denunciado y muchos otros más se están viendo seriamente afectados sin que el Estado de una adecuada compensación. Muchísimas gracias.

Presidente:

A usted doctor Víctor Correa. Tiene la palabra el doctor Carlos Eduardo Guevara, ha sido el citante a este gran debate del Partido Mira Bogotá, para que haga las conclusiones.

Honorable Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidente. De antemano también gracias a los compañeros por las intervenciones, todas pertinentes creo que el tema central es un modelo más estructurado, un modelo donde el capital es el que financia en cierto modo que se

genere un modelo que termine comiéndose al más pequeño, al más vulnerable y generando exclusión; infortunadamente lo que se vivió en Bogotá con Transmilenio y los transportadores volvieron a caer en la misma trampa, el mismo modelo; ahora en Transmilenio los operadores son dos o tres familias que todo el mundo conoce y el SITP va para allá un modelo donde dos o tres familias son los dueños de la operación.

Quisiera ser muy concreto y solicitarle a Transmilenio una fecha concreta para el proyecto del decreto reglamentario es una solución de corto plazo una fecha concreta; porque que paradójico citamos al debate y hoy sí se pusieron las pilas para encontrarse con la Superintendencia de Sociedades, yo invitaría presidente si me lo permite una pequeña subcomisión para hacerle un seguimiento exhaustivo a la implementación y a la reglamentación de ese artículo 78 del Plan de Desarrollo e incluimos también a transportadores que nos acompañen y hacemos un seguimiento respetuoso, pero la idea es que pronto ellos tengan una repuesta y ahí hay unos recursos echémosle mano porque sí es un tema administrativo, un tema político que nos lo digan.

El otro mensaje que yo veo de fondo de las intervenciones es que pareciera que Peñalosa le está apostando a que el sistema fracase eso es lo que yo veo le está apostando a esto, no sé si es porque lo diseñó Samuel Moreno, lo implementó el Alcalde Petro y no es un modelo de su inventiva; si los grandes megaproyectos son de las troncales y ustedes ya saben quiénes son los que se van a ganar esas licitaciones pero aquí la ciudad no le está apostando a un modelo claro para garantizar el transporte zonal, esa es la realidad y creo que la apuesta del alcalde y espero que esté equivocado y que no sea así es que este sistema se acabe y diga es un problema de las administraciones de izquierda, y termine gobernando con el retrovisor y no con el panorámico como debe ser.

La agilidad del doctor Peñalosa dejó en el limbo a muchas personas que estaban esperanzadas en unos planes de salvamento, en unos proyectos que ellos habían presentado y no me quiero meter ahí pero ustedes tomaron una decisión abrupta de no tenerlos en cuenta, yo creo que ni los estudiaron, eso no tuvo el más mínimo análisis en Transmilenio y una reunión de socialización, ni una presentación formal, ni una respuesta formal a esos planes de salvamento, un informe que fue por esto, ellos estaban esperando eso y ustedes terminaron fue con iniciar la caducidad de los contratos.

Llamaría la atención a que nos concentremos en cómo reglamentar ese artículo, con mucho respeto creemos la comisión presidente y los transportadores sepan que van a tener aquí en el Congreso un ojo vigilante para que al menos esos recursos y esa reglamentación se haga en el corto plazo; porque esa misma respuesta que usted hoy nos dio respetuosamente se la ha venido dando a

ellos desde que salió el plan, que ya está pronto, que ya está el decreto, que está en socialización que hoy nos reunimos, que mañana; yo creo que se debe ser serio ¡sí o no! porque usted sabe que presupuestalmente hay unos tiempos, si no se apropian los recursos para este semestre se pierden y se aplazan y hay que volver al presupuesto del próximo año eso termina es dilatándose más y más.

Formalmente le voy a solicitar que nos presente el programa y voy a solicitar el acompañamiento de algunos órganos de control porque aquí se están deteriorando derechos fundamentales y ustedes mismos lo reconocieron en el plan de desarrollo; y creo que ese reconocimiento de vulneración de derechos da garantía para que exista un seguimiento de algunos órganos de control específicamente en la reglamentación de ese artículo porque un mes más para ellos significa deudas, tarjetas de crédito, seguir vendiendo los activos, no pagarle la universidad al hijo, no pagar la hipoteca, perder la vivienda muchos la han perdido porque sus vehículos estaban pignorados con una financiera y esta si no da un solo día de espera.

Entonces quisiera dejarles esa acotación presidente si me lo permite y bienvenido el debate estructural, porque este modelo de Bogotá uno: señores fueron con un maletín a venderlo por todo el país incluyendo al Alcalde Peñalosa y en el exterior y en Chile, pero en Chile sí tomaron el toro por los cachos y eso lo vamos a plantear en ese debate que lo trae nuestro amigo Anaya. Gracias Presidente y a los transportadores, gracias por la diligencia porque este debate lo citamos hace ocho días y usted presidente tuvo la gentileza de convocarlo hoy. Mil gracias.

Presidente:

A usted doctor Guevara y hacerle un gran reconocimiento porque usted al igual que todos los congresistas de esta comisión es un hombre muy juicioso muy comprometido con su comunidad; ya estamos de una vez dándole agilidad a crear la subcomisión los compañeros que quieran inscribirse para que hoy mismo quede ya conformada por la Mesa Directiva. De esta manera damos por terminado este debate, muchas gracias al doctor Gustavo García el subgerente de Transmilenio, al doctor Javier Jaramillo Superintendente de Puertos y Transporte.

Secretario por favor continúe con el Orden del Día.

Secretario:

Tercero: continuación de la discusión y votación en primer debate del *Proyecto de ley número 028 de 2016 Cámara, por la cual se establece la cátedra de educación financiera en la educación básica y media en Colombia.*

Presidente:

Bien pueda doctora Martha Patricia tiene la palabra.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias Presidente. Conversando con el Representante Fredy Antonio Anaya sobre la proposición sobre el artículo 4° sobre el proyecto de ley, hemos concertado la posibilidad de que esta proposición quede plasmada dentro del proyecto como tal y no lo sometamos a consideración; esto quiere decir que podamos darle discusión al artículo por cuanto va a quedar como una constancia, así que presidente le pido para agilizar el trámite de este proyecto de ley a que lo someta a consideración de la comisión y diríamos que ya con fundamento a ello no tendríamos que someter a aprobación la proposición presentada por él; por cuanto va a quedar como constancia para ello dentro del proyecto de ley como tal.

Presidente:

Muy bien, Secretario por favor.

Secretario:

Presidente para entrar en contexto: este proyecto de ley entró en discusión en la sesión pasada de octubre 26 del 2016, fue aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia por unanimidad y se sometió a consideración el articulado, y el que se propone es de seis (6) artículos, se aprobó el 1°, 2°, 3°, 5° y 6°. El 4° quedó pendiente de discusión puesto que se había presentado una proposición firmada por el doctor *Fredy Antonio Anaya Martínez*.

Teniendo en cuenta lo que propone la Representante Martha Patricia Villalba tocaría entonces someter a consideración el artículo 4° tal cual como lo propone ella en la ponencia, y con eso terminamos la aprobación del articulado de este proyecto de ley.

Presidente:

Ni más faltaba doctora usted es la dueña de ese debate como coordinador ponente. Continúa la discusión sobre el artículo 4°, anuncio que va a cerrarse, queda cerrado ¿aprueban los congresistas ese artículo?

Secretario:

Ha sido aprobado tal cual como se planteó en la ponencia para primer debate.

Título del proyecto: *por la cual se establece la cátedra de educación financiera en la educación básica y media en Colombia.*

Presidente:

¿Aprueban los congresistas el título y el deseo que continúe el trámite?

Secretario:

Ha sido aprobado Presidente.

Presidente:

Continúe con el Orden del Día Secretario.

Secretario:

El siguiente punto del Orden del Día, cuarto lo que propongan los honorables Representantes, hay proposiciones en la mesa.

Presidente:

Favor leerlas.

Subsecretario Hernán Cortés Rojas:

“Proposición número 024 de 2016:

De conformidad con lo estipulado en la Ley 5ª de 1992, solicítese la siguiente información al Director General de la Unidad de Gestión de Riesgos de Desastres, doctor Carlos Iván Márquez.

1. ¿En qué consisten las fallas de Romeral y del Cauca? ¿Cuál es el seguimiento que se le ha venido haciendo a las “fallas de Romeral” y “falla del Cauca” (Sistema de fallas del Cauca-Romeral), respecto a su impacto en los departamentos de influencia? y ¿con cuáles entidades del Estado, y de investigación privadas (Universidad de los Andes, Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica (AIS), competentes para conocer de la prevención de los efectos de los movimientos telúricos está coordinando la UNGRD, para analizar y alertar los posibles impactos del “Sistema de fallas Cauca-Romeral”?

2. ¿Cuáles son los municipios de impacto en los departamentos de influencia que se ven afectados por las fallas de Romeral y del Cauca? ¿Cuál es el historial sísmico de estos municipios de influencia? y ¿existe un riesgo alto para el departamento del Huila?

3. *La explotación minera y la construcción de represas (como el Quimbo), en zonas territoriales de impacto de influencia de fallas geológicas ¿Qué efectos colaterales genera para el aumento o no del riesgo?*

4. ¿Qué acciones se seguirán implementando para los efectos de la actividad sísmica del pasado domingo 30 de octubre en las comunidades afectadas?

Presentada por,

Héctor Javier Osorio Botello,

Representante a la Cámara por el departamento del Huila”.

“Proposición número 025 de 2016:

Desígnese una subcomisión para que le haga seguimiento al desarrollo e implementación de las actuaciones administrativas que permitan hacer frente a la situación financiera del Sistema Integrado de Transporte SITP de Bogotá.

Firmada por el Representante Carlos Eduardo Guevara Villabón”.

Están leídas las proposiciones Presidente.

Presidente:

Lista la lectura de estas proposiciones, se someten a consideración, ¿las aprueba la Comisión?

Secretario:

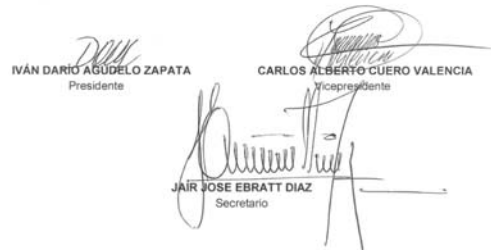
Han sido aprobadas Presidente.

Presidente:

De esta manera ha sido agotado el Orden del Día y se convoca por Secretaría.

Secretario:

Dejando constancia que siendo las doce y veintiséis de la tarde (12:26 p. m.) se levanta la sesión.



IVÁN DARIO AGUDELO ZAPATA
Presidente

CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA
Vicepresidente

JAIR JOSE EBRATT DIAZ
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 534 - viernes 30 de junio de 2017

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

Acta número 015 de 2016, noviembre 2.....1

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2017