REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 552 Bogotá, D. C., lunes 20 de noviembre de 2006 EDICION DE 28 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 013 DE 2006

(octubre 25)

Legislatura 2006-2007 – Primer Período

En la ciudad de Bogotá, D. C. siendo las 9:27 a. m. del día 25 de octubre de 2006, se reunieron en el salón de sesiones de esta Comisión Constitucional Permanente los Representantes miembros de la misma, bajo la Presidencia del honorable Representante José Manuel Herrera Cely y el señor Vicepresidente, doctor Héctor Faber Giraldo Castaño y ante el señor Secretario de esta Célula, doctor Fernel Enrique Díaz Quintero, quien certifica la asistencia de los Parlamentarios con la cual se conformó el quórum decisorio especificado así:

El Presidente:

Buenos días a todos los presentes, a todos los honorables Representantes y al público en general. Señor Secretario, sírvase llamar a lista y verificar el quórum.

El Secretario:

Señor Presidente, le informo que no tenemos quórum.

El Presidente:

Siendo las 9:30, doy un receso de treinta minutos para que apremien a los ausentes.

El Secretario:

Así se hará, señor Presidente, vamos a llamarlos.

El Secretario:

Acosta Osio Alonso (Presente)

Castro Caycedo José Fernando (Presente)

Cotrina Néstor Homero (Presente)

Espinosa Calderón Yesid (Presente)

Galvis Romero Miguel (Presente)

Giraldo Castaño Héctor Faber (Presente)

Gordon May Alberto (Presente)

Granados Becerra Juan Carlos (Presente)

Herrera Cely José Manuel (Presente)

León León Buenaventura (Presente)

López de Joaquín Gema (Presente)

Naranjo Escobar Diego Alberto (Presente)

Obando Ordóñez Pedro (Presente)

Patiño Amariles Diego (Presente)

Paz Ospina Marino (Presente)

Restrepo Cuartas Jaime de Jesús (Presente)

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio (Presente)

Zambrano Eraso Bérner León (Presente).

El Secretario:

Tenemos quórum deliberatorio, señor Presidente.

El Presidente:

Sírvase leer el Orden del Día.

El Secretario:

ORDEN DEL DIA

para la Sesión Ordinaria del día miércoles 25 de octubre de 2006

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación a funcionarios públicos

Proposición número 006 de 2006

(septiembre 6)

Cítense a los doctores Jorge Enrique Pedraza Buitrago, Director General de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte y Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte, para que en la sesión que llevará a cabo la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes el día miércoles 25 de octubre de 2006 a las 9:00 a. m., le expliquen a esta Célula Legislativa el siguiente cuestionario:

Para el señor Director General de Tránsito y Transporte, doctor Pedraza:

1. Está a punto de ser expedido por parte del Gobierno Nacional un nuevo Estatuto Unico de Transporte. ¿En qué etapa de la reglamentación se encuentra dicho proyecto normativo, qué función viene cumpliendo el sector transportador nacional? ¿Se le está concertando el mismo con los transportadores y cuáles oportunidades o garantías se les está dando para presentar propuestas?

2. ¿Qué enfoque tendrá la nueva propuesta?

3. La Dirección General a su cargo es una entidad normativa, reguladora y orientadora de las políticas de transporte a nivel nacional. Por otra parte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte le corresponde ejercer el Control y la Vigilancia de la actividad transportadora, ¿qué planes de acción se manejan entre ambas Instituciones para el control y la vigilancia de la actividad transportadora? ¿Dicha acción es preventiva o correctiva?

4. ¿La entidad a su cargo cuenta con la estructura administrativa y el personal técnico indispensable para cumplir a cabalidad con las funciones y la responsabilidad que le han

sido encomendada? Se dice por parte de los empresarios del transporte que esa carencia de personal técnico y de estructura administrativa ha impedido que el Ministerio de Transporte asuma de nuevo el control y regulación del tema tarifario y que por consiguiente sus economías se volvieron inestables y se está fomentando la competencia desleal. Con respecto a la función orientadora y asesora se reciben informaciones de que es muy mínima y que son muchos los trámites que tiene represados esa entidad en su oficina central. ¿Qué explicación tiene al respecto?

5. El tema de la reglamentación y el funcionamiento de los fondos de reposición es motivo de controversia en estos momentos; manifiestan los empresarios que existe una reglamentación ambigua, que se carece de reglas claras y ante todo una mala experiencia de ingrata recordación como fue lo acontecido con el manejo de los recursos que en el pasado fueron depositados por los transportadores en la Corporación Financiera del Transporte, CFT. ¿Cree usted que la Superintendencia Delegada de Puertos y Transporte esté procediendo correctamente al requerir a las empresas de transporte del país mediante Circular número 006 del 16 de febrero de 2006, para que presenten de acuerdo a unos plazos una información que muchas de ellas manifiestan no tener, como por ejemplo, la reglamentación del fondo y su inscripción ante las Cámaras de Comercio, préstamos efectuados, su inclusión en los estados financieros de las empresas, entre otros? En otras palabras, las empresas dicen tener los recursos depositados en cuentas de ahorros inactivas. Hemos tenido conocimiento de que está a punto de ser expedida una nueva reglamentación compilada de los fondos de reposición. ¿No le parece que dicha normatividad debe contener procedimientos claros y ser asistidos por el Gobierno Nacional para que las empresas empiecen a acogerse gradualmente a estos y no sumir al sector empresarial en dificultades, toda vez que no se sabe a ciencia cierta qué va a ocurrir con quienes no logren reunir la información solicitada?

6. El gremio de taxistas del departamento del Quindío, incluido el de los doce (12) municipios, está viviendo un drama con la reglamentación de los viajes ocasionales al tener que pagar la suma de diez mil pesos ($10.000), por esta especie venal cada que se sale de su jurisdicción, usted conoce muy bien las distancias entre la capital, Armenia, y cada uno de sus municipios, distancia que oscila entre 5, 10, 20 y 27 kilómetros y el valor de la carrera oscila entre siete mil pesos ($7.000.) y quince mil pesos ($15.000.), además con la connotación de que muchas personas hablan de que el departamento del Quindío es una área metropolitana. ¿Considera usted, señor Director, que es lógico someter al transportador a pagar una planilla que es más costosa que el valor del servicio que se va a prestar? ¿Podría el Despacho a su cargo replantear la reglamentación existente en este sentido? ¿No considera que esta medida está afectando tanto a quien presta el servicio como al usuario, quien es en últimas y por la necesidad quien debe asumir el sobrecosto del servicio?

Cuestionario para el doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte

1. La Superintendencia de Puertos y Transporte tenía represados más de 40 mil comparendos hasta hace tres años sin que se hubieran iniciado los procesos; informan los transportadores que ante esa emergencia, esa Entidad contrató abogados externos y que por falta de experiencia y conocimiento de esos profesionales se abrieron muchas investigaciones contra las empresas, que no tenían sentido y que fue más el revuelo con los constantes viajes que debieron hacer a Bogotá a notificarse de una secuencia de actos administrativos, muchos de ellos motivados con base en infracciones ya caducadas. ¿Fue superada esa emergencia y cuál fue el balance de esta y sí se cumplieron los propósitos? ¿Qué se está haciendo en el momento con el manejo de las órdenes de comparendo, qué procedimiento con estos y si las investigaciones se están iniciando oportunamente?

2. Se quejan los empresarios del transporte de que la Superintendencia es un ente coercitivo, centralizado en Bogotá y que no promueve encuentros de capacitación e información y talleres sobre la normatividad y sus políticas de control y seguimiento, que incluso en los Foros Regionales, así sean invitados los funcionarios de esa Institución, rara vez hacen presencia, aduciendo la carencia de presupuesto para viáticos. ¿Qué explicación puede dar al respecto?

3. ¿En qué va la iniciativa de que en todos los departamentos se cree la figura de un funcionario delegado de esa Superintendencia que posibilite a las empresas notificarse de los actos administrativos expedidos por la misma y de otros asuntos?

4. En este momento la Superintendencia de Puertos y Transporte está haciendo un requerimiento a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera mediante una circular vía internet con fecha febrero de 2006, solicitando información sobre el manejo dado a los recursos del fondo de reposición; manifiestan los transportadores y sus gremiales que como no han existido reglas claras para el manejo de dichos fondos y ante la ambigüedad de normas y falta de asistencia del Gobierno a través del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta que el depósito que se debe hacer mensualmente por vehículo es del 1% del producido bruto y que es muy mínimo, las empresas en su mayoría se han dedicado a recaudarlo y a depositarlo en cuentas de ahorro independientes de las de la Empresa por falta de orientación, asesoría y estímulos por parte del Gobierno Nacional, el movimiento de dichas cuentas ha sido mínimo; que por lo anterior no encuentran lógico que se les esté solicitando presentar reglamentos de funcionamiento del fondo registrado en las Cámaras de Comercio, estados financieros consolidados en donde se evidencie la cuenta fondo de reposición del año 2005, detallando los recursos existentes. Este es un contrasentido toda vez que el dinero recaudado no es ni de la Empresa ni de los propietarios, es de los vehículos; a algunas regiones del país ya se les venció el plazo para la presentación de la información. Preguntaría: ¿Existió alguna coordinación con el Ministerio de Transporte para la elaboración de dicha circular? Las empresas que ya presentaron la información, ¿cuál ha sido el resultado, se les ha dado apertura a investigaciones y a cuántas de ellas? Se tiene información de que, ante tantos inconvenientes y falta de unidad de criterio en el manejo e inversión de los fondos de reposición el Ministerio de Transporte está preparando una reglamentación. ¿No cree que esta reglamentación debería contemplar un período de transición para que las empresas presenten sus cuentas y se adecúen a las nuevas exigencias sin tanta presión?

Firmado: honorable Representante *Héctor Faber Giraldo Castaño.*

Cuestionario aditivo a la Proposición número 006 del 6 de septiembre de 2006

(septiembre 25)

Cuestionario al doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte

1. Remitirá la ejecución presupuestal las vigencias fiscales 2004, 2005 y lo transcurrido del año 2006.

2. Valor de los recursos asignados e invertidos durante las vigencias 2004, 2005 y lo transcurrido del año 2006, discriminado por programas y proyectos.

3. Relación de los contratos y convenios celebrados durante las vigencias 2004, 2005, 2006, indicando nombre del contratista, objeto del contrato, valor del mismo, vigencia inicial y prórrogas pactadas, así como la información sobre las respectivas interventorías. Anexará las actas de modificación y liquidación de dichos contratos y convenios.

4. ¿Cuál es el plan de gastos e inversiones para programas y proyectos de la Entidad para la vigencia fiscal del año 2007?

5. Indique el diagnóstico sobre la situación y responsabilidades de la Entidad encontradas en el año 2005 y, a partir de este informe, los avances, resultados y proyecciones en la problemática encontrada en la Institución.

6. Relacione mes por mes el número de comparendos recibidos durante los años 2004, 2005 y 2006 provenientes de la Policía de Carreteras, indicando las causales en que fundamentan los mismos.

7. Informe el número de aperturas de investigación que se han iniciado con fundamento

en los comparendos allegados (años 2004, 2005 y 2006), detallando mes a mes.

8. Relacione el número de sanciones impuestas por comparendos, mes a mes, durante los años 2004, 2005 y 2006 (anexará el informe o acta de entrega que le hizo el anterior Superintendente en el momento de la entrega, así como el acta de entrega del anterior Delegado de Tránsito).

9. Informe en qué forma se registran los comparendos allegados por la Policía de Carreteras a esa Superintendencia.

10. Relacione el número de investigaciones archivadas durante los años 2004, 2005 y 2006, indicando el nombre de la empresa beneficiada con la decisión, la razón del archivo y la cuantía de cada uno de los comparendos que fueron objeto de la decisión de archivo.

11. Informe a esta Corporación si se ha presentado pérdida de comparendos y si así ocurrió, mencione:

a) El número de comparendos perdidos durante los años 2005 y 2006;

b) Costos individuales y totales estimados de los comparendos desaparecidos;

c) Si a comienzos del año 2006 se violentó la oficina donde reposaban los comparendos. En caso afirmativo, ¿cuántos comparendos se desaparecieron, contra qué empresas? Costos estimados.

d) ¿Qué medidas se han adelantado para encontrar a los responsables? ¿Se ha dado aviso a la Policía? ¿Qué denuncias se han presentado ante las autoridades competentes?

12. Indique el número de comparendos enviados por la Policía de Carreteras durante los años 2005 y 2006, relacionando las empresas a quienes se les impuso. Asimismo, sobre estos comparendos certificará su estado actual, si se inició o no investigación, si fueron archivados, caducados o qué sanción se impuso.

13. Informe cuántos comparendos fueron beneficiados con la decisión de caducidad durante los años 2005 y 2006, qué empresas se beneficiaron con la decisión y qué costo se estima tenían estos comparendos (la información se dará mes a mes).

14. ¿Qué plan de contingencia tiene la Superintendencia frente a los comparendos represados para evitar así una posible caducidad de la acción?

15. Como producto de las investigaciones adelantadas por la Superintendencia, ¿cuánto ha obtenido el Gobierno por multas durante los años 2003, 2004, 2005 y 2006?

16. Relacione los comparendos en la Oficina de Correspondencia de la Entidad a su cargo durante el año 2006. Igualmente, relacionará el número de comparendos radicados en la Delegada de Tránsito durante el año 2006.

17. Detalle los procesos pendientes o en trámite en la jurisdicción contenciosa administrativa en que se encuentra involucrada la Entidad, indicando su naturaleza, cuantía, partes y estado actual.

18. ¿Qué medidas ha adoptado la Entidad con el fin de verificar el cumplimiento de los contratos para garantizar el buen estado de la malla vial?

19. Mencione las medidas de prevención vial que ha implementado la Superintendencia para disminuir el índice de infracciones y dar cumplimiento a su eslogan "Más Acompañamiento, Menos Garrote".

20. ¿Cuáles son las acciones concretas de la Superintendencia para el cumplimiento eficaz de sus funciones y responsabilidades?

21. ¿Qué requisitos adicionales a los contemplados en la Ley 80, sus decretos reglamentarios y el 2170 exige la Superintendencia a su cargo para la celebración de los contratos de prestación de servicios y consultorías?

22. Ante la importancia del TLC, ¿cómo y en qué forma se está preparando la Superintendencia para acompañar e instruir a las empresas de carga en términos de calidad de prestación del servicio y el cumplimiento de las tablas de fletes?

23. Relacione mes por mes el número de investigaciones adelantadas durante los años 2004, 2005 y 2006 en la Superintendencia Delegada de Puertos, Delegada de Tránsito y Transportes Terrestre Automotor y Delegada de Concesiones e Infraestructura. Se indicará:

a) Las causales en que se fundamenta la investigación;

b) Relacione el número de sanciones impuestas mes a mes durante la misma época;

c) Relacionará el número de investigaciones archivadas durante la misma época indicando el beneficiario de la decisión, la razón del archivo y cuantía de cada investigación;

d) Informará si se ha presentado pérdida de expedientes. En caso afirmativo, ¿cuántos año a año y los costos individuales y totales estimados en cada investigación?;

e) Certificará el estado actual de todas las investigaciones;

f) Relacionará indicando el beneficiario de las investigaciones caducadas o que no se impuso sanción o la sanción que se impuso y el costo estimado en cada una de ellas (la información se dará mes a mes).

La Superintendencia de Puertos y Transporte dispondrá de cinco (5) días siguientes al recibo de la citación para radicar las respuestas ante la Secretaría de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes, según lo ordena el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992.

Firmado: honorable Representante *Buenaventura León León.*

Cuestionario aditivo a la Proposición número 006 del 6 de septiembre de 2006 para el señor Superintendente de Puertos y Transporte, doctor Alvaro Hernando Cardona:

Bogotá, D. C., 11 de octubre de 2006

1. ¿Cuántas investigaciones se han adelantado a la Empresa de Transporte de Pasajeros, "Coflonorte"?

2. ¿Cuántas sanciones se han impuesto a la Empresa "Coflonorte" y en qué fecha?

3. ¿La Empresa "Coflonorte" ha pagado las sanciones impuestas?

Lo anterior, con atenta solicitud de que estas preguntas se incluyan y formulen al mencionado funcionario durante la sesión correspondiente.

Firmado: honorable Representante *Buenaventura León León.*

III

Lo que propongan los honorables Representantes

El Secretario:

Señor Presidente, cuando tengamos quórum decisorio la Secretaría se lo hará saber para aprobar el Orden del Día. Y la Secretaría se permite informar que los dos citantes, Director General de Tránsito y Transporte y el Superintendente de Puertos y Transporte, que están citados, se encuentran presentes y lo mismo los honorables Representantes León León Buenaventura y el doctor Giraldo Castaño Héctor Faber. Dele inicio, señor Presidente, al citante, al doctor Buenaventura León, cuando usted estime conveniente para darle el manejo a la citación de hoy, señor Presidente.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Buenaventura.

Honorable Representante León León Buenaventura:

Muchas gracias, señor Presidente. Quiero presentar un cordial saludo a todos los compañeros, darles la bienvenida a esta Comisión con saludo también muy especial al señor Superintendente, a usted, doctor Pedraza y a los demás funcionarios del Gobierno. Este debate especialmente en lo que tiene que ver a la Superintendencia de Puertos, que es el tema del cual de manera exclusiva yo me voy a ocupar, nació por un informe de prensa. El domingo 24 de septiembre el periódico *El Tiempo* tituló un artículo de la Unidad Investigativa de *El Tiempo,* que dice: "Algo huele mal" en Super Puertos y habla que de los nueve mil millones de pesos que pensaba recaudar por multas, tan solo van cuatrocientos once millones y funcionarios que dicen que sanciones a empresas desaparecen y hay denuncias por saqueo y comparendos, que ya caducaron cuarenta y cuarenta y cuatro mil, habla de saqueo, habla de caos interno. Por eso, estimados compañeros, señor Presidente, surge este debate, esa

fue la razón fundamental. Y la otra razón es este informe de auditoría de la Contraloría General de la República de junio de dos mil seis, de la auditage, realizado a la Superintendencia por la vigencia fiscal del año 2005 que deja muy mal parada a la Superintendencia.

Como preámbulo a este debate, estimados compañeros, una de las preguntas del cuestionario era que nos informaran, doctor Cardona, ¿cuántas tutelas, cuántos procesos tenía la Entidad? Simplemente quiero llamar la atención, como preámbulo para algo que voy a insistir en esta Comisión y en este debate, no es el primer debate que yo hago como Congresista, llevo más de cuatro años acá, tuve la oportunidad en la Plenaria de la Cámara de hacer varios debates y aquí también los hemos hecho y en las Comisiones Económicas, Ministra de Educación, Ministro de Agricultura, Ministro de Transporte, lo tuvimos. Dentro de ocho días, gracias a la generosidad de la Mesa Directiva, vamos a hacer un debate acá al Ministro de Vivienda y a Fonade, un debate grave, un debate en donde vamos a denunciar aquí muchas cosas de corrupción frente a los programas de vivienda. Entonces, este es simplemente un debate más.

Pero volviendo al tema, señor Presidente, me llamó la atención que de las tutelas que le han impuesto a la Superintendencia de Puerto y Transporte, el 67% tienen que ver con violación al Derecho de Petición y ustedes se preguntarán: ¿Por qué Buenaventura hace esa reflexión? Yo la hago porque lamentablemente las respuestas que envía la Superintendencia son respuestas con informaciones incompletas, con informaciones maquilladas, con informaciones que no corresponden a la realidad. Yo entiendo que la Superintendencia me diga, el señor Superintendente y comprendo eso, que no nos envían toda la comunicación o todas las informaciones por el costo de las copias, pero nos dice en la respuesta que pueden ir los funcionarios y envío a los funcionarios de la Unidad Legislativa; entonces, les dicen que nos mandan por internet la información. Yo creo, compañeros, que aquí nos va tocar ponerle dientes a la Ley 5ª, porque el Congreso en una de sus principales funciones es hacer el Control Político y nosotros no podemos quedar aquí esperando que las Entidades del Estado nos envíen la correspondencia o los elementos simplemente que ellos quieran, que nos manipulen de esa manera.

Pero quiero entrar ya. El tema del debate tiene varios puntos de vista y quiero iniciar por la ejecución presupuestal. La ejecución presupuestal a septiembre del año 2006 va apenas en un 57%, lo que indica un retrazo absoluto. Yo quiero decirle al señor Superintendente que nos explique, unos recursos gastados tanto en el 2005 como en el 2006 en unos rubros titulados, otros en el año 2005 van más de trescientos millones de pesos en el año 2005 fueron más de seiscientos millones de pesos. Yo sí quisiera conocer realmente cuáles son esos rubros. En la información suministrada por la Superintendencia a la respuesta al punto primero, dice: Total ejecutado en el presupuesto del año 2006, diez mil cuatrocientos veintitrés millones de pesos; es decir, del 100% del presupuesto, y a renglón seguido la columna dice: Ejecución a septiembre cinco, mil novecientos dieciocho. Comenzamos a encontrar inconsistencias en las respuestas que informa la Superintendencia.

Servicios de personales indirectos. Yo quiero destacar lo siguiente: En el año 2004 la Superintendencia tuvo setecientos noventa y un millones de pesos; en el año 2005, ochocientos cuarenta y tres; seiscientos setenta y siete millones de pesos; es decir, un crecimiento del 6%; normal, pero para el año 2006 pasó a dos mil setecientos sesenta y tres millones de pesos un incremento del 327% por ciento, casi dos mil millones de pesos más. Por eso es que la Contraloría General de la República en este informe de auditaje habla de nómina paralela que viola la Ley 734 y por eso es que el periódico *El Tiempo* en la edición citada también habla de nómina paralela. Yo quiero decirle también al señor Superintendente que me explique por qué el rubro de mantenimiento se incrementó en un 80% del 2005 al 2006. La Contraloría General de la República en ese auditaje reciente del mes de junio nos dice lo siguiente y nos muestra la situación de la Entidad, que es lamentable; la Contraloría General de la República no fenece la cuantía de la Superintendencia de Puertos y Transportes para la vigencia fiscal del año 2005, la Contraloría General de la República como resultado de la auditoría adelantada conceptúa que la gestión de la Entidad es desfavorable con base en los hallazgos, se conceptúa que la Superintendencia de Puertos y Transportes durante el año auditado no logró desarrollar una actividad de manera eficiente y los objetivos y metas no se lograron de manera eficaz, estableció 34 hallazgos, 13 con incidencias disciplinarias y otorgó un plazo de 15 días para un plan de mejoramiento en el mes de junio. Pregunta, señor Superintendente: Del mes de junio para acá, ¿qué ha pasado con ese plan de mejoramiento?

Para pasar a otro tema veamos cómo son varios, la verdad que el tiempo no alcanza como para poder tener la oportunidad de debatir profundamente todo, pero sí quiero señalar por lo menos lo más trascendental de cada uno de ellos, contratos y convenios del año 2005 y 2006, dos observaciones, fraccionamiento de contratos, algún especializado me podrá decir que es que hoy en día no existe el fraccionamiento de contratos, pero para un mismo rubro, varios contratos, para un mismo rubro lo despedazan en varios contratos, para ajustarse a las cuantías, primera observación y definitivamente hay unos contratistas que se especializaron en contratar con la Superintendencia hasta tres, cuatro contratos un mismo contratista en un mismo año, por un mismo concepto.

Veamos algunos de otra manera: Para mantenimiento en el año 2005 hay 6 contratos, 3 para mantenimiento de vehículos, el 110, 124, 127, todos Toyocentes. Yo pregunto: ¿Por qué no se hizo un solo contrato? Y dos contratos más en el 2006; para el mantenimiento de la planta que tiene la Superintendencia hay dos contratos, uno el 16 de mayo y el otro el 25 de mayo; es decir, a los nueve días. Uno con Emoma Ltda. y otro con Kumis de Los Andes S. A. Con Kumis vuelven a hacer el mismo contrato en el año 2006; para suministro hay 13 contratos con Sistemas Dinámicos, hay tres contratos el mismo año, el 057, el 078 y el 123. Con América Fuci Ltda. hay dos contratos en el mismo año, para una dotación de calzado, dos contratos el mismo año con el mismo contratista, el 092 y el 111.

Unas preguntas señor Superintendente, frente a algunos contratos que me causaron alguna curiosidad. El Contrato 120 que usted celebra el 28 de diciembre con Servicios de Limpieza, yo pregunto: ¿Acaso allá no había contrato de aseo? El Contrato 066, yo llevo dieciocho años ocupando cargos de elección popular y uno he tenido que ver mucho con la administración pública, pero nunca había visto una naturaleza de este contrato donde se alquilaron 5 computadores al Compufax. Yo quisiera que me explicaran el alquiler de 5 computadores, el Contrato 095, compañeros, del 18 de octubre del año pasado, con Norvedatos para que haga recortes de prensa, esa es la austeridad y ese mismo contrato se repite con Norvedatos para monitoreo de medios el pasado 21 de septiembre el Contrato 153, se justifica un contrato para recortar artículos de prensa; el contrato de servicios al internet se celebra con Video Colombia y tiene dos contratos adicionales el mismo día, el 10 de octubre, 2 contratos adicionando la cuantía. ¿Por qué no se adicionó con uno solo? Dos contratos con el contratista de Ventas Y Sistemas, dos contratos con Innovación Tecnológica y yo hago una pregunta aquí: Si ustedes tienen suscrito el servicios de internet con Video Colombia, ¿por qué el Contrato 120 con Vicios Tecnológicos Company para la prestación también de la información vía internet? Quisiera que se me explicaran ese contrato y quisiera que se me explicara también algo que voy a leer de un manera muy puntual de la Contraloría General de la República, un contrato celebrado con Fotocopias El Decano, que está en la página 22 del informe que le enviaron a la Superintendencia por parte de la Contraloría, es el Contrato 02064-0-05 suscrito con Fotocopias El Decano por cincuenta millones de pesos, dice la Contraloría, la cuenta de cobro la presenta la Entidad el 15 de diciembre; es decir, la cuenta de cobro se presenta a la Entidad el 15 de diciembre con una factura correspondiente al período del 23 de noviembre al 22 de diciembre y la factura es del 15 de diciembre, fue certificado su cumplimiento por el interventor en la misma fecha de presentación de la cuantía; es decir, el interventor estaba certificando el 15 un trabajo que iban

a hacer hasta el 22 de diciembre, lo que estaría presuntamente legalizando servicios sin proveer, eso dice la Contraloría General de la República y quedó hoy en su intervención el señor Superintendente para que nos explique qué ha sucedido con ese contrato.

El periódico *El Tiempo* en su edición del 24 de diciembre habla de una nómina paralela, dice: "La mayoría del Huila, de donde es oriundo el Superintendente Cardona". Yo no creo que eso tenga tanta trascendencia, pero dice el periódico *El Tiempo* hace una cantidad de denuncias, de quejas y usted dice, señor Superintendente, y el Ministro, que esas quejas se trasladaron a los organismos de control. Yo quiero preguntar: ¿Qué ha pasado con eso? Es una pregunta, señor Superintendente, que es la pregunta quinta, yo quería conocer cómo encontró usted la entidad, qué planes de acción, qué planes de mejoramientos, qué proyecciones. Infortunadamente no me entregan las respuestas, pero aquí quiero puntualizar algunas cosas: ¿Qué medidas se han adoptado, señor Superintendente, para impedir que se roben los expedientes? ¿Qué medidas se han adoptado para impedir que no se roben los comparendos, para que los adulteren, para evitar la caducidad, para evitar el archivo irregular de los expedientes? Usted creó un comité, según *El Tiempo,* para esos temas. ¿Qué pasó con eso? La Superintendencia, compañeros, tiene seis mil ciento noventa vigilantes, seis ciento noventa tienen que vigilar a seis mil ciento noventa. ¿Sabe a cuántos le hace la vigilancia? A ciento sesenta y nueve; es decir, el 2.73%. Lo está diciendo la Contraloría General de la República; se propusieron realizar en el año 2005, 158 visitas, de las cuales solamente se hicieron 55 y la Contraloría les dice, no cumplieron con las metas y a pesar de eso se dejaron de ejecutar el 6.2% del presupuesto; la Contraloría General de la República, en este informe de auditaje, que la verdad tiene que a uno dejarlo sumamente preocupado, dice entre otras cosas la Contraloría que la Superintendencia no desarrolló su actividad de manera eficaz, que no plasmó el Plan de Acción para el 2005, que el proceso de trámite de comparendos del orden nacional no es suficiente.

Habla la Contraloría de la eficiencia en la capacidad operativa y logística, dice la Contraloría que la entidad tarda un promedio de 2.5 años en iniciar el trámite de estas investigaciones llegando en algunos casos a 2 años 11 meses y yo quiero que el señor Superintendente me corrija si estoy mal, ¿la caducidad no es de tres años? Y si se tarda 2 años 11 meses toda la Superintendencia es un desastre, como lo vamos a ver en el transcurso del tiempo, no solamente las delegadas. Mire lo que dice la Contraloría General de la República frente a la oficina de Control Interno, el sistema de Control Interno tiene un nivel de alto riesgo y el sistema no es objetivo, ni otorga confiabilidad, falta actualización o ausencia de procedimientos, de eficiente manejo de la información, falta de planes de configuración, no identifica los riesgos y de control sobre las actividades.

En el Plan de Mejoramiento que tenía la entidad para el año 2006, dice la Contraloría también, ya vienen incumpliendo 22 acciones del Plan de Mejoramiento, los estados contables salvedades por un millón sesenta y ocho mil millones de pesos, valor que representa el 25% del activo de la entidad. Mire lo que dice la Contraloría, la Superintendencia se enmarca dentro de los organismos que no han cumplido el proceso de saneamiento contable. Y seguimos mirando otras dependencias de la entidad, la información y la comunicación, mire lo que encuentra la Contraloría: "Cajas", encuentra un poco de cajas, 280 aproximadamente sin que la entidad tenga conocimiento puntual de su contenido, en las que se verificó por parte de la Contraloría que tiene autos de archivo, de comparendos que en muchos casos fueron mal elaborados y en otras cajas caducados, en otra caja de caducados encontraron comparendos vigentes y expedientes con resolución de multa sin ejecutar o incluso en proceso de investigación, eso dice la Contraloría de lo que encontró. ¿Qué encuentra la Contraloría en la Delegada de Tránsito? Comparendos incompletos, e4n desorden, regados a lo largo de las instalaciones y sin control, sin llevarse registro de cantidad, tipo de trámite, tiempo de tenencia, trámites efectuados, trámites pendientes.

Una pregunta, señor Superintendente, ¿qué ha hecho la Superintendencia en la vigilancia en los centros de enseñanza? Y aquí vamos a entrar, veamos el cuadro de cómo al, sin dejar de destacar la importancia de lo que se ha mencionado hasta el momento, yo quiero entrar aquí como al meollo, como al centro del debate, lo anterior es grave, doctor Miguel Angel, lo que está sucediendo aquí en la Superintendencia es grave, pero lo que vamos a ver en adelante es todavía mucho más grave, veamos los comparendos, que es como el centro de este debate, comparendos en el año 2004, 8.694; en el 2005, los radicados, los recibidos por 18.610 comparendos; en el año 2006, 20.498 comparendos, que envía la Policía. La primera inquietud, señor Superintendente, es qué bueno, yo creo que un número de ocho mil o dieciocho o veinte, pues no es un número como importante, es decir, como si fuéramos aquí en el país porque esto es a lo largo y ancho de la geografía colombiana, si fuéramos como muy cumplidores de la ley. Pero bueno, hagamos el debate sobre lo que usted recibe en la Superintendencia, en el 2005 se radicaron en la Superintendencia 18.610 comparendos, la Superintendencia tuvo apenas 1.429 aperturas, en el año 2006 a la información que nos envían van 20.498 y este año no significa que estos comparendos son los mismos que obedecen a una resolución de apertura sino para mirar la situación general, apenas van 2.954 aperturas en el año 2006; entre el año 2005 y 2006, en el 2005 hay 17.181 y en el 2006, 17.544, para un total de 38.594; comparendos sin tramitar, 38.594, sin tramitar, eso es lo que usted dice.

El Tiempo dice que son 32.000 y la Contraloría General de la República dice que comparendos caducados, perdón, comparendos sin tramitar al 31 de diciembre del año 2005, son 81.688.

El Secretario:

Honorable Representante Buenaventura, si nos puede regalar dos segunditos que ya tenemos el quórum decisorio para aprobar el Orden del Día. Se pone a consideración, señor Presidente, el Orden del Día que ya tenemos quórum decisorio.

El Presidente:

En consideración el Orden del Día leído por el Secretario. Lo coloco a consideración. Anuncio que va a cerrarse. Queda cerrado. Los que estén por la afirmativa.

El Secretario:

Aprobado, señor Presidente. Continúa con el uso de la palabra el doctor Buenaventura.

Honorable Representante León León Buenaventura:

Gracias, señor Presidente. Entonces, encontramos aquí unas cifras que definitivamente no nos coinciden, la Superintendencia nos informa de 38.594 comparendos sin tramitar, eso es grave, *El Tiempo* en la Unidad Investigativa, 32.000 y la Contraloría me certifica a mí 81.688. Dice el periódico *El Tiempo* en la edición citada, que esos comparendos pueden representar unos 9.000 millones de pesos pero que tan solo ha obtenido 411. Señor Superintendente, existen 17.000 comparendos del año 2003, estamos en el 2006, ya van a caducar, si es que la caducidad me corrige si estoy mal, es de tres años. Otro de los puntos, señor Superintendente, que nosotros le queríamos indagar era sobre el registro de los comparendos, infortunadamente no se da una respuesta a este interrogante y la Superintendencia solamente se limita como a echarle el agua sucia a la Policía de Carreteras porque no hace unidad de entrega. Yo la verdad que no entiendo cómo se responsabiliza a la Policía de Carreteras ya que lo que tiene que hacer la Entidad es recibir y meterlos al sistema, escanearlos para salvaguardar los comparendos que son la base de la investigación. Para el año 2005 y 2006 hay 7.664 comparendos mal elaborados.

Yo le hago una pregunta señor Superintendente: ¿Qué se ha hecho con el propósito o qué plan de mejoramiento para que la Policía de Carreteras elabore bien los comparendos" Vamos a un tema también dentro de los comparendos, archivo de investigaciones. En el tema de archivos de investigaciones solicitamos a la Superintendencia que nos dijera cuántas investigaciones se archivaron durante los años 2004, 2005 y 2006, que nos indicara el nombre de la empresa beneficiada con la decisión, la razón del archivo, la cuantía de esos comparendos. Es lamentable, señor Superintenden-

te, que usted no pueda dar esa información, que usted no nos pueda decir cuáles empresas se beneficiaron con la decisión de archivo. Y la razón por la cuál, mire el cuadrito que nos manda la Superintendencia, y aquí uno trata de guardar la calma porque a uno lo enoja cuando le mandan informes que no corresponden a la realidad, el cuadro que nos manda simplemente dice el señor Superintendente que en el año 2004 hay 1.898 archivos, que en el año 2005 hay 20 archivos y en el 2006 uno, pero la Contraloría en el auditaje mencionado habla de 11.274 autos de archivo en el año 2005. ¿Por qué me dan esa información? ¿Por qué me dicen de 20 si son 11.274? El 14.5, dice la Contraloría por caducidad, por desaparición de la infracción 15, mala elaboración del comparendo 62%. Dice además la Contraloría que a pesar de esas anomalías no encontró que la Entidad haya hecho acción alguna al respecto y por eso remite esto a la Procuraduría General de la Nación por eventuales sanciones disciplinarias.

Y quiero aquí, estimados compañeros, mostrar, con la venia de la Mesa Directiva, de leer dos o tres cositas textualmente de lo que encontró la Contraloría dentro de ese control que hace de manera selectiva y aquí el tiempo no nos alcanza para mostrar todo, pero aquí hay algunas cosas que indudablemente deben llamarnos la atención.

Primero, esto es de la Contraloría General de la Nación, se evidenciaron autos de archivo por falta de infracción, es decir, hay unos autos de archivo que dicen que no está la infracción o que falta soportes o por no haber infracción, por sobrepeso o por no existir la empresa, eso dicen los autos de archivo; sin embargo, la Contraloría, la Comisión de la Auditoría determinó que en muchos casos sí existen las infracciones. Por lo tanto, se habría podido continuar con la investigación administrativa, eso lo dice la Contraloría.

Veamos tres casos para no leerlos todos, el expediente con Resolución de Apertura 1496 del 23 de marzo de 2006 con comparendo 101090 del 24 de agosto de 2005 contiene la infracción, pero la Contraloría mira en el sistema pantallazo y registra; el 21 de marzo hace esa diligencia y registra resoluciones sin número de apertura y de archivo del 15 de marzo; es decir, 9 días antes de la fecha de la resolución, el 23 de marzo hay una resolución donde se da la apertura a la investigación, pero el 15 de marzo para el mismo comparendo hay una resolución de apertura y archivo, la apertura de investigación 1497 del 23 de marzo de 2006 que corresponde al comparendo 534985 lo mismo, determina la Contraloría que la Resolución 1497 que ordena la apertura de la investigación es del 23 de marzo, pero encuentra la Contraloría también una resolución de apertura y archivo el 16 de marzo; es decir, 8 días antes de la Resolución 1497, en una prueba, dice la Contraloría en una prueba realizada al archivo de comparendos se analizaron 49 expedientes que se determinó que la información no se encuentra debidamente foliada, se evidenciaron autos de archivo por falta de infracción, por falta de soportes, por no haber infracción, por sobrepeso, por no existir la empresa; sin embargo, la Contraloría determinó que sí existían y ahí están los comparendos. Yo quiero saber, ¿a qué empresas han beneficiado esas decisiones? Los comparendos son los 35718 el 529642, 666586, 637076, otra situación que encuentra la Contraloría General de la República en la oficina de comparendos se tuvo una prueba sobre 167 expedientes caducados y en ellos se encontraron unos expedientes que tenían sanción con multas que nunca pasaron a cobro coactivo. Entonces mi pregunta, ¿qué empresas son? Encuentra la Contraloría 125 expedientes con recursos de reposición sin ningún trámite, 25 expedientes sin ninguna actuación administrativa, expedientes sin resolución de apertura, expedientes con apertura de investigación de comparendos ya caducados, 44 resoluciones numeradas, fechadas en el año 2005 y firmadas sin expediente. Yo quisiera, señor Superintendente, que usted en su intervención nos explicara y nos dejara como una tranquilidad y una claridad en esto que salió en *El Tiempo,* dice el periódico *El Tiempo* y quiero pedirle una aclaración sobre lo que salió en el periódico *El Tiempo* que habla del archivo de una investigación denunciada por el periódico *El Tiempo* por dos comparendos a una empresa de carga. Quisiera saber de qué empresa se trata, que sumaban 9 millones de pesos y que obedecía a una instrucción dada por el doctor Edgar Riveros, Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte y que según el periódico *El Tiempo* usted ordenó reabrir el proceso para evitar un escándalo. ¿De qué empresa se trata, cuáles son las decisiones finales, qué investigaciones han generado estos hechos?

Vamos a otro tema que es el tema de pérdida de comparendos. La Superintendencia en el 2002 hizo un plan de mejoramiento y dentro de ese plan de mejoramiento se comprometió a adelantar la actuación por el 100% de los expedientes y como lo hemos visto en el transcurso del debate, eso no se ha cumplido, señor Superintendente, yo quiero lamentar la respuesta que usted me da acá cuando yo le pregunto por la pérdida de comparendos en el cuestionario, usted me dice en su respuesta que no se puede certificar o afirmar pérdida de comparendos. Esa es su respuesta que no se puede certificar o afirmar que hay pérdida de comparendos, pero usted a *El Tiempo* le reconoce que hay pérdida de comparendos y la Contraloría General de la República habla de desaparición de comparendos solamente para el año 2005 de 1.691 comparendos y usted me dice que no se puede certificar la pérdida de comparendos. Delicado, es lamentable que se niegue la pérdida de comparendos y que no se suministre la información de las empresas a las cuales se les había aplicado ese comparendo.

El periódico *El Tiempo* en este artículo denuncia saqueos e informa que se han desaparecido por lo menos 2.700 infracciones cuyos costos individuales oscilan entre uno y 45 millones de pesos, dice el periódico *El Tiempo.* Yo quiero preguntarle al señor Superintendente de manera concreta, me diga que si es cierto que el 31 de marzo, como lo dice el periódico *El Tiempo,* se presentó una denuncia ante la Fiscalía por estos hechos, quiero preguntarle al señor Superintendente si es cierto, como lo dice el Periódico *El Tiempo,* que la oficina donde fueron, donde reposan los comparendos fue violentada pero nunca se dio aviso a la Policía y apenas se levantó una acta. ¿Qué ha sucedido con esto? Quiero preguntarle al señor Superintendente que si es cierto que con ocasión de lo anterior el señor Ministro de Transporte hizo una reunión con todos los funcionarios en el auditorio de la Superintendencia, el mismo Ministro señaló la gravedad de los hechos y los invitó a la denuncia, es evidente la pérdida de comparendos y usted por qué me dice en las respuestas que no puede afirmar o certificar la pérdida de comparendos, comparendos enviados por la Policía de Carreteras, se le pedía a la Superintendencia que remitiera una relación de los comparendos de la Policía de Carreteras durante los años 2005, 2006, tenemos una información mes a mes que lamentablemente en ninguna parte se nos da, información que debía contener a qué empresa se le impuso el comparendo, una información tan sencilla como esa, el estado actual, si se inició o no investigación, si fueron archivados, lamentablemente la información no se nos suministra, los datos que nos ofrece la Superintendencia no coinciden con los datos de la Contraloría, pero de la información suministrada nos preocupa que la Entidad sigue quedándose mucho dentro del proceso investigativo; por ejemplo, de los 20.498 comparendos radicados en el 2006, tan solo se han repartido 3.600 comparendos; en el año 2005 hubo 18.610 comparendos y tan solo se repartieron comparendos radicados por la Policía; en el año 2005 apenas se abrieron 1.499 investigaciones; en el año 2006 se han abierto 2.954 y hay pendientes por asignar 15.000 del año 2005 y 16.000 del año 2006.

Otro tema también que tiene que ver con el tema de los comparendos, la caducidad. Es urgente, señor Superintendente, que usted adopte un plan de contingencia, muchos comparendos que ya le van a caducar y vuelvo a insistir aquí, a reiterar, señor Presidente y estimados compañeros, que vuelven y nos mandan una información incompleta, no sé cuál es el propósito de que no le manden a uno la información que uno pide, de manera veraz, pero bueno, de la información que nos remitieron para el año 2005, por ejemplo, 20 decisiones de caducidad, según la Superintendencia, el 85% corresponden a tres empresas que se beneficiaron con la caducidad, esa es la información que usted me envía en estas respuestas.

Sin embargo, la Contraloría encuentra para el año 2005, 39.000 comparendos caducados y

usted me habla de 20, veamos para abreviar un poco ya el tema de multas, tenemos un cuadro en el tema de multas en el año 2003. Por tema de multas hubo 792 millones de pesos; en el año 2006 se bajó a la mitad, 350; en cobro coactivo de acuerdo a la información de ustedes también se desplomó en el año 2003, teníamos 662 millones de pesos, se bajó a 75; en el año 2005 y a 330 en el año 2006. Uno se pregunta acá, el presupuesto de la Entidad para el año 2005 fue de 6.697 millones de pesos para recaudar 75 millones de pesos de multas, pero si en las Delegadas hay problemas, si por allá llueve, por la Secretaría General y la Oficina de Notificaciones no escampa, es grave, muy grave. Todos sabemos aquí quiénes son abogados o quiénes somos abogados o quiénes no somos abogados, nada sacamos conque se adelanten todas las investigaciones, si se notifican mal los actos, las providencias, no surte ningún efecto, nulidad absoluta y mire lo que encuentra la Contraloría General de la República frente al tema de las notificaciones, aberrante, aberrante, resoluciones de exoneración y el edicto que notifica esa resolución habla de apertura de investigación, resoluciones de cierre y archivo y el edicto habla de apertura de investigación, Contraloría General de la República, lo que encontró porque lamentablemente a nosotros nos toca recurrir a la Contraloría para poder obtener la información, resolución de cierre de archivo y el edicto especifica exoneración y mire esto tan curioso, resoluciones de sanción, unas resoluciones imponiendo sanciones y el edicto habla de apertura de investigación y la entidad vuelve a iniciar el proceso, vuelve a iniciar otra vez la investigación.

Dice la Contraloría, los edictos que notifican las resoluciones en algunos casos son mal elaborados, al registrar fechas diferentes de fijación tanto en el acto de fijación como en el de desfijación, situación que podría llevar a posibles nulidades, que podría llevar no, todos lo sabemos, llevan nulidades, eso conduce a una nulidad absoluta sin no está un acto bien notificado. Mire lo que sucede con las notificaciones personales, sin que la entidad haya hecho alguna cosa, en las notificaciones personales aparecen unas notificaciones sin la firma del notificado, en otras aparecen unas notificaciones sin la firma del notificador y en otras aparece la resolución de fallo diciendo que no procede recurso alguno cuando sí procede, malas las notificaciones. Dice la Contraloría: La falta de gestión y control lleva a la entidad a que no haya podido notificar 14 presuntos responsables de entes vigilados de la delegada de concesiones de investigaciones administrativas por cuanto el edicto fue mal elaborado. Dice la Contraloría, de 2.226 sanciones a diciembre de 2005, 753 no tienen fecha de notificación, el 33%; 1.290, no registran número de resolución, el 57%. Yo quiero traer aquí, ya para terminar, un muestreo de lo del año 2006, para mirar la situación crítica de la Entidad. Si vemos el cuadro de 2006, por ejemplo, la Superintendencia recibió en abril 1.413 y apenas escaneo, entro al sistema 601 comparendos; mire el déficit cómo se va retrasando; en mayo, de 2.519, apenas entraron 109, pero en junio entraron 1.916 y no se escaneó ninguno; en julio 3.806 y no se escaneó ninguno; en agosto, 2.381, ninguno y en septiembre 4.441, ninguno. La Contraloría hace un auditaje del primer trimestre, esto nos muestra con preocupación la situación de la Entidad, de 4.018 comparendos recibidos por la Superintendencia durante el primer trimestre de 2006, únicamente han sido ingresados al sistema 51 y de estos solamente se han repartido 4.

Delegada de concesiones e infraestructura. Esta delegada tiene 259 vigilados; durante el año 2005 tenía programadas 82 visitas, de las cuales solamente realizó 21; es decir, el 6%. Para la operación aeroportuaria se programaron 22 visitas y únicamente se llevaron a cabo 3, para el 14%; en el modo férreo se programaron 6 visitas de inspección de las que tan solo se realizó una, equivalente al 17%. Nos sorprende que en la delegada de concesiones e infraestructura con tantas quejas, 83, tan solo existan dos aperturas de investigación sin ningún resultado positivo. Solamente se limita a decir que hay unas anomalías pero no nos dice nada más.

Hay otros temas, pero la verdad que yo quisiera dejar ahí y me reservo sí el derecho, señor Presidente, de acuerdo con la Ley 5ª del 92, como citante y único citante después de que hable el señor Superintendente, poder intervenir si sus respuestas me satisfacen para decir que me satisfacen las respuestas, si me quedan algunos vacíos volver a interrogar y si no me satisfacen las respuestas, pues actuar de conformidad con la Ley 5ª del 92, pero yo quisiera que usted en su intervención me respondiera algo muy puntual, que dependiendo de su respuesta me permite más adelante volver a intervenir en un tema y preguntarle si la señora Beatriz Castro trabaja en su Dependencia, qué funciones tiene, desde cuándo está en la Entidad, si es una persona de confianza, porque aquí puede haber otro computador como los famosos que actualmente hay en unas situaciones que vienen sucediendo graves en la Entidad, pero eso me lo reservo para la parte consultiva del debate. Yo les quiero agradecer a los compañeros, al señor Presidente, por su tiempo, por la generosidad y la verdad que la idea de este debates es propositiva, simplemente para mostrar a esta Comisión que es nuestra responsabilidad como tema de transporte mirar a ver cómo entre todos, con usted señor Superintendente, con el señor Ministro de Transporte, podemos construir algo para mejorar esta Entidad, que como lo ratifica la Contraloría General de la República, indudablemente no les fue bien en ese auditaje del año 2005. Gracias, señor Presidente.

El Presidente:

A usted, querido doctor Buenaventura. Darle la bienvenida al doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago, Director General de Tránsito y Transporte, al doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte y me ha pedido el doctor Jorge Enrique Pedraza que él quiere comenzar para contestar las preguntas, después el doctor Alvaro Hernando Cardona. Tiene la palabra el doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago, Director General de Tránsito y Transporte.

Doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago:

Primero, presentar un saludo muy especial al señor Presidente de la Comisión Sexta de la Cámara, el doctor Héctor Faber Giraldo Castaño y a cada uno de los honorables Representantes de esta Comisión, muchos obviamente nuevos en este proceso y en esta Comisión.

Yo he tenido la oportunidad desde antes en la anterior legislatura de tener mucho contacto como Director con muchos de los honorables Representantes ventilando y analizando muchas de las problemáticas regionales y nacionales del sector, un sector que tiene muchas connotaciones y muchas particularidades, muchas afugias y muchos problemas que se traducen desde las empresas más pequeñas regionales hasta las empresas más grandes y para cada una pues obviamente cada situación es propia de su magnitud y su gestión dentro del sistema de transporte en Colombia. El cuestionario que nos cursó a la Dirección el doctor Héctor Faber, me parece un cuestionario oportuno de cara a muchos de los procesos que en este momento estamos adelantando en materia de reglamentación de estructura de cambio del sector y pues es importante para ustedes, para quienes llegan a esta Comisión, estar de cerca a unos procesos, como la construcción de documentos Conpes de política para el sector en las modalidades de carga y pasajeros y para los modos terrestre, fluvial, férreo y marítimo e igualmente la construcción de un Estatuto Nacional de Transporte que logre recoger en una sola estructura normativa la visión del sector y más aún cuando la tarea de la Dirección, cuando la reforma interna que se dio en el Ministerio con el Decreto 2053 nos da la responsabilidad de trabajar todos los modos y obviamente lo más importante es lograr que el desarrollo modal de transporte en Colombia busque la integración, la articulación modal para aprovechar de manera eficiente las ventajas competitivas que tiene cada uno de los modos.

Estoy hablando de la integración modal entre el modo carretero fluvial, entre el modo carretero férreo, elementos esenciales para buscar la reducción de los costos de transporte y mejorar en materia de carga la competitividad de los productos en los mercados tanto internos como externos. De cara al cuestionario, yo quisiera responder de manera puntual a cada uno de esos puntos. El primero tiene que ver con la pregunta respecto a la expedición por parte del Gobierno del nuevo Estatuto Unico de Transporte.

¿En qué etapa de este proceso se encuentra el proyecto y qué función viene cumpliendo

el sector transportador nacional en la participación en ese proceso? Si se está concertando y cuáles han sido las oportunidades de aportar propuestas del sector.

Frente a esto quiero hacer una reseña del proceso que iniciamos desde octubre de 2004. En el sector de carga cuando en la última inmovilización del sector camionero uno de los puntos que se discutió fue el no llegar a una solución a ese problema con la conquista de algunos actos administrativos que simplemente nos llevarán en un corto plazo a normalizar el servicio de transporte, el señor Ministro muy acertadamente consideró que ese proceso históricamente no debía seguir, que lo que había que abordar era la construcción de un documento que nos llevara realmente a buscar las soluciones al sector, particularmente en carga, en un sector que tenía una serie de dificultades en las relaciones entre los actores de esa cadena, entre generadores de la carga empresas de transporte y los propietarios de los equipos y allí inicia un proceso bien importante y fue decirle al sector de los propietarios que el camino era abordar la construcción de un documento que trazara la política en acciones de corto, mediano y largo plazo para buscar realmente la solución a sus problemas, en una tarea, digamos, ardua, de cerca de tres meses, entre octubre y diciembre construimos los elementos básicos alrededor de los cuales gira uno de los problemas del sector en carga, con la participación de los tres actores, sector productivo, sector empresarial y propietarios de los equipos y allí abordamos temas tan importantes en nueve ejes temáticos, como fue el tema del aseguramiento, uno de los problemas del sector donde fundamentalmente había que darle tratamiento al tema de la accesibilidad a los seguros para la actividad de transporte de carga y la razonabilidad de los costos del aseguramiento.

El segundo elemento que se analizó fue el tema de la seguridad, desde el punto de vista de las garantías de movilidad en las carreteras nacionales, labor que se venía dando dentro del Programa de Seguridad Democrática del Gobierno del Presidente Uribe y que debíamos analizar y fortalecer allí para garantizar que ciertos corredores viales que aún tenían alguna restricción, tuviesen la posibilidad operativa de unas condiciones mejores a la movilidad e igualmente acompañado esto del tema del aseguramiento, buscando que las compañías de seguros pudieran dar garantías de cobertura en horarios nocturnos para la operación de los vehículos de carga. Otro tema importante, el tema de la estructura empresarial. Esa estructura, vista desde el punto y el objetivo de mirar esto como una cadena, mirar que el solo esquema de empresa no es el todo en una operación de transporte de carga sino que hay otros dos eslabones, como lo es el generador de la carga y el propietario, que deben trabajar armónicamente bajo una visión de un sistema que empresarialmente garantice calidad en la prestación del servicio y obviamente formalidad desde el punto de vista de la misma prestación con los temas fundamentales de hablar de los esquemas empresariales y catalogar si tenemos empresas estructuradas o las famosas empresas de papel o de maletín haciendo gestión para el transporte de carga.

Cuarto elemento, el tema de las relaciones económicas. Tal vez uno de los elementos más trascendentales en la historia del conflicto en el sector de carga es lograr que las relaciones económicas derivadas del contrato de transporte entre la empresa, entre el generador de la carga y la empresa, se traduzcan de manera transparente en la relación empresa/propietario del equipo. Allí elementos esenciales para abordar el que esas relaciones fueran armónicas entre los tres actores, que fueran transparentes y que esa relación se basara en el reconocimiento de los costos operativos en que incurre quien materializa la operación que es el transportador neto, el propietario del equipo. Otro elemento importante fue la competitividad del sector, tratando de ver y de arraigar esa visión de un sector tan importante en la economía y su participación fundamental en el aporte a la competitividad y en la sostenibilidad de esa competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, fundamentalmente en el tema de los costos del transporte y su impacto en el precio final de los productos.

Siguiente elemento, el tema de los equipos, tema bien importante en el sector de carga. Hoy nuestro parque automotor en carga está por cerca de los 193.000 camiones en las diferentes configuraciones, vehículos de dos ejes, tres ejes y los articulados o conocido como tractocamiones. Allí temas importantes, la optimización del parque desde el punto de vista de operatividad y rentabilidad, la modernización del parque automotor cuando hoy tenemos una edad promedio de cerca de 24 años en el parque automotor y obviamente un tema importante y es la planificación operativa para atender de manera eficiente y eficaz las necesidades del sector productivo. El tema de infraestructura física, otro tema bien importante desde el punto de vista del tema de las vías de las condiciones de la red vial, del mejoramiento de la red vial y de las garantías de conectividad entre centros productivos y centros de consumo para mejorar obviamente la movilidad y la competitividad interna y externa.

Allí se suma otro tema bien importante que es todo el tema de plataforma logística todos los servicios conexos a través de centrales de carga, terminales de carga, ante puertos y puertos secos como estructuras complementarias a la operación del transporte de carga para buscar superar las ineficiencias del sistema interalmente y hacer del transporte de carga un sistema más competitivo y eficiente y dos elementos importantes de cara al tema de internacionalización de nuestra actividad transportadora y nuestra participación dentro del sector Andino y la región Andina.

El tema del transporte internacional, que en materia de carga nuestro sector empresarial colombiano participa significativamente y muy reconocido en el movimiento de carga de comercio exterior entre Colombia y Venezuela y Colombia y Ecuador, nuestros socios naturales de comercio dentro de la Comunidad Andina, allí fortalecer dos temas importantes, la integración como objetivo propio de Comunidad Andina de Naciones y el tema de la facilitación del comercio, hacer realmente mucho más llevadero y mucho más efectivo el tema del transporte internacional dentro de la balanza cambiaria comercial entre los países que mencioné. Y finalmente, el tema del transporte multimodal, fundamental en materia de carga por lo que mencionaba de la búsqueda de la reducción de costos en la operación integrada del desplazamiento entre un origen y un destino de una carga, fortalecer que si bien tenemos unos operadores de transporte multimodal, aún no hemos fortalecido esa combinación modal de dos o más modos de transporte para hacer, vuelvo e insisto, mucho más eficiente el transporte y a unos costos razonables.

Estos nueve elementos los abordamos constructivamente con el mismo sector, trabajando mancomunadamente en una mesa en cerca de tres meses para llegar a definir la estructura de estos nueve elementos y de ahí analizando a través de una matriz DOFA todas las debilidades, las oportunidades, las fortalezas del sector de cara a resolver estos nueve ejes temáticos. Eso nos llevó a tener después de esto ya un documento estructurado donde política para el transporte público de carga en Colombia que en este momento ya está en Planeación Nacional para su revisión y agenda para ser aprobado en Conpes, esto es un elemento fundamental y es la base de la visión, vuelvo e insisto, de corto, mediano y largo plazo para el sector. Esto para significar en primera instancia el proceso concertado de trabajo mancomunado y en equipo entre el Ministerio y el sector para analizar y construir ese camino que requiere cada una de las modalidades y en este caso el sector de carga en la modalidad por carretera.

En el tema de pasajeros igualmente hemos abordado la misma metodología. En febrero, marzo y abril del año pasado reunimos al sector transportador de pasajeros en las diferentes modalidades, el servicio público colectivo de radio de acción urbano, intermunicipal, servicio mixto y servicio individual en vehículos tipo taxi y construimos también un análisis de autoevaluación del sector frente a las problemáticas internas y las externalidades que afectan a esta modalidad. También abordamos en este caso siete ejes fundamentales de la problemática, el tema de la seguridad como eje fundamental en un servicio como este que tiene que darle todas las garantías a los ciudadanos y un servicio bajo las condiciones de las leyes de accesibilidad, seguridad, comodidad, pero el eje fundamental de la seguridad abordado en cuatro elementos importantes, el tema

del vehículo, analizando todas condiciones del equipo frente a la obsolescencia, la calidad de los equipos con los que se está prestando el servicio, las condiciones del mantenimiento preventivo y correctivo, las condiciones de control efectivo por parte de la empresa al equipo. Segundo, el factor humano, el tema de los conductores, la orientación hacia criterios objetivos de selección del personal de conductores, que las empresas tuviesen criterios, métodos y evaluaciones que permitan tener mejor personal asumiendo una labor tan importante como es la de conducir un vehículo y además responder por la vida de un grupo de personas que se transportan. Otro elemento importante en el tema de la seguridad es esa relación empresa/propietario del equipo, para tratar de definir las reglas claras de esa relación de vinculación o de ingreso como socio o cooperado en las estructuras cooperativas para lograr zanjar muchas de las dificultades que hay en el sector en esa relación empresa/inversionistas.

Nosotros hemos querido cambiar el concepto llano y simple de un propietario de un equipo por el concepto de inversionista, porque quien coloca 300 ó 400 millones en seis llantas, tiene la misma condición de quien llega con los 300 ó 400 millones en cash a decir, yo quiero ser socio de esta empresa, no puede hacer diferencia en términos de inversión; por eso hoy hablamos de inversionista que más adelante veremos por qué orientamos este concepto en la nueva visión de la política y obviamente en materia de seguridad.

El otro elemento es la infraestructura, porque allí obviamente se da el otro elemento esencial es que tengamos vías con las condiciones adecuadas de señalización, condiciones geométricas y diseño que coadyuven o minimicen los riesgos de la operación de los vehículos en las vías. Otro de los elementos, el tema de estructura empresarial, igualmente un tema transversal en todos los modos, definir el fortalecimiento del modelo empresarial de cara a cambiar en gran medida el modelo de afiliación como único objetivo empresarial y buscar realmente empresas operadoras de un sistema de transporte, prestadoras de un servicio con responsabilidad de cara a satisfacer eficientemente las necesidades de la población tanto a nivel urbano como a nivel interurbano. Entonces, ahí esa estructura tiene que fortalecerse en ese tema, tiene que fortalecerse en el control efectivo de los equipos en la contratación particularmente en un modo que hay que significar en este transporte de pasajeros como es el modo de transporte especial el de estudiantes y asalariados donde el eje fundamental del servicio está en la contratación a través de los establecimientos educativos o las empresas del sector productivo.

Tercer elemento, los equipos, temas esenciales como la tipología del equipo automotor, el poder evaluar realmente de acuerdo con las condiciones de la demanda, de acuerdo con las condiciones de la infraestructura, de acuerdo con la fluctuación misma de la demanda en el tiempo cuál es el mejor equipo para avanzar en términos de mejoramiento y así igualmente abordamos el tema de la informalidad, tema trascendental para el sector de tal forma de buscar soluciones estratégicas y de tarea continua para combatir la informalidad, tanto externa como interna dentro del sector, el tema de la capacidad económica como estructura importante para la prestación del servicio, el tema de la condición de la prestación del servicio en sí que más adelante veremos cuál es el objetivo del cambio fundamental en el modelo operador del sistema de transporte en Colombia y finalmente el tema de los servicios conexos, el tema terminales de transporte e intercambiadores modales, también para el transporte de pasajeros hay que empezar a articular la visión de la intermodalidad pero vista desde el punto de la conectividad del usuario para que llegue del punto más extremo hacia el destino que él requiere llegar.

Con esto quiero significar lo siguiente: Estos dos procesos de construcción de los documentos base de política, más el proceso que se ha venido adelantado con base en estos dos documentos, que es ya la construcción del estatuto, ha tenido toda la discusión con el sector. En el mes de septiembre le entregamos al sector en el marco de uno de los Congresos Gremiales que aglutino en el Eje Cafetero, la región aquí del doctor Faber, a la mayoría de los gremios del transporte en Colombia se les entregó por parte del Ministerio cuatro documentos importantes, el documento Conpes borrador y tres proyectos de ley en lo atinente al Estatuto Nacional, a la Ley de Sanciones y al proyecto del ley de reposición. Y el pasado 2 de octubre, después de dar el tiempo para que el sector analizara iniciamos mesas de trabajo a las cuales invitamos a todo el sector gremial del país, tanto a los gremios de carácter nacional en la modalidad de pasajeros, como a los gremios de carácter regional. En este momento estamos trabajando una mesa de cerca de 56 personas que representan a cada uno de esos gremios, en la cual hemos abierto la discusión sobre los alcances planteados en el documento Conpes y en los proyectos de ley; hemos recibido las observaciones verbales que se dan en el debate en las mesas en las cuales se ha pedido que se consoliden por escrito para darle el soporte y la transabilidad al proceso y esto es importante significarlo en el marco de la reciente certificación por Norma ISO 9000 Versión 2000 del Ministerio de Transporte en sus tres procesos fundamentales en los cuales la dirección participa, que es el proceso de políticas, el proceso de regulación y el proceso de autorizaciones y particularmente en el proceso de políticas. Todo esto que hemos venido haciendo concertadamente es básicamente darle la rigurosidad a la estructuración de los procesos y a la transibilidad de los mismos.

Con esto yo respondería de manera concreta la pregunta ¿En qué etapa vamos? El señor Ministro nos ha puesto la tarea conjunta tanto al equipo de la Dirección y al sector de los gremios que a final de este mes debemos tener ya resuelto y los documentos finales con las discusiones, los aportes, las sugerencias y las salvaguardas que el Gobierno guarda en materia de la definición de la política. Eso en lo que tiene que ver con el primer punto. Yo creo que ningún transportador agremiado representado a través de los gremios formalmente establecidos en Colombia puede desconocer que estamos en un proceso amplio de análisis de recepción de propuestas, de discusión de las mismas e igualmente al sector no agremiado se le ha dado la participación para que a través de unos representantes pueda estar en esta mesa.

La segunda pregunta hace relación con el enfoque que tendrá la nueva propuesta, un tema también bien importante. Con base en los elementos que acabo de mencionar, el enfoque de la nueva propuesta busca básicamente tener un sistema de transporte que resuma de carácter efectivo temas como la coordinación modal, la integración modal, la superación del conflicto relación inversionista/empresa, para lograr unas relaciones transparentes a través de la definición de un modelo de empresa operador y no afiliador, que tenga su papel fundamental en el control y la administración efectiva del equipo de cara a un servicio bajo las mejores condiciones, la optimización del sistema para evitar hoy la congruencia, la superposición y la guerra abierta en algunos corredores de transporte por competencias del mercado que generan competencias desleales. Lo que estamos buscando es que a través de un cambio en la estructura empresarial visionándola como operadora de un sistema, se busque fortalecer la operación en un concepto de corredores troncales y corredores alimentadores zonales que fortalezcan la optimización del sistema de transporte en Colombia bajo un criterio muy claro que son alianzas empresariales con las empresas que hoy están con los servicios que hoy tenemos, pero optimizados para buscar un mejor beneficio al usuario y hacer que este negocio, que tiene que ser rentable tanto para el empresario como para el inversionista, se mantenga en esa condición.

Es fundamentalmente un tema de buscar eficacia, eficiencia y productividad para el sector con una garantía y es la conectividad para los usuarios, de tal forma que el usuario puesto en el punto más extremo de cualquiera de nuestras regiones del país, tenga la garantía de salir desde ese punto y llegar a cualquiera de los sitios centrales o núcleos de capital a través de la combinación empresarial y modal a un costo razonable que haga mucho más eficiente el sistema de transporte. Allí el proyecto también busca fortalecer el tema de la coordinación nacional como autoridad en el Ministerio e igualmente fortalecer la planeación local para los sistemas de transporte, valiéndonos de herramientas como los Planes Maestros de Movilidad, como herramientas de planificación del sistema de transporte a nivel local que permitan que efectivamente los

sistemas empiecen a tener una visón de mayor coordinación e integración entre los servicios que llegan de las conurbaciones cercanas y la integración con los sistemas internos de cada ciudad, para garantizar que el usuario tiene la mejor condición de servicio a un costo mucho más razonable.

Igual, garantizar que el Ministerio, como ente rector, tiene la facultad reglamentaria a nivel nacional de todos los modos y maneja la potestad reglamentaria para superar algunos inconvenientes de desarrollo normativos o decisiones algunos casos locales que distorsionan el sistema, la condición de crear entes de consulta, como Conalt, Consejo Nacional de Transporte, donde podemos reunir a este Consejo con participación del Gobierno de la Academia y del sector transportador, un ente que tenga la capacidad de analizar y trazar sus políticas de una manera mucho más estructurada. Ese Consejo tiene una base en los Comités Nacionales del Sector Transporte, donde allí van a estar centrados y sentados los gremios trabajando mucho más articuladamente y fortaleciendo el papel gremial de cara a la formulación de políticas y al fortalecimiento de lo que es la transición del modelo actual al modelo de una operación organizada, empresarial y del sistema de transporte. El eje fundamental del proyecto es consolidar y fortalecer un sistema integrado de transporte, que fortalezca igualmente cada modo y su participación en la modalidad en el caso de pasajeros, darle una mayor preponderancia en uno de los capítulos al tema fluvial para lograr explotar de manera mucho más eficiente este modo que hoy en Colombia mueve cerca de 8 millones de personas en las regiones de difícil acceso por vía terrestre. Con el terrestre, que mueve hoy cerca de 134 millones de pasajeros al año, hay que empezar a buscar sinergias estructuras empresariales homogéneas que garanticen que esas alianzas empresariales se pueden dar.

Y un tema que es tal vez el que hemos venido discutiendo más con el sector recientemente y es la forma cómo ese nuevo modelo operador va a establecerse, el proyecto de Estatuto, hablo del concepto de concesión de esos nuevos corredores operativos a las empresas que hoy están en los corredores pero que en su primera instancia lo miramos desde el punto de vista de previo una alianza empresarial a través de la figura de consorcio unión temporal, reorganizados los servicios que tienen cada corredor con los lineales y zonales que prevé que ese nuevo modelo organizado por ellos se les entregue a una figura de concesión en un tiempo y bajo unas condiciones de exclusividad para garantizar la estabilidad en las garantías de los niveles de servicio.

Allí en estas mesas que arrancamos desde el 2 de octubre ha sido tal vez uno de los puntos de mayor discusión con el sector en la medida en que hasta hoy nosotros tenemos autorizaciones en cada ruta a cada empresa de manera indefinida no están circunscritas a tiempo, salvo las que se han otorgado de un reciente decreto que es del año 2001 para acá, pero que no son muchas. Eso obviamente ha hecho que las empresas nos planteen en la mesa el que se les respeten esos derechos, que se les de la condición de organizarse por cada corredor pero que el modelo de pronto planteado no sea una concesión sino más bien un contrato de prestación de servicio integrado que cumpla las mismas condiciones para el Estado en cuanto a la garantía del servicio y que logremos fortalecer los modelos empresariales de cara a este sistema.

Eso básicamente es parte del eje que contempla esta nueva propuesta de Estatuto, vuelvo e insisto, lo que buscamos es que lo que hoy en día tenemos que básicamente son cerca de 14.500 rutas autorizadas en todo el país a nivel intermunicipal, cerca de 140.000 horarios y un conflicto permanente en algunos corredores logre superarse a través de un modelo operativo diferente bajo una concepción de un esquema empresarial obviamente orientado a la operación y no a la filiación de equipos.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Es sobre el tema. ¿Ya están establecidos los corredores operativos?

Doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago:

El Ministerio, al interior de la dirección con el equipo de la subdirección, venimos haciendo ya una evaluación y un levantamiento y validación de todo el sistema de rutas en el país para poder con este ejercicio empezar a definir las estructuras de corredores troncales y digamos, zonales. No tenemos todavía establecido el número de corredores que vayamos a tener, estamos trabajando en algunos procesos naturales que se han venido dando que nos permiten tener claridad sobre la misma dimensión del nuevo proceso. Quiero significarles que en este momento estamos trabajando en el corredor Bogotá-Villavicencio y Villavicencio-Llanos Orientales, donde nueve empresas que cubren el corredor ya están avanzando en la estructuración de un sistema integrado de operación en un corredor donde se mueven en promedio diario 12.000 pasajeros que bien ameritan bajo los problemas hoy de operación reorganizar. Concretamente, doctores, estamos trabajando en el tema; o sea, vamos paralelos al proceso que estamos dando, estructurando lo que puede ser el primer planteamiento de corredores, digamos, basculares, como lo ha definido el Ministro y arteriales para poder revisarlos con el mismo sector.

Uno de los temas que tenemos planteado es que ese modelo inicialmente lo arranquemos con las actuales empresas y los actuales servicios, pueda que a la propuesta nuestra se contraste con algunos análisis propios del grupo empresarial que cubren ciertas zonas y que puedan hacerle mejoramientos conjuntos entre ellos y nosotros a cada uno de los corredores que vamos a definir a nivel nacional.

Hay una tercera pregunta que tiene que ver con la capacidad que tenemos a través de la dirección para el tema de planes de acción que manejen en conjunto el Ministerio a través de la Dirección y la Superintendencia para el control y vigilancia de la actividad. En esto hay que significar algo muy importante: El Ministerio, a través de la Dirección, tiene la función de formular la política en materia de transporte y definir las condiciones para la operación del transporte en Colombia en los diferentes modos y la Superintendencia obviamente es quien ejecuta las labores de inspección, vigilancia y control, si bien se piensa que tenemos una debilidad como Ministerio y como Dirección en esa labor, sí es importante que tengamos claridad en las funciones que tenemos a través de los Decretos en el caso del 2053 y el 101 el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, hay que entender que somos dos entidades autónomas pero con una coordinación para el desarrollo de los cometidos legales que tenemos establecidas en los decretos reglamentarios y obviamente en la ley, nosotros hemos venido en un proceso interno en el Ministerio de reestructuración, esa reestructuración nos dejó, vuelvo e insisto, funciones muy importantes como el tema de formulación de políticas, regulaciones y autorizaciones y le entregó a la Superintendencia la facultad, vuelvo e insisto, de inspección, vigilancia y control.

Dentro de esto y es oportuno para el debate y los puntos que se han venido discutiendo con relación a la Súper, es que conscientes, digamos, del papel de la Superintendencia, conscientes de nuestro papel como formuladotes de la política venimos trabajando y esto lo hemos hecho incluido dentro del proyecto de ley del régimen de sanciones, un mejoramiento en el procedimiento sancionatorio para hacer mucho más eficiente y eficaz el papel del control, ahí estamos trabajando en un elemento muy importante o dos elementos que yo significaría. El primero: Definir claramente las etapas de inspección, vigilancia y control, para que se cumplan de manera efectiva las tres fases que desarrollen una labor enfocada a la prevención y al mejoramiento continuo de quienes están inmersos en el sector tanto de transporte como en la actividad de tránsito, teniendo claramente que significa la etapa de vigilancia, claramente que significa la etapa de inspección y claramente que significa la de control donde previas la de vigilancia e inspección se llega a la etapa de control, la cual contiene el tema sancionatorio previo a que se hallan agotadas unas instancias de Planes de Mejoramiento en el actor vigilado, ya sea la empresa o sea uno de los entes que hacen parte del sistema de tránsito en Colombia e igualmente buscar un procedimiento abreviado sancionatorio que permita que hoy no sigamos caminando por el camino de la impunidad en algunas de las acciones, como lo decía el doctor Buenaventura, en temas donde el comparendo en algunos de los sujetos de sanción tiende a ser un documento más que re-

cae en otro actor y terminan repitiéndose y recalcando y reincidiendo permanentemente los actores en las conductas que están, digamos, contempladas como conductas sancionables en el decreto de sanciones y en la ley.

Allí necesitamos darle todas las herramientas a la Superintendencia en esa labor coordinada entre Ministerio y Súper para hacer mucho más efectiva su labor como ente de control pero como tenemos que reconocerlo hoy un procedimiento de investigación entre la etapa de apertura, de descargos, de decisión sancionatoria, de recursos de la vía gubernativa entre reposición y apelación y que termine el acto ejecutoriado fácilmente es un proceso que puede estar por cerca de los 260 días, eso obviamente independiente de que la Súper tenga o no tenga el número de personal adecuado, no hace efectiva y eficiente la labor de control, necesariamente tenemos que darle herramientas de mayor eficiencia con procedimientos abreviados y expeditos, con herramientas de auditoría tanto externa como interna que le permita a la Súper hacer presencia permanente a nivel empresarial y a nivel de los actores en el tránsito para buscar mayor efectividad en el control. Ahí igualmente estamos entregando en materia de accidentalidad un procedimiento expedito y abreviado para garantizar que cuando ocurre un accidente en carretera por parte de una empresa de transporte, se inicia de manera inmediata una intervención administrativa que permite y busca evaluar las condiciones del parque automotor las condiciones de idoneidad del personal de conductores y todas las condiciones de control efectivo de la operación que tiene la empresa. Esto es algo que el señor Ministro ha querido para poder tener dientes efectivos tanto el Ministerio como la Superintendencia para tomar medidas preventivas y rápidas en el tema de la accidentalidad en carretera, si bien los índices de mortalidad en carretera han reducido el objetivo nuestro en este tema es obviamente reducir de manera drástica el riesgo a través de una labor de mayor capacidad de control, mayor efectividad en el régimen sancionatorio y obviamente un trabajo empresarial de gestión de la seguridad en la operación de transporte.

Bueno, la cuarta pregunta es una pregunta que tiene que ver también con la capacidad institucional a nivel administrativo y de personal para cumplir algunas de las funciones que el sector percibe hoy son fundamentales para el desarrollo de la actividad, casos como el tema de la libertad tarifaria y los conflictos que alrededor de este tema en algunos corredores se han presentado y el papel del Ministerio en este tema y la capacidad de asumir el control a esa regulación tarifaria, el papel nuestro de ser también orientadores y asesores del desarrollo de la actividad y el control a la competencia desleal y otro de los elementos que tiene que ver con la capacidad de gestión que debe tener el Ministerio y particularmente la dirección en los trámites del sector transportador. En este tema tengo que significar algunas cosas importantes: Primero, las diferentes reestructuraciones que ha tenido el Ministerio de cara a todos los procesos de reorganización de la estructura Ministerial, del Gobierno pues obviamente ha traído como consecuencia una reducción de personal y también una asignación de mayores funciones a la Dirección, hasta antes del Decreto 2053 que generó la reforma de la estructura interna del Ministerio se manejaban tres direcciones, una para el modo fluvial, otra para el modo férreo y masivo y la dirección de transporte marítimo.

Después del 2053 estas tres direcciones más la de terrestre, se consolidaron en una sola que es la que actualmente está a mi cargo, donde obviamente tenemos que manejar todos los modos, las decisiones en todos los modos, la generación de política para todos los modos y obviamente la articulación entre estos mismos modos.

Hoy a veces se nos califica de no tener el personal técnico y la idoneidad; la verdad es que no es tan cierto el tema, a nivel de la oficina central hemos tratado de que el personal si bien con una reducción tenga las mejores condiciones de idoneidad obviamente también este proceso dado con el 2053 nos trajo los propios traumatismos de un proceso de fusión de cuatro direcciones en una sola, que al principio del proceso no nos dejaba tener la eficiencia que el sector quería y traíamos algunos lastres de procesos de la estructura anterior y de las normativas anteriores, pero quiero significar que entre el año 2005 y lo que lleva el 2006, hemos entrado de mano al proceso de certificación de procesos a mejorar notablemente la gestión, en temas como la adjudicación de rutas y horarios que estaban represados por la norma anterior que era el Decreto 1927; hoy a nivel de la oficina central en términos de decisiones están tomadas al 100%, estamos en la segunda fase que es el resolver por vía gobernativa los recursos de reposición y apelación a esas decisiones, pero lo que atañe ya a la decisión están tomadas, positivas o negativas pero están tomadas. En lo que va del 2006 nuestro plan indicativo refleja los resultados de gestión temas como los más comunes y los más recurrentes en el modelo empresarial, como son la solicitud de habilitación o me vuelvo un poco más atrás, el tema de solicitud de recorridos en mixto a nivel de los casos de la oficina central están atendidos al 100% hoy en día estamos analizando un problema dado con un reciente fallo del Consejo de Estado revocó parte del articulado de la adjudicación de esos recorridos, el tema de la solicitud de convenios de colaboración empresarial están hoy atendidos al 100%, el tema de los recursos de reposición y revocatorias a las decisiones que se tomaron a finales del año pasado en materia de rutas y horarios por el 1927 estamos evacuándolas en este momento, en ese vamos en una fase del 32% de lo que arrancó hacia el mes de mayo, donde empezaron a llegar, digamos, los recursos, el objetivo en reposición es saldar al 100% este año esa parte de recursos en primera instancia reposición luego pasarán a la instancia de apelación, las solicitudes de rutas y horarios por la nueva norma del 2001 para acá vamos atendiendo en un 79%, recibimos 233 solicitudes de rutas que en promedio pueden se un poco más de quinientas rutas porque cada solicitud alrededor de cada una en promedio solicitan entre una y dos rutas pero tenemos evacuadas en este momento de esas 233, 185 para un alcance del 79%. En materia de solicitudes de información alrededor de los procesos de enero a septiembre nos habían llegado 1.709 solicitudes, hemos atendido 1.483, vamos al 87%, hay algunas que son de un grado de complejidad sencillo en términos de la consulta como unas de mayor profundidad que requieren que procesemos información, que elaboremos o nos apoyemos en las estadísticas de otras, información cruzada con las territoriales nuestras para poder atender, es decir, nuestro nivel de ejecución hoy en términos de los temas está cerca al 85%; es decir, vamos de acuerdo con la capacidad y el volumen que nos llega en un nivel que consideramos aceptable pero que igualmente tenemos que llegar al 100% dentro de nuestro plan indicativo para el año 2006.

Nuestro plan siempre se finca como objetivo evacuar el 100% de las solicitudes que llegan en el año, hoy el sector creo yo que tiene una percepción distinta de lo que hemos venido evacuando. En materia de recursos de apelación la dirección tiene que resolver la segunda instancia de las decisiones que toman las 20 territoriales que tenemos en el país, más las decisiones que toman las dos subdirecciones a nivel central.

Entonces el volumen es mucho más alto y allí estamos evacuando, estamos también por cerca en materia de recursos de apelación de un 72%, es mucho más complejo, requieren el estudio y el análisis de los argumentos pero también estamos bajo estrategias de grupos de contingencia apoyando la labor para poder poner al día y más aun cuando hoy estamos en sistema de gestión de calidad todos los procesos. Dentro de esta pregunta se involucra un tema muy importante que es el tema de la libertad tarifaria y se cuestiona nuestra capacidad en el control del tema de la libertad tarifaria en el año 2001. Con la Resolución 3600 se estableció una libertad tarifaria para el sector del transporte intermunicipal, algo que el sector había venido pidiendo de manera reiterada porque uno de los problemas del sector era normalmente el rezago en la tarifa, el incremento permanente en los insumos como el combustible, los lubricantes y las llantas no permitían que hubiese una tarifa ajustada que le diera unas condiciones de equilibrio al sector transportador, tenían que esperar que el Ministerio tomara la decisión del ajuste. En el 2001 se libera el tema, se dice, vamos a decretar libertad controlada y vigilada con dos condiciones, primero, que cada empresa debería tener su propia estructura de costos para poder sustentar la tarifa a cobrar en cada corredor,

estructura y estudios que deberían reposar en la empresa para que fuesen de acuerdo con los temas requeridos tanto por el Ministerio como por la Superintendencia bajo alguna queja de competencia desleal y hoy el modelo opera en esa forma y hoy la libertad ha permitido unas condiciones de mayor favorabilidad a los usuarios en materia tarifaria.

Sí, hay algunos lunares en el tema en algunos corredores donde se han presentado competencias desleales en materia tarifaria, donde algunas empresas han hecho *dumping* tarifario para generar una competencia de mercado que han puesto en riesgo obviamente algunos modelos, algunas empresas grandes pueden tener la posibilidad de manejar un régimen tarifario por un tiempo, razón que no se puede dar una empresa pequeña por su misma estructura, cuando se han presentado esas quejas o de usuarios que han manifestado inconformidad frente al régimen tarifario o incrementos desmedidos en la tarifa, ya sean épocas de temporada normal, como en épocas de alta temporada donde hemos hecho un trabajo coordinado con la Superintendencia de presencia en los terminales de transporte, caso por ejemplo Bogotá, para evitar que en la temporada alta se abuse con el usuario a través de la tarifa, casos como la variación de la tarifa en el día dependiendo de qué tan larga va la cola frente a la taquilla, por la acumulación de pasajeros en alta temporada, es una labor permanente con la Superintendencia de control, nuestra labor técnica es la de revisar la estructura de costos y emitir concepto si esa estructura sí soporta la tarifa que se está cobrando y darle traslado a la Superintendencia para que inicie la investigación en el tema de incumplimiento a la libertad tributaria, por allí se suma un elemento también de control que es la Superintendencia de Industria y Comercio.

En el control de esa libertad y las competencias desleales, hoy la Superintendencia de Industria y Comercio también tiene varias investigaciones en proceso y otras ya falladas a empresas por el tema de la libertad tarifaria, esto para significar que si en algunos puntos en algunos corredores hay dificultad y esa dificultad en libertad tarifaria normalmente tiene algunas particularidades en corredores cortos donde puede haber más conflicto y no sucede lo mismo en corredores de mediana y larga distancia, ahí hay otras condiciones diferentes. La evaluación del modelo nos permite hoy concluir que ha sido un modelo positivo para el usuario al tener la posibilidad de tener unas tarifas razonables, un modelo positivo también para las empresas porque les permite el ajuste automático en función de la variación de los costos de los insumos que es parte del equilibrio del ejercicio de la actividad y también hemos venido tomando medidas. Tenemos una resolución que fijó un piso técnico para evitar manejos irregulares de la tarifa o un quiebre en algunos corredores. Recientemente terminamos un estudio de actualización de ese piso y está pendiente de tomar por parte del Ministerio una decisión ya de un ajuste en el piso tarifario para tener, digamos, una condición que garantice que no hayan competencias desleales desequilibradas en ese modelo de libertad.

Igualmente, dentro del marco del nuevo estatuto y el nuevo modelo de prestación de servicios abordamos y abordaremos el tema de las tarifas que sea acorde con el nuevo modelo. Una de las dificultades que tienen hoy en día las empresas es que la libertad tarifaria implica que no hay acuerdos de tarifa; o sea, no pueden tener dos empresas la misma tarifa, porque se estaría yendo en contra del concepto de la libertad, eso ha sido tal vez uno de los problemas que ha tenido el modelo y que le ha generado las investigaciones por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio a las empresas. Lo que buscaríamos con el nuevo modelo es si bien es un marco de libertad pero que permita bajo las alianzas empresariales que puedan haber bajo ciertas condiciones tarifas planas de acuerdo con los corredores, eso es un tema que hace parte hoy del análisis y del estudio que está haciendo en este momento la oficina de regulación económica para el establecimiento de criterios para la definición de la política tarifaria tanto en el sector de pasajeros como en el sistema de carga.

Bueno, la quinta pregunta tiene que ver con el tema de los fondos de reposición, otro tema bien controvertido en el sector y controvertido por lo que ha sido la historia reglamentaria y el tema de los manejos por parte de las empresas a estos recursos, las fracasadas acciones de un buen manejo de estos recursos a través de la Corporación Financiera de Transporte, donde muchas empresas colocaron parte de estos recursos e infortunadamente el fracaso económico de la Corporación puso en riesgo los recursos de gran parte del sector transportador. Cuando uno analiza el desarrollo reglamentario tiene que remontarse casi al año 90 desde el Decreto 1787 que era para transporte urbano que le estableció a las autoridades municipales la organización del sistema de transporte a nivel local y luego acompaña el proceso una norma del año 92 que establece la obligación de las empresas de transporte colectivo municipal de tener programas de reposición, programas de reposición, y ahí hay que empezar a hacer una distinción en qué es un programa y qué es un fondo de reposición; o sea, los programas orientados a garantizar un mejoramiento continuo y permanente del parque automotor. Sí, obviamente un programa interno de mejoramiento pues tiene que apoyarse en los recursos y en recursos que hagan viable esa renovación o reposición del parque. En el año 93 la Ley 105 retoma el concepto y establece la obligatoriedad por parte de las empresas de ofrecer a los propietarios programas de reposición y establecer y reglamentar fondos gradualmente, entonces se empieza a desarrollar todo el concepto, la normatividad empieza a evolucionar de manera permanente años 90, 92, 93 y si bien en el transporte urbano desde el año 90 ha estado establecido los programas y los fondos, para el transporte intermunicipal de pasajeros no había establecido ninguna regulación.

En el año 93 se inicia en el transporte intermunicipal una cultura del ahorro y la Resolución 19199 establece que del producido bruto mensual del vehículo se destine el punto 5 para un fondo y el otro punto 5 lo aporte el usuario dentro de la tarifa, para completar un 1% con fines de ahorro o de ahorro o destino a un fondo de reposición. Si bien un 1% no es un porcentaje significativo que garantice la reposición, fue el inicio de una cultura dentro del sector y que ha debido apalancarse con un porcentaje adicional por parte de las empresas internamente para hacer que los recursos realmente empezaran a ser significativos y más aún mirando la estructura de costos y de allí el rubro de recuperación de capital como uno de los factores a ser ahorrados. Luego viene en el año 94 la Resolución 709 que establece el manejo de los fondos y de los recursos y los plazos y condiciones para la reposición, un nuevo marco normativo al año siguiente que ata lo que inició la 19199 que busca ya empezar a darle claridad al tema de los fondos. Luego viene en el año 2000 la Resolución 364 y reglamenta el uso de los recursos, establece la condición de que los recursos deben ser manejados a través de fiducia y que con esas entidades se pueda manejar internamente con las empresas programas de crédito y financiamiento para quienes están aportando a ese fondo, proceso que tampoco se consolidó a nivel de las empresas y que no dio un masivo proceso a la reposición y renovación de equipos. Algunas empresas muy puntualmente con los recursos apalancaron reposición en pequeña escala debido al monto de los recursos que tenía cada uno, luego para significar que el desarrollo normativo ha venido evolucionando hasta el año 2001 cuando sale la Ley 688 que crea el Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor para el Transporte Urbano, donde establece que los recursos a aportar por cada propietario deben ser los que provienen del rubro de recuperación de capital.

Esta Ley hasta hoy tampoco ha funcionado, ni se ha creado el fondo, ni se ha hecho, digamos, la gestión total para que el fondo funcione, ha sido difícil estructurar el sistema de administración y hoy los recursos están manejados por cada empresa, algunas lo han hecho de manera eficiente, otras lo han hecho con debilidades, por eso la Superintendencia de Puertos y Transporte en cumplimiento de las funciones establecidas en el decreto de reestructuración ha iniciado un proceso de seguimiento al manejo de esos fondos, cuando expide la Circular 006, donde le exige a las empresas toda la precisión del manejo, era una labor necesaria para el control de esos fondos, ahí se han encontrado situaciones de irregularidad desde el manejo yo diría desde un peso hasta millones en los recursos recaudados por cada empresa y hoy de cara a este proceso las

empresas o algunas de las empresas se han visto enredadas en problemas penales los gerentes por manejo indebido de los recursos.

Tenemos un proceso de reposición que no ha sido el más efectivo porque los recursos que tiene cada empresa algunos son muy exiguos para garantizar que favorece un programa interno de reposición del parque automotor, por eso nuestra actual tarea es darle un vuelco total al modelo, tratar de buscar un proyecto de ley que realmente resuelva el problema de la reposición del parque automotor en Colombia, que le de claridad al manejo de los recursos, que los ponga en un sistema que los maximice y que garantice la transparencia de los mismos. Por eso hoy de cara a la situación real estamos planteando un proyecto de ley que básicamente busque el ahorro de los propietarios a través de cuentas individuales, cuentas que tienen que ser del vehículo y que garantizan que de aquí en adelante la transacción en la propiedad de un vehículo arrastra el fondo de reposición para garantizar que el propietario el último en la cadena de propiedad de ese vehículo tiene los recursos para reponerlo. Hoy tenemos una gran dificultad y es que el último en la cadena de propiedad tiene un vehículo que comercialmente vale cero pesos porque llegó a su vida útil pero no tiene ningún recurso ahorrado porque los recursos se han perdido en el tiempo en términos de la propiedad, requerimos garantizar a través de un nuevo modelo que hay el ahorro y que ese ahorro, vuelvo e insisto, va atado a la placa del vehículo, de tal forma que un vehículo logre durante el período definido de vida útil mínimamente garantizar que ahorra el 70% del valor futuro a reponer, eso tiene que ser necesario y otro elemento que sumamos a ese proceso, es que el nuevo modelo de operación del sistema de transporte tiene que buscar que la inversión nueva en equipo tenga implícita dentro de la operación y la administración de la empresa, no como afiliadora sino como operadora y administradora, que en el período de operación haya amortización del equipo como lo está hoy dando, como ejemplo, los sistema masivos donde está garantizado que el equipo se amortiza dentro del período de la operación para garantizar renovación de equipos. Ese es un tema que hay que mirarlo de fondo. Este tema de la reposición necesariamente requiere un cambio importante en el manejo de los recursos y nos estamos basando mucho en los antecedentes de lo que ha sido el proceso de investigación por parte de la Superintendencia al manejo de esos recursos.

Y finalmente, hay una pregunta que es la sexta, que tiene que ver con un problema que se está dando en algunas regiones del país, con el tema de las planillas de viaje ocasional y el servicio en algunas regiones conurbadas donde el servicio de taxis individuales ha entrado a prestar servicio por fuera de sus jurisdicciones municipales teniendo como elemento para hacerlo lo que se llama la planilla de viaje ocasional. Si bien el concepto de ocasional, como bien se desprende de su significado, es un servicio que se hace esporádicamente para suplir las necesidades de desplazamiento de una persona que en ese momento no encuentra a través de los sistemas formales de transporte interurbano la satisfacción de su propia necesidad de movilización o por razones de seguridad o de salud o de urgencia. ¿Pero qué ha pasado? Que en algunas regiones se ha vuelto más regular que ocasional la salida a carretera de los vehículos de radio de acción urbano individuales.

Y aquí el doctor Faber nos plantea un tema particular del Eje Cafetero, del Quindío, que tiene una particularidad que ha evolucionado en el tiempo en la medida en que es una región que ha evolucionado en el tema turístico y en el turismo ecológico y temático y que ha empezado con la conurbación con los municipios cercanos como Tebaida, Circasia, Montenegro, Calarcá, nosotros hemos venido evaluando el tema la particularidad de las distancias a Calarcá, 6 kilómetros desde Armenia; es decir, estamos en recorridos de 5 a 7 minutos. El tema de Circasia, a 12 kilómetros, un recorrido que no es más de 15 minutos; a Montenegro 7 kilómetros, que también es un recorrido de 7 a 8 minutos y Tebaida con 15 kilómetros, también de esa misma magnitud de tiempo, donde en estos municipios se han ubicado parte de los proyectos ecológicos y temáticos, los parques temáticos y turísticos y hoy hay una dinámica cambiante en esta zona donde por X o Y circunstancia los taxis de esos municipios, ya sea por problemas de sobreoferta, sobredimensionamiento en el número que deben haber, pues han encontrado también una posibilidad de operación en el tema intermunicipal atendiendo la demanda del sector turístico e inclusive de población flotante de Armenia que viene de estos municipios a laborar, a desarrollar actividades académicas o a labores comerciales y que han encontrado en ciertas horas por encima del servicio colectivo que estos vehículos les prestan el servicio y hemos escuchado de diferentes fuentes del sector transportador, de autoridades, del mismo Congreso, la dificultad que hay en el modelo por el costo de la planilla.

La planilla hoy tiene un costo de 6.000 pesos y algunos de estos recorridos no se pueden cobrar por las distancias en más de 4.000 ó 5.000 pesos, que si se le suma la planilla, pues estaríamos hablando de que tendría que cobrarse carreras de 11.000 a 15.000 pesos, que resulta, digamos, ilógico económicamente. Frente a este tema obviamente el Ministerio consciente también, tiene que ser responsable de las decisiones, en la medida en que cada uno de estos corredores tiene servicio intermunicipal, tiene unas empresas autorizadas para cubrir los corredores y no podemos bajo alguna decisión resquebrajar ese equilibrio, digamos, entre oferta y demanda que hay en algunos de estos corredores y algunos con problemas de sobreoferta. Por ejemplo, el corredor entre Armenia y Calarcá es un corredor que inicialmente empezó a servirse con vehículos tipo automóvil, algunas decisiones permitieron cambiar automóviles por microbuses, entonces se cambiaron carros de 5 sillas a carros de 15 y se sobreofertó en términos de sillas el corredor y entonces hoy hay cierta sensibilidad a la operación, pero también tenemos que ser conscientes de esta realidad.

Por eso este es un tema que se planteó en el mes de septiembre también en uno de los congresos del transporte y nosotros en ese momento en el Ministerio veníamos analizando las particularidades del Eje Cafetero más las particularidades de otras regiones que tienen la misma problemática. Entonces, tenemos un caso en Chiquinquirá y los municipios de la conurbación como son Saboyá, Simijaca, San Miguel de Sema, que tienen casi las mismas connotaciones.

Para los que conocen Chiquinquirá, Chiquinquirá es un municipio alargado, está también a unas distancias entre 5 y 12 kilómetros con sus municipios cercanos y también hay un servicio intermunicipal con ciertas condiciones donde el transporte individual se ha posesionado en cubrir las necesidades a través de la planilla. Lo que yo le manifestaba previamente al señor Presidente de la Comisión, es que venimos estudiando el tema, no podemos pensar en que eliminemos la planilla de viaje ocasional en esta zona porque no sería equitativo frente al transporte intermunicipal autorizado, porque podemos entrar en el riesgo de que de manera desbordada se empiecen a ir casi todos los automóviles a buscar cubrir los corredores intermunicipales, porque las carreras de pronto internas dentro de estos municipios tienen un costo muy inferior al costo que pueden lucrarse al cubrir corredores intermunicipales. Lo que estamos estudiando sin que sea en este momento una decisión total y absoluta es que pueda estructurarse un modelo de planilla a un costo menor pero que permita tener el control para evitar que haya una afectación grande en el servicio intermunicipal pero que sí se pueda prestar de manera eficiente el servicio a los turistas que en algún momento requieren este servicio y que obviamente también tiene que haber conciencia del usuario de que el servicio en taxi como lo es en cualquier parte del mundo, es un servicio de exclusividad que tiene costo, que implica por su misma connotación que se cobre porque se desplaza exclusivamente una persona, porque se desplaza a las horas y bajo las condiciones que ese usuario imponga, pero obviamente de cara al potencial turístico del Eje Cafetero a la importancia que tiene el Eje Cafetero, pues debemos analizar el tema y debemos buscar una solución, pero una solución que sea equitativa con las demás regiones del país que igualmente están pidiendo un tratamiento igual.

Yo creo que pues esta es de manera muy resumida y concreta la respuesta a los puntos que fueron planteados al Ministerio y a la Dirección. Yo con esto, señor Presidente, pues terminaría, salvo pues obviamente las inquie-

tudes y preguntas que sobre el mismo tema tengan los honorables Representantes.

El Presidente:

Querido doctor Jorge Enrique Pedraza, hay unos Representantes a la Cámara que quieren hacer unas preguntas y unos interrogantes. El doctor Cotrina fue el primero que me pidió el uso de la palabra. Doctor Cotrina, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Gracias, señor Presidente. Primero que todo, quiero pues felicitar al doctor Buenaventura, citante a este debate tan importante, saludar al señor Secretario General, al doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago, al igual que al doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte y manifestar pues la gran preocupación que nos asiste porque no coinciden las estadísticas, oye uno la respuesta que le llega al compañero Buenaventura por parte de la Dirección General, la información que recolectó a través de la Contraloría y las informaciones que dan los medios de comunicación y hay algo preocupante y dice uno, "en casa de herrero, cuchillo de palo", porque en el Ministerio del Transporte nos exigen a los organismos de tránsito tener unos software con una información exacta y uno no entiende entonces qué pasa en el Ministerio, Secretaría General y la Superintendencia de Puertos porque existe preocupación cuando en el caso de la sanciones hay pues el mal rumor quizá de comparendos desaparecidos, siendo que estas estadísticas tienen que ser muy precisas y obedecen a empresas sancionadas, a empresas exoneradas o a empresas que están inmersas en un proceso de investigación. Pero yo creo que aquí no se trata de venir solamente a criticar al Gobierno sino a decirle al Gobierno que tenemos una oportunidad muy valiosa como es la que se está adelantando precisamente por el Ministerio de Transporte en cuanto a las reformas al Estatuto de Transporte y que ya se vienen concertando con los transportadores.

Toca el señor Director General unos puntos muy importantes que tienen que ver con las tarifas. La libertad de tarifas no es que sea perjudicial para la competencia desleal, quizá lo que ha faltado en esa libertad de tarifas es tener un organismo de control para que cada dos meses o no sé cada período las empresas pues estén dando a conocer sus tarifas de acuerdo a la estructura de sus costos, para que se establezcan de una manera equitativa y no de pie para una competencia desleal y de verdad que uno se queda extrañado, señor Secretario General, porque no se trata de hacer más leyes y leyes y leyes porque ya lo decía usted mismo en cuanto a los fondos de reposición, ya lo dice la Ley 105 del 93, la Ley 333 del 96, el propio Decreto Reglamentario 171 de 2001, el Decreto 3366 de 2003 y una cantidad de Resoluciones Reglamentarias como la 19199, la 709 y 364 que acaba de decir, pero que pensamos nosotros que lo que ocurre es que no existe una adecuada reglamentación por parte del Gobierno Nacional para la utilización o para el buen funcionamiento de estos fondos que están reglamentados para las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Entonces, yo creo que si bien es cierto Colombia es un país de leyes pues nos toca es aplicar lo que existe. Hablemos nada más de las modificaciones que ha sufrido el Ministerio de Transporte a través del Decreto 2153, lo mencionaba el señor Secretario General, ahí establece 20 territoriales; sin embargo, 12 departamentos quedamos por fuera de una manera injusta e inequitativa, el caso del departamento de Arauca al cual represento, Arauca los transportadores, los empresarios, tienen que desplazarse a la Dirección Regional de Cúcuta, pero no tenemos vías, la vía de la soberanía es una trocha que no hay cómo hacerlo y que el Gobierno hace oídos sordos para invertirle recursos a esa tan importante vía que comunica al departamento de Arauca con los Santanderes, le toca a los pobres transportadores que humillarse ante los Venezolanos, sacando una remisión, que van enfermos para que les puedan dar un permiso para ir de Arauca a Cúcuta a realizar este tipo de trámites, trámites que tienen que ver con las vinculaciones, desvinculaciones de vehículos, expediciones de tarjetas de operación, registros de carga, planillas de viaje ocasional, etc., etc., todos los trámites que debe cumplir un organismo de transporte como estas Direcciones Regionales. De ahí que yo le sugiero al señor Director General que se considere la posibilidad de que si bien es cierto por razones de racionalidad no se puede crear en los 32 departamentos estas Direcciones Territoriales por lo menos intentemos con convenios, con los municipios y los departamentos para que en cada organismo de tránsito sea municipal o departamental funcione una oficina del Ministerio de Transporte que le alivie a los transportadores estos gastos onerosos que tienen que hacer para desplazarse a otros municipios, a otros departamentos para realizar unos trámites como es el registro de un vehículo automotor o como es diligenciar cualquier trámite que necesitan para cumplir con sus funciones, para cumplir con su objeto social para la cual han sido creadas estas empresas.

Entonces quiero, con el mayor de los respetos, señor Secretario General, decirle porque desde hace muchos años cuando me desempeñé como Director de Tránsito y Transportes del departamento de Arauca le hice esa solicitud al Ministerio de Transporte, la creación de la Regional para Arauca, es que una cosa es estar uno diciéndolo acá desde Bogotá y otra cosa muy diferente es estar operando en cada una de las regiones. También se extraña uno, señor Secretario General, que los estudios de acuerdo con la Ley 105 en su artículo 5º le corresponden al Ministerio hacer los diferentes estudios para las ofertas o sobreofertas, las demandas de las regiones y esa Ley 105 está desde 1993, 13 años esperando estos estudios y no ha habido estudios por parte del Ministerio, muchas veces le ha tocado pagarlo a las propias empresas que no es lo justo porque la ley está reglamentando que tiene que ser el Gobierno quien establezca eso. Quiero de una manera también muy respetuosa, señor Secretario General, pues ahora que se está trabajando en el Estatuto de Transporte en cuanto a asignación de rutas que se considere la facilidad y la oportunidad que tengan todos y cada uno de los departamentos de Colombia de que por derecho propio se les asigne una ruta con la capital del país, porque es muy triste que en la mayoría de los departamentos no tienen empresas propias porque no pueden competir con empresas que ya tienen 15, 20 y 30 años y hasta más prestando el servicio en Colombia. Entonces, nunca los departamentos en el caso de Arauca, que está haciendo inversiones importantes en la ruta de los Libertadores, sería muy triste que el departamento de Arauca pavimentara su carretera y no tuviera derecho a tener una empresa porque siempre en los concursos, siempre en las licitaciones pues por ser empresas nuevas van a tener los peores puntajes y no van a tener acceso a tener su propia empresa.

De ahí que es otra de las solicitudes respetuosas, señor Director General, porque consideramos que el transporte es el sector más importante de nuestro país, departamento y municipio que no tenga transporte está condenado al atraso, departamento y municipio que no tenga vías siempre en realizar sus actividades como la explotación de sus propios productos, como el poder estar avanzando para que la economía de cada región sea más importante se requiere de eso, señor Director General. Es también importante decir que queremos apoyar a este Gobierno, queremos llegarle a este Gobierno no solamente con una cantidad de críticas sino con soluciones. En este momento por inclemencias del tiempo hace dos años se nos cayó el puente Banadias, ya se está trabajando, pero en este momento el puente Tocoraguas entre Tame y La Cabuya también se encuentra deteriorado, hemos escrito al Invías para tomar cartas en este asunto, porque los transportadores en cada una de nuestras regiones están ávidos de que nuestro paso por el Congreso de la República sea un paso fructífero para bien de este sufrido sector del transporte en el caso del departamento de Arauca.

Hay muchos interrogantes, señor Director General, pero no quiero seguir llenándolo de preguntas y preguntas sino decirle que cuente con mi concurso para apoyar en cuanto al Estatuto de Transporte y quiero, para finalizar, hacerles una invitación muy especial porque el viernes 11 de noviembre, perdón el viernes 10 de noviembre se llevará a cabo un Foro sobre las reformas al Código Nacional de Tránsito o la Ley 769, donde ya se está invitando a la participación a los organismos de tránsito del país, a los empresarios del transporte y por supuesto que al Ministerio, al Gobierno. Ese Foro sobre las reformas al Código Nacional

de Tránsito va a ser televisado de 8:00 a. m. a 12:00 m. y se transmitirá por el Canal Institucional. Por eso a todas las personas que estén interesadas en que esa reforma que va a tener el Código Nacional de Tránsito sea una reforma bien estructurada que tenga que ver con el peatón, que tenga que ver con los ciclistas, que tenga que ver con los motociclistas, que tenga que ver con los pasajeros, que tenga que ver con los conductores y precisamente también una de las cosas más difíciles, el talón de Aquiles, como son las infracciones, el régimen sancionatorio. Por eso esa invitación especial para que nos acompañen en este evento que va paralelo con las modificaciones, las reformas al Instituto de Transporte, porque si bien es cierto uno está dedicado al transporte, el Código Nacional de Tránsito tiene que ver ya específicamente es con los conductores.

De ahí, señor Director General y señor Superintendente, que cuenten con mi apoyo para el mejoramiento del tránsito y el transporte pero aspiramos también que el Gobierno también nos tienda la mano en las regiones que hemos sufrido durante mucho tiempo. Gracias, señor Presidente.

El Presidente:

A usted, doctor Cotrina. Tiene el uso de la palabra la doctora Gema.

Honorable Representante Gema López de Joaquín:

Gracias, señor Presidente. Bueno, la verdad es que el tema que se está tratando amerita mucha profundidad. Celebro que el doctor Buenaventura haya hecho estos cuestionamientos, creo que en la disposición que tuvo el doctor Jorge Enrique no le dio claridad a muchos aspectos, pero yo pienso que el más indicado es el doctor Buenaventura, que primero fue el citador y segundo, sabe mucho más del tema que muchos de los que estamos aquí. Yo me voy a dedicar, mi doctor Jorge, a decirle que a veces se plantean en las Comisiones y las cosas muy alegremente como bien lo decía el doctor Cotrina, que una cosa es estar detrás de un escritorio y otra cosa es estar en las comunidades. Doctor Jorge, vea, hace aproximadamente mes y medio le voy a decir un caso específico y quiero que tome nota de él porque voy a tener que ir a la Defensoría a qué sé yo, mire, aquí con el señor Ministro, que dio palabra de Ministro porque él dijo que me daba la palabra de gallero pero no le admití su palabra de gallero y le dije que aquí tenía era que dar la palabra de Ministro y esas palabras de gallero, entonces yo le planteé, entre otras cosas, entre unos contratos de vía que no le corresponden a usted sino que le hago mención es para que vea que no hay ni palabra de gallero, ni palabra de Ministro. En lo que compete a lo suyo, doctor, mire, hace dos años, hay una comunidad del municipio de Caloto, Cauca, solicitando un corredor y aquí lo expresé hace mes y medio, un corredor, doctor, de esos que usted hablaba entre el municipio de Caloto y Santander de Quilichao, ¿cuántos minutos hay entre estos dos municipios? Hay 15 ó 17 minutos y la gente tiene que transbordar en ese tramo, hay una empresa que hace el recorrido y es del Valle y va cuando quiere. ¿Qué ha planteado la comunidad? Tanto gente de Santander como de Caloto han organizado una especie de Cooperativa para hacer ese transporte pero después de casi un año el Ministerio le expide la Resolución 002487, hace un año del 14 de septiembre de 2005, solicitaban ellos unos documentos en esa resolución para que se pusieran de acuerdo los dos Alcaldes, qué sé yo, otros requerimientos, esos documentos según la comunidad fueron entregados aquí, el señor Ministro dejó encargado para solucionar ese problema al señor Andrés Guerra Hoyos y dijo en dos o tres días les solucionan el problema mi doctora.

He estado llamando a Invías, a todas las partes, nunca el señor Andrés se comunicó conmigo para solucionar el problema y hoy 25, después de que ayer volví a solicitar, hoy 25, envían un fax dirigido al municipio de Santander donde le establecen otras exigencias a la gente; es decir, un vía crucis, mi doctor, para una solución tan pequeña y lo peor es que, honorables Representantes, que en el documento que envían hoy les dicen, y el documento es del 13 de octubre, le dice que si en dos meses los Alcaldes no mandan los documentos que ahí requieren, van a archivar la solicitud de la gente, después de dos años, para solucionar un problema tan pequeño, doctor, tengamos que debatirlo en Comisión. La comunidad ha venido, todo lo que quiera, yo no quiero que hoy usted me diga vamos a hacerlo y vamos a dejar a fulano de tal porque igual daría la misma palabra de Ministro, de gallero, que no existe, yo quiero que se les solucione el problema a los maestros, la gente que viaja, que vive en Santander, mi doctor, y trabaja en Caloto, o viceversa tienen que parar en la mitad del espacio de los 12 minutos y ahí coger otro carro porque no tienen otro medio de transporte. Si fuera un tramo bastante grande diríamos, bueno, trasborden, pero es que son 15 minutos y no se les ha solucionado.

A pesar de toda la insistencia la gente tiene sus vehículos, tienen la voluntad, han establecido, incluso, tienen que a veces irse como escondidos para que la gente, no, no, llévenos hasta Santander, no, es que tengo que dejarlos aquí, tienen que irse así, casi violando las normas sabiendo que cuando les llegó a ellos la resolución en septiembre creyeron solucionado su problema, pero no han querido solucionar, doctor, y es la segunda vez que expongo el tema. Qué pena, compañeros, como que vuelvan a escuchar el rosario y creo que vuelve otro funcionario y tendré que volver a exponer el tema.

Y debo ya en últimas acudir en otra instancia, hacer una acción de cumplimiento o qué sé yo, porque no solucionan los problemas. Entonces, este es un claro ejemplo del departamento del Cauca y que quiero, doctor Jorge, con todo el respeto que usted me merece y con el respeto que se merece la comunidad de Caloto y de Santander, que de una vez por todas que nos solucione este problema que vendría a beneficiar muchas comunidades. Mire, es que Santander es el segundo municipio del departamento del Cauca y Caloto es otro de los municipios de mayor población del departamento, cosa que el transporte es continuo; es decir, carritos que hacen el transbordo van cada 5 minutos, entonces no hay derecho a que la gente tenga que hacer eso. Doctor, le pido de manera muy respetuosa en representación de estas comunidades que me solucione a la mayor brevedad este problema y que no le pongan tanta traba a la comunidad, que no le pongan tanta traba sabiendo que son cosas que se pueden solucionar; mi doctor, por favor tenga un poquitico de pesar, si se puede llamar así, de estas comunidades que están pidiendo a gritos este corredor. Muchas gracias.

El Presidente:

A usted, doctora Gema. Tiene el uso de la palabra el Representante a la Cámara Bérner Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Gracias, Presidente. A ver, yo creo, Presidente, lo primero sería como que establezcamos hasta qué punto vamos con este debate al señor Director General de Tránsito y Transporte para que podamos también mirar la otra parte del debate; es decir, el Superintendente de Transporte, que se han hecho unas denuncias muy serias y muy documentadas y lo veo muy acucioso al Superintendente a estas horas recogiendo información o si dejamos ese debate para otra oportunidad. De lo contrario, Presidente, que establezcamos hasta qué punto vamos con este debate, hasta qué horas, porque ya llevamos casi tres horas en este.

El Presidente:

Mi querido doctor Zambrano, usted es el que me dice hasta qué y los Parlamentarios me dirán hasta dónde quieren el debate; estamos y comenzamos con el doctor Jorge Enrique Pedraza, que yo creo que hay unos interrogantes, yo por lo menos ya voy allí allá a sentarme, le voy a pedir al doctor Cotrina que me reemplace porque tengo también unas inquietudes a pesar de que no están en el cuestionario, pero tengo unas inquietudes; es decir, ustedes son los que deciden si escuchamos al doctor Alvaro Hernán Cardona en otra ocasión o no, ustedes son los que toman la decisión, el citante es el que decide sobre eso.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

De lo contrario, Presidente, tendríamos que oír al señor Superintendente.

Honorable Representante Buenaventura León León:

A ver, señor Presidente, yo quiero plantear una moción de orden, de conformidad con la Ley 5ª, cómo es el procedimiento en estos

debates, hablan los citantes, hablan los funcionarios citados y posteriormente hablan los demás Parlamentarios. Yo creo que aquí y en aras también a tener una cortesía con el señor Director, porque como dice el doctor Bérner, hicimos unos señalamientos y a mí me parece que es importante darle la palabra al doctor Cardona para que él también tenga la oportunidad de explicar. De pronto sus explicaciones son satisfactorias, de pronto no, pero me parece que lo que debemos hacer en aplicación a la Ley 5ª del 92, que así lo determina, es darle la palabra a los citados, ya se le dio la palabra al doctor Pedraza, ahora al doctor Cardona, porque yo no me sentiría tranquilo de que en la Comisión hagamos un debate, hagamos unos cuestionamientos y paremos ahí la sesión y no le demos la oportunidad a los funcionarios, me parecería eso como falta de cortesía parlamentaria. Yo le pediría, señor Presidente, que en aplicación a la Ley 5ª se le dé la palabra al doctor Cardona como Superintendente citado, a ver que nos amplíe las explicaciones frente al cuestionario, lo que se ha planteado en el día de hoy y después intervenimos todos. Ahí sí, si no alcanza el tiempo, pues ya la Comisión en su sabiduría mirará si aplaza y continúa para una próxima oportunidad o termina la sesión. Gracias, señor Presidente.

El Presidente:

A usted, mi querido doctor Buenaventura. No, yo también soy citante, entonces también tengo derecho a hablar sobre el tema. Yo sí tengo unas preguntas, así como usted tuvo la oportunidad, doctor Buenaventura, de hacer unas preguntas y un cuestionario, unas interrogantes que no las tenían ahí, yo también quiero hacer unos interrogantes referentes a eso, por eso le decía al doctor Cotrina que ahora con mucho gusto yo para que presida sobre el tema.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Erazo:

Presidente, pero es simplemente para poder establecer, porque tengo unos interrogantes, ustedes son los citantes, entonces lo correcto es que usted formule sus cuestionamientos. Ya habló el señor Director General y posteriormente el otro citante, entonces me reserva mi inscripción, señor Presidente.

El Presidente:

Lo que hay que redondear es que el doctor Pedraza ya ha contestado de las grandes preguntas interrogantes y ahora seguimos con el segundo ciclo que es con el Doctor Alvaro.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Tiene el uso de la palabra el doctor Faber Giraldo como citante a este debate.

Honorable Representante Héctor Faber Giraldo Castaño:

Muchas gracias, señor Presidente. Agradecerle al doctor Pedraza y al doctor Alvaro la citación que hoy les hacíamos y que ha contestado en su gran mayoría los interrogantes y preguntas que yo hacía, pero se me quedó también en el tintero y esta semana tuve una reunión con unas empresas que prestan servicio público en mi departamento, tiene que ver con el caso de los Willys. Los Willys son unos vehículos que son tradicionales principalmente en mi departamento y en el Eje Cafetero, son mixtos y tiene que ver con carga y pasajeros y aún más, bajan de la zona de la cordillera por medio de un subsidio que se le da a los alumnos, bajan los alumnos de la cordillera a los planteles educativos en el municipio. El gran interrogante de todos los dueños de los Willys y de las empresas es: Qué va a pasar con ellos cuando haya reposición de equipos, si los únicos vehículos que suben a esa cordillera y prestan ese servicio son los Willys y aún más, se preocupan porque ha sido el patrimonio de muchas familias por muchos años y hacen una solicitud expresa.

Por qué no hacemos un mecanismo, doctor Pedraza, para que esos vehículos también no desaparezcan y queden como patrimonio familiar, primero, y se le cambie de servicio público a servicio particular y aún más la Asamblea Departamental del Quindío hace unos dos meses o mes y medio los declaró por medio de una ordenanza como patrimonio cultural del Quindío, no podemos atropellar a estas familias, a estos conductores y a estas empresas que han prestado durante muchos años ese gran servicio y que ahora los vamos a sacar a patadas, a patadas, como se dice vulgarmente, de un derecho, de una tradición, de una cultura y fuera de eso un sostenimiento económico por muchos años, desde el 40, donde vinieron estos vehículos, estos vehículos que le han prestado ese gran servicio a los campesinos, a la cordillera y a la comunidad. Ese es mi gran interrogante de ¿cómo podemos buscar esos mecanismos? Para cambiarles de servicio y quede para las familias y que sigan, que muchos de esos dueños de esos vehículos son administradores de fincas o son dueños de fincas que tienen ese carro al servicio y no los han podido cambiar a servicio particular y tienen el gran temor de que se les dé de baja y se queden sin ningún patrimonio económico.

El otro es el que tiene que ver con una problemática que hasta hace poquito me llegó el comunicado del jurídico del Ministerio de Transporte, el doctor Leonardo, con una problemática que tenemos ahora los calarqueños, mi pueblo, mi tierra natal, mi terruño, donde el señor Alcalde sacó un decreto y no deja que los buses del servicio público, las busetas, las microbusetas, entren a Armenia y los dejen afuera, los dejen afuera de la zona urbana del municipio de Armenia, así como lo decía la doctora Gema, tiene que dejarlos a la entrada del municipio de Armenia y donde nuestro municipio está, como lo decía usted, ahora a cinco minutos de Armenia. Esa terquedad del señor Alcalde ha llevado a que las empresas prestadores de servicio lleguen hasta la entrada de Armenia y el usuario tenga que pagar doble pasaje para ir al hospital de la zona o para ir a la Universidad del Quindío o para ir a la oficina de cualquier entidad pública, donde se gana el mínimo y anteriormente pagaba mil pesos por el pasaje y ahora tiene que pagar dos mil o tres mil o cuatro mil pesos de una carrera o tiene que montarse en otro bus para poder volver a pagar otra vez el pasaje que le sirve para pagar de pronto ese día para no volver a Calarcá o para poder comprar una panela más y le están quitando ese derecho con la terquedad del señor Alcalde David Barros Vélez, que siempre ha atropellado y que siempre ha visto a Calarcá como el enemigo de ellos.

Y aún más grave, señor Director General de Tránsito, le dice las empresas de Calarcá que no entren a Armenia como Courcal, Transcacique, pero a Buses Armenia y a Coburquín sí los deja entrar y están prestando el mismo servicio de Calarcá a Armenia.

Esa denuncia se la hago para que por favor tenga en cuenta y nos ayude a solucionar ese problema. Presentamos una tutela, la ganamos los ciudadanos y las empresas transportadoras de Calarcá y hoy volvemos otra vez porque está apelando la decisión y entonces le digo a usted que tome, tome posesión de esa problemática tan alarmante porque han querido los ciudadanos de Calarcá llegar a tomar represalias con cierre de vías y tomarse las vías de Armenia. No queremos que la población, que es calmada, que es de gente buena, que es de campesinos y de gente civilizada, entre a tomar posiciones que no le van a convenir ni al Gobierno Nacional, ni al departamento del Quindío, ni a Armenia, ni a Calarcá, por el solo hecho de la terquedad de un Alcalde que piensa que lo que él dice y lo que él hace es la última palabra. Muchas gracias.

Honorable Representante Néstor Homero Cotrina:

Muchas gracias, doctor Faber.

Y siguiendo con el orden, de acuerdo con lo que manifestaba el doctor Buenaventura, entonces le decimos al doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos y Transporte, que haga uso de la palabra para responder de acuerdo al cuestionario que presentaron los citantes. Bienvenido, doctor Cardona.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

Yo también presento un saludo muy cordial a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara y por supuesto a todos ustedes, señores Representantes, que en buena hora y en ejercicio, así lo reconocemos en la Superintendencia el control político, nos han citado para que absolvamos un cuestionario que se presentó el 6 de septiembre en la Proposición 006 y que fue adicionado en lo que tiene que ver con la Superintendencia con 23 preguntas el 25 de septiembre y con 3 preguntas más el 11 de octubre y adicionalmente, que atendimos con, como se le sugirió respetuosamente al honorable Representante León Buenaventura, con dos abogados que él tuvo a bien de-

signar para que nos visitara en la Entidad y poderle suministrar mayor información, los que solicitaron a su vez que se les enviara a su correo electrónico información, que me informan efectivamente así sucedió. De hecho yo hablé con los abogados y los atendí personalmente en alguna ocasión y ahora también, pues, trataré de darle respuesta a algunas de las observaciones que el honorable Representante León Buenaventura nos ha hecho, con base en el informe de la Contraloría General de la República que desde ahora subrayo, corresponde a la vigencia 2005, esto es, el 1º de enero de 2005 al 31 de diciembre de 2005.

Es importante anotar eso porque yo me posesioné el 1º de agosto de 2005, me tocó cerrar el año 2005, como podrán comprender y atender la Comisión de la Contraloría que terminó en el mes de marzo o abril del presente año, con un informe que recibimos en el mes de junio, un informe al cual se le hicieron un serie de observaciones, tantas como pueda indicar este anillado que tengo en mis manos, puesto que muchas de las informaciones de la Contraloría fueron discutidas, controvertidas por la Superintendencia y tanto así que culminaron con un Plan de Mejoramiento que aquí está, que fue aprobado el pasado 20 de octubre en un comunicado radicado en la Superintendencia de Puertos. Este es el Plan de Mejoramiento que ya la Contraloría nos aprobó.

Así que voy respondiendo con, yo les pido que tengan un poco de paciencia pero dado que algunos de los cuestionamientos no fueron incluidos en los cuestionarios originales, pues yo voy a ser de pronto desordenado, les ruego que excusen un poco ese desorden pero el Plan de Mejoramiento o mejor respondo a una de las preguntas: ¿Qué hemos hecho frente a las observaciones de la Contraloría? Pues discutirle a la Contraloría dentro del procedimiento que ella misma tiene establecido en las resoluciones internas, discutir con ellas en varias mesas de trabajo las observaciones que nos hicieron, porque no las aceptamos, la Contraloría algunas las acogió, termina con la presentación de un proyecto de un Plan de Mejoramiento que presenta la Superintendencia de Puertos y Transporte y ese Plan de Mejoramiento, recién ahora el 20 de octubre nos llegó el comunicado y así fue radicado en la Superintendencia, pues fue aprobado por la Contraloría General de la República.

Yo quiero, antes de volver a ese tema, advertir lo siguiente: Yo tengo aquí un cuadro que presentamos por cierto en la rendición pública de cuentas a la que nos convocó el señor Ministro de Transporte en el Auditorio de la ESAP en dos sesiones de trabajo a todos los que hacemos parte del Ministerio del Transporte y de las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio. Este cuadro que tengo aquí es un resumen de los resultados de la Contraloría correspondiente a los informes de 2002, 2003, 2004 y 2005; subrayo una vez más que el informe al cual se ha hecho referencia en varias ocasiones el honorable Representante Buenaventura corresponde al último, al que se presentó en mayo de 2006, pero correspondiente a la vigencia 2005. En este cuadro y esto no lo vayan a tomar como un consuelo de tontos, en lo absoluto, se resalta cómo la Superintendencia en la gestión que realizó en el año 2005, de la cual a mí me corresponden los últimos 5 meses del año, mejoró sustancialmente. Si bien es cierto, como bien lo anotó el honorable Representante, hay que aceptarlo, la Contraloría decidió no fenecer la cuenta, pero miren esto, en el informe correspondiente a los años 2003 y 2004, la Contraloría anotó 90 hallazgos negativos en el informe de 2005; o sea, en la vigencia 2005 bajamos a 32 en el pasado informe, hubo un hallazgo de carácter fiscal, que es la responsabilidad de la Contraloría, en el informe de 2005, vigencia 2005, ninguno, la calificación que hace la Contraloría de acuerdo con un cuadro que ellos tienen, una cosa que ellos denominan Matriz de Dictamen, la calificación mejoró de A23 a A32; de negativa absoluta pasó a con salvedades y en el porcentaje de acciones cumplidas de la Contraloría en el examen que hizo para la vigencia 2003, 2004, observó la Contraloría que la ejecución llegó apenas al 64% de las acciones del Plan de Actividades y en el año 2005 o el informe correspondiente a la vigencia 2005 el porcentaje llegó al 71%.

Ya volveré sobre el informe de la Contraloría, yo quiero es ir agotando poco a poco algunos de los temas que fueron objeto de la citación y de verdad yo quiero anotar, como bien lo anotó alguno de los honorables Representantes, nos ha tocado correr para conseguir el informe de la Contraloría, la discusión de las observaciones de la Contraloría y el Plan de Mejoramiento para cumplirles a ustedes, cumplirle, honorable Representante, con su deseo que le absolvamos algunas inquietudes, pero para tener un contexto y me puedan entender mucho lo que les voy a explicar adelante, es necesario, mostremos primero el otro, para poderme centrar en este, contarles algunas cosas para que tengamos en cuenta de lo que se trata la Superintendencia, porque es que, por ejemplo, el honorable Representante Buenaventura advierte con toda la razón que el total de vigilados de la Superintendencia llega a 6.496, lo vamos a ver en un cuadro posterior, pero 6.496 vigilados son doblemente vigilados. Hay que tener mucho cuidado, honorables Representantes, que son doblemente vigilados, lo tradicional es que la vigilancia de la Superintendencia se centre en una vigilancia que hemos denominado o hemos conocido como vigilancia objetiva. ¿Qué tiene que ver cómo una empresa de transporte, en cualquiera de los modos, acuático, terrestre o aéreo, en cualquiera de los medios de los modos, en cualquiera de los nodos, en la infraestructura? ¿Cómo presta el servicio de transporte al ciudadano en cuatro indicadores que debe establecer la Superintendencia, seguridad, calidad, libre accesibilidad, que es un tema en el que estamos retacando mucho ahora y por supuesto la continua prestación del servicio.

Pero en el año 2001 y 2002 esto es muy importante tenerlo en cuenta, la Superintendencia recibió de parte del Consejo de Estado, no por la legislación y no por la delegación del señor Presidente sino por vía de jurisprudencia recibió otro aspecto a tener que vigilar de las empresas, porque el Consejo de Estado dijo que también teníamos que vigilar los aspectos societarios de empresas unipersonales o de cooperativas cuyo objeto social principal tuviera que desarrollar el servicio de transporte.

De tal manera que las competencias que ejercía la Superintendencia de Economía Solidaria y las que ejercía la Superintendencia de Sociedades se recibieron entre el año 2001 y el año 2002, acatando las sentencias del Consejo de Estado.

¿Por qué es importante este dato? Primero, para reevaluar la cantidad de responsabilidad que tiene la Superintendencia. Segundo, para reevaluar las responsabilidades de la Superintendencia con una planta de personal que recibió en el año 2000 cuando la antigua Superintendencia General de Puertos fue trasformada para recibir con la misma planta el resto de responsabilidades y también importante, porque yo les voy a mostrar a ustedes unos documentos que justificaron la contratación de este año con base en la eliminación de un convenio con las Naciones Unidas a través del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas y que fue necesario justificarle a Hacienda para que nos diera los recursos. Con eso yo puedo responder algunas de las preguntas que tienen que ver con el tema de presupuesto, así que hay que tener en cuenta eso con total claridad. Son dos tipos de vigilancia, así que a cada vigilado se le hace doble vigilancia. Con este cuadro lo que tratamos de mostrar es una cifra que ya mostró, ya indicó el honorable Representante León Buenaventura y es del total de vigilados y cómo los vigilados en la Superintendencia están repartidos por las competencias establecidas en la normatividad y por las delegaciones del señor Presidente en unos Superintendentes Delegados, Concesiones e Infraestructura y Tránsito y Transporte Terrestre Automotor. Como ustedes se pueden dar cuenta y esto va a ser muy importante para el tema de comparendos, lo que aquí han denominado comparendos, que no son comparendos, ya lo vamos a aclarar, hay que tener en cuenta que el 79% de los vigilados, el 79% de los vigilados, pues, pertenecen al modo terrestre y en concreto del transporte automotor, 79% sobre los cuales hay que ejercer la doble vigilancia. Yo quiero anotar aquí una cosa importante: Cuando la Superintendencia recibió por vía del Consejo de Estado la necesidad de tener que ejercer la vigilancia de tipo subjetivo, la Superintendencia no tenía en su estructura un Organo, un Ente, una Dependencia que vigilara ese aspecto y las competencias en manejo de infracción de informes, de infracción al transporte, como realmente se deben llamar lo que aquí hemos denominado compa-

rendos. También se recibieron del Ministerio del Transporte con posterioridad. La situación de la Superintendencia, hay que anotarlo, es muy difícil, es una información, mire, es muy importante decir esto, no solamente en el informe que a buena hora ha traído a colación el honorable Representante León Buenaventura. No solo en ese informe la Contraloría ha hablado del problema estructural de la Superintendencia, por solo darles un ejemplo, yo tengo aquí los informes de 2001 y de 2002 de la Contraloría, 2001 y 2002 y he subrayado ahí para no detenerme en que ya la Contraloría advierte de los problemas estructurales que tiene la Superintendencia.

En respuesta a eso, ¿qué ha hecho la Superintendencia, con el apoyo del Ministro? Lo que ha hecho la Superintendencia es elaborar 7 proyectos de reestructuración, 7, y en este momento con la aprobación del señor Ministro también y muy oportuno, con ocasión de uno de los temas que acaba de tocar mi antecesor, el doctor Jorge Pedraza, que es un proyecto de ley que tiende a mejorar, primero, a unificar y a mejorar, a racionalizar el proceso sancionatorio todo el proceso sancionatorio que adelanta la Superintendencia, todo el proceso no solamente en materia de transporte terrestre, sino en materia de transporte acuático y aéreo, unificar lo que es el proceso sancionatorio. Pero mire la situación de la Superintendencia, el cuadro creo que lo dice todo, todo, ahí estamos contando en el caso de la Superintendencia de Puertos, no solamente la gente que teníamos al período y que elaboramos el cuadro, la gente que teníamos en planta, sino además por contrato y a pesar de eso la diferencia es abismal solo por compararnos con una Superintendencia como es la nueva Superintendencia Financiera, resalto y por eso era necesario hacerle la advertencia que la vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transportes sobre sus vigilados es doble, es doble y esta situación dramática se acrecienta cuando vemos el presupuesto que recientemente fue aprobado por el Congreso de la República para ambas Entidades, donde la Superintendencia Financiera sube a 170 millones de pesos por vigilado, por tener un indicador y nosotros apenas subimos 100 mil pesos por vigilado, presupuesto para hacer nuestra labor.

Honorables Representantes, ustedes a través del Representante Buenaventura preguntaban, ¿qué hemos hecho, qué tanto hemos hecho en la Superintendencia para mejorar tantos señalamientos que se le hacen?

Yo voy a mostrarles y por pura casualidad la verdad lo traje, esto está en otra presentación, como pueden darse cuenta, lástima que no se vean bien, pero quiero mostrarles un comparativo de cómo encontramos la Superintendencia en materia de archivo y cómo ha venido mejorando en materia de archivo, porque tengo que contestarle al honorable Representante una pregunta más adelante y es qué hacemos en materia de mejoramiento en el tema de la atención en los informes de infracción al transporte terrestre. Mire, estas son puertas metálicas y la diferencia entre archivo como estaba y aún tenemos gran cantidad de elementos así, miren cómo hemos venido mejorando, hemos estado haciendo readecuaciones físicas importantes en las cuales están involucrados sistemas de mayor seguridad. Finalmente aquí miren cómo encontramos las áreas de los edificios y cómo estamos tratando de encontrar. Esta área es fundamental para responder otra pregunta y de una vez la voy haciendo. En el tema de notificaciones esta es la ventanilla de notificaciones, bajamos un piso a la ventanilla de notificaciones pensando en el usuario, porque adicionalmente a eso y me parece muy importante porque ampliamos el lugar de archivo de las resoluciones que se deben notificar, porque es que la notificación, como bien lo anotaba el Representante Buenaventura, es muy compleja, no es solamente, ustedes lo saben que son abogados, no solamente enterar a alguien de la existencia de una acto administrativo, hay que entregarle copia del acto administrativo, hay que entregar copia del acto administrativo, entonces era importante hacer esas adecuaciones y adicionalmente a eso les comento que el corredor que ustedes vieron tiene que ver con el principio de una serie de adecuaciones que tienden a mejorar justamente las áreas que hoy tiene a disposición la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre. La idea es unificar el sitio donde está toda la Delegada, no solamente el tema de infracciones, sino mejorar, ahí no hay fotografías de unas áreas que ya hicimos, que tienen ya todo el cableado y la instalación lista, inclusive el sitio adecuado, esperamos para con el presupuesto del año entrante instalar unas cámaras de vigilancia, porque hemos tenido que mejorar mucho el tema de seguridad. Ya les voy a contar.

Estos son algunos documentos, insisto, lástima que las gráficas no se vean tan claras, pero estos son algunos documentos que yo quise por eso escanearlos para mostrarlos de la gestión que tuvimos que iniciar, el primero, el 31 de agosto de 2005, yo me posesioné, repito, el 1º de agosto, gestiones que tuvimos que realizar para conseguir los recursos, recursos que justificaran la contratación de personal en la Entidad y fortalecer, mejor, contar con personal para atender esas funciones nuevas que la estructura de la Entidad no permitía, el tema societario, el tema de los informes de infracción al transporte y otros, en esas cartas. Además, cuando yo recibí la Entidad, la Entidad contaba con una cosa muy buena, que era un Convenio con las Naciones Unidas a través del programa de Desarrollo de las Naciones Unidas, el PNUD, que facilitaba el tema de la contratación, porque eso le permitía a la Superintendencia contar con mayor número de personas sin que eso pudiera entrar en riesgo de una contratación paralela. Entonces, empezamos el 31 de agosto de 2005 a empezar a justificarle a Hacienda que necesitábamos suplantar, reemplazar, los recursos que otrora nos daba Naciones Unidas porque era en adelante cuando terminara el convenio, era necesario a partir del 1º de enero de 2006 hacernos cargo de toda esa nómina, pero con presupuesto de la Nación.

Ahí están las cartas desde el 31 de agosto, ahí hay una nota que me parece muy importante señalar, que es la del Oficio del 5 de octubre en donde yo he resaltado cómo se planteaba, se planteó por parte de la Oficina de Planeación de la Superintendencia, la necesidad de contratar, etc., no solamente recurso humano, sino recursos tecnológicos, solo se planteaba ahí por la Oficina de Planeación la necesidad de por lo menos 131 personas para poder resolver estas necesidades.

Finalmente, nosotros el 25 de octubre terminamos enviando una última comunicación, en octubre 25, en la cual hicimos una justificación de la contratación advirtiendo para dónde iba destinado, si ustedes alcanzan a leer esos documentos verán que están destinados precisamente a lo que les he mencionado, el tema de lo que normalmente se llama comparendos, el tema de grupo societario; o sea, atender todo el tema de cooperativas y atender todo el tema de empresas unipersonales y sociedades. Pasemos a informes. Aquí hay necesidad de que para empezar a hablar del tema del cuestionario, que es el tema de lo que se denominó comparendos, yo haga, ya con esa primera precisión, haga otras. Primero, yo les pido el favor de que no hablemos de comparendos y quiero aclararles ese tema. En materia de tránsito un comparendo, como su nombre lo dice, lo que hace es que cuando el guarda de tránsito, fíjense que no hablo de Policía de Trasporte de Carreteras.

Cuando el guarda de tránsito le entrega a usted un comparendo, lo que está haciendo es citándolo a que usted se presente ante la autoridad de tránsito, tiene una ventaja y es que a usted le dan la opción de que pague la multa y paga la multa y hasta ahí llegó el comparendo, si usted paga la multa hasta ahí llego el comparendo y tiene la ventaja también de que el que no quiere pagar dentro de los días que están señalados, tiene la posibilidad ante el Inspector de Tránsito de discutir el tema. Según informaciones, voy a dar algunos datos aproximados de lo que presentó en el último Consejo Intersectorial de Seguridad Vial en el Ministerio de Transporte; el 54% de los comparendos son pagados; o sea, que la autoridad de tránsito queda con 46% restante. Tan solo el 46% de un gran total de los miles y miles de comparendos que en el país se expiden. ¿Por qué es importante tener en cuenta que es un informe de infracción? Porque lo que nos llega a la Superintendencia son informes de infracción y no comparendos, por eso el Representante Buenaventura se preocupa de que qué pasa con las notificaciones, porque a nosotros nos toca notificar, cada informe de infracción que la Policía de Carreteras le envía a la Superintendencia, es necesario que se adelante para que el ciudadano pudiera pagar por adelantado un proceso sancionatorio, con

lo cual le subrayo que el informe de infracción al transporte que le llega a la Superintendencia no es y así lo ha reconocido la Contraloría General de la República, no genera un título cobrable a favor del Estado colombiano, hay que adelantar el proceso, todos los informes de infracción deben adelantarse por parte de la Superintendencia, un procedimiento para que el ciudadano pague, para saber si tiene que pagar.

De tal manera que no es que se puso el informe de infracción y el ciudadano tenga la posibilidad al otro día de ir a pagar; el 100% de los informes de infracción hay que adelantarlos a través de un procedimiento, ese procedimiento a seguir, que está en el cuestionario y la primera advertencia también la hicimos, tengan en cuenta esto, ese procedimiento es un procedimiento administrativo sancionatorio, implica notificaciones, ya les diré lo que la Superintendencia ha hecho para mejorar el proceso de notificación, las irregularidades, las presuntas irregularidades, que el honorable Representante Buenaventura mencionaba respecto a unas publicaciones, se dieron en la vigencia del 2005, ahora me refiero a ello, pero es importante señalar que nos toca notificarle al presunto contraventor, notificarle que ha llegado a la Superintendencia un informe de infracción, correr pliego de cargos, otorgarle diez días hábiles para que descorra los cargos, esto es, que conteste los cargos y solicite la práctica de pruebas, entrar a resolver sobre esa práctica de pruebas, elemento muy importante en el procedimiento para el tema de caducidad a lo que les voy a mencionar ahora.

Luego, con base, practicadas las pruebas, tomar una decisión de primera instancia, la toma la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre, se le brinda al sancionado en ese caso, porque uno supone que el que no es sancionado pues no interpone recurso, la posibilidad de interponer recurso de apelación ante el Despacho del Superintendente. Si es finalmente confirmada esa sanción, pasa a jurisdicción coactiva para que haga el cobro preventivo y ya les mostraré que la mayoría de las empresas no pagan, sino que hay que cobrarles y la Superintendencia además de todo eso que tiene que hacer, tiene que cobrar, tiene que adelantar un proceso de jurisdicción coactiva, cada caducidad, cada archivo por exoneración o mal diligenciado el comparendo, hay que adelantar el proceso, parte de las sugerencias que hemos hecho al interior de la Superintendencia para trasmitírselas al Ministerio en la socialización que va a hacer del proyecto el régimen sancionatorio tiene que ver con eso, ver cómo evitamos que haya necesidad de adelantar tanto proceso sancionatorio para incluso en los casos en que un informe de infracción de la Policía de Carreteras esté mal diligenciado o tener una manera simple de que el ciudadano, bueno, la empresa, que reconozca que el informe de infracción corresponde efectivamente a una infracción, acepte y pague la infracción correspondiente.

Una de las dudas que asaltan ahí, a propósito, cuando se hace la contabilización, porque muchas personas dicen, es que si no se han adelantado, ejemplo, 30.000 informes de infracción a través de procedimiento, se ha perdido para el Estado X suma de dinero, eso no es factible. ¿Por qué? Por dos razones. La primera, porque hasta que no se culmine el proceso uno no puede hablar de sanción. La segunda, porque uno puede decir, si usted va a hablar de una cifra, por ejemplo, 10 mil millones, yo podría hablar de 20 mil, porque así como le puedo poner la multa mínima, yo le puedo poner la multa máxima y entonces, ¿el cálculo dónde lo hacemos? De hecho la Superintendencia, una cosa bien importante que deben saber, optó de tiempo atrás y lo hemos mantenido, imponer siempre, tratar de imponer una suma igual para todo tipo igual de infracción, para que no haya problemas del ciudadano alegando que frente a uno hubo un recargo de parte de la acción de la Superintendencia y frente al otro no la hubo, frente a conductas iguales, sanciones iguales, es lo que se ha propuesto la Superintendencia.

Entonces, yo les subrayo, el informe de infracción no es un título a favor del Estado. ¿Cuántos informes por infracción –estoy recapitulando un dato que dio el doctor Buenaventura– ha recibido la Superintendencia? A septiembre de 2006, 94.752 informes. ¿Qué tipo de informes por empresa? Vea, muy importante que tengan en cuenta esto, la mayor cantidad de informes de infracción por tipo de empresa, por tipo de empresa, es carga con el 62.99%, carga 62.99%. De hecho la información que le pasamos al doctor Buenaventura, nos hizo una pregunta muy concreta que fue: ¿Cuál es el mayor tipo de infracción que se comete? Y le respondimos diciéndole que las dos primeras son permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el trasporte de mercancías con peso superior al autorizado. Segunda conducta de mayor frecuencia, además del manifiesto de carga, no portar durante la conducción los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías e incluso la prestación del servicio excediendo la capacidad, bueno esa es para pasajeros, la capacidad transportadora autorizada.

De tal manera que muy importante tener en cuenta también, para efectos de unos resultados que les voy a mencionar, algunos de los cuales van a estar en los acetatos, otros lamentablemente no están allí, no alcanzamos a meterlos, empezar a mirar cuál es realmente la situación de la Superintendencia. En este tema antes de darles ese dato, tengan en cuenta esto, aperturas por informes, estos son los datos por año, 2004, 2005 y lo corrido de 2006 a septiembre, ustedes pueden decir que ese dato es poco; es poco si uno lo mira solo y es poco el siguiente dato, el siguiente dato que es el de investigaciones archivadas, si usted lo mira solo también es poco, también es poco porque esas son apenas unas actuaciones de los 94 mil informes de infracción unos son caducados, otros son archivados, otros son sancionados, otros son exonerados, otros nos toca decretar cesación de procedimiento, porque hay algún vicio de nulidad. Por ejemplo, hemos encontrado, hemos aceptado, vea, el Ministro siempre nos dice que hay que decir las cosas como son, tiene razón, nosotros acabamos de aceptar una posición de Colfecar en el sentido de que los procesos sancionatorios que venía adelantando la Superintendencia, donde tratándose del cambio de las condiciones económicas pactadas para el transporte varíen por debajo de la denominada tabla de fletes, allí la conducta debe generarse de manera solidaria. Así lo establece el Decreto 3366 de 2003; es decir, que debíamos vincular al propietario del vehículo al generador de la carga y a la empresa transportadora.

Nosotros aceptamos recientemente la posición de Colfecar en el sentido que sus procesos son nulos y vamos a proceder a declarar la nulidad en aquellos casos en donde el proceso no pueda ser corregido; nos toca hacerlo y nos toca hacerlo para garantizar el debido proceso señalado en la Constitución. La advertencia que nos hacía el Representante Buenaventura respecto al tema de notificaciones, se refería justamente a eso, una indebida notificación y el proceso se cae. Pero no practicar una prueba que es muy importante para el tema de caducidad, no practicar una prueba solicitada y que sea conducente, pertinente para demostrar la exoneración de responsabilidad de la empresa que está involucrada en un proceso sancionatorio, conlleva a la violación del debido proceso, sin lugar a dudas y parte de la respuesta del alto número, Representante, del alto número de caducidades en los procesos sancionatorios está en eso. Acepto que por la infraestructura que contamos los términos de los tres años, pues pasan y no logramos atender esos procesos, pero sería muy bueno, yo estoy con la tarea de hacerlo una vez saquemos adelante un ajuste en el sistema de información institucional, establecer los procesos de lo que está caducado. ¿Cuántos procesos caducados que iniciada la investigación no pudimos culminarla, practicando pruebas que los abogados de las empresas solicitan y reiteran? Y frente a esos autos de negativa de pruebas proceden recursos y yo quiero, ni menos faltaba que esto sea la excusa, no, no es una excusa, deberíamos, como seguramente sí aquí estuviera un Magistrado, diría lo mismo, deberíamos de fallar aunque sea para exonerar el 100% de lo que nos llega, lo acepto, así debe ser, esa es la responsabilidad, debería ser así, pero hablo de un Magistrado. ¿Por qué? Porque si vamos a la Rama Judicial y a cualquiera de las personas o entes que impartan justicia administrativa o judicial, encontraremos que la figura o de la caducidad, como en este caso, o la figura de la prescripción, como en el caso judicial y contencioso opera, opera y opera a favor del ciudadano.

En el caso nuestro de las empresas de transporte a las que en el término señalado por la ley no se le establezca, no se le logre demostrar la responsabilidad por parte del Estado, admito, siendo el deber del Estado; por eso a mí me parece muy importante que se haga otro tipo de análisis sobre el tema de comparendos.

Mire, vamos a mirar, el cuadro de sanciones proyecto anual, yo quiero mencionar un cuadro, insisto, no lo alcanzamos a meter, pero aquí esta a su disposición, yo se los puedo pasar, en donde hemos hecho dos trabajos, este es un cuadro que compara el resultado de las acciones del proyecto de comparendos por anualidad, ahora lo voy a comparar por tres trimestres para que evaluemos la labor de los dos años anteriores con respecto a la labor que me parece es prudente hacerlo, con la labor que hemos desarrollado en los tres primeros trimestres de este año, a ver cómo ha sido la efectividad de la labor con la cantidad de gente que tenemos disponible, antes de que ustedes o mientras ustedes ven ese cuadro, yo les voy a hablar de otro que he elaborado con respecto a los períodos desde el 1º de agosto de 2005, que yo me posesioné, hasta agosto pasado, para medir la anualidad. El total de multas en un año de gestión, el total de multas que hemos impuesto del 1º de agosto del año pasado a agosto pasado, suma 6 mil 693 millones de pesos y un pucho, solo lo que es la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre, les repito, la suma es de multas impuestas en este 6 mil 693 millones de pesos y medio. Eso representa del presupuesto de la entidad que ustedes tienen en el cuestionario, para la vigencia presente, que asciende a la suma de 10 mil 423 millones de pesos. Ese es el presupuesto de este año, ya lo vimos, 10 mil 423 millones de pesos.

Esto representa el 64.21% el resto del presupuesto del año de la Entidad. Quiero aclarar antes de que yo mismo generé una confusión, las multas que imponemos y cobramos, las multas que imponemos y cobramos no llegan al presupuesto de la Entidad, son del Presupuesto General de la Nación, razón por la cual este es el momento para decirles a ustedes y aquí lo tengo documentado, cómo el actual Superintendente le ha escrito a todos los organismos de control, aquí está la Contraloría, aquí tengo son las respuestas, la Contraloría, la Procuraduría, La Función Pública, en la que nosotros solicitamos que la labor de cobro coactivo, entre otras cosas, la desarrollara Hacienda Pública, la del cobro con el argumento de que finalmente esa es una suma de dinero que es para la Nación y que eso le generaría a la Nación mayor transparencia, porque una sería la entidad que pone el informe de infracción, Policía de Carreteras, otra la que adelanta el proceso sancionatorio, Superintendencia de Puertos y otra la que cobraría, la que cobraría sería el Ministerio de Hacienda, pero fundamentalmente para que la gente que tenemos que es muy poquita pero la que tenemos en jurisdicción coactiva, la pudiéramos emplear en otras responsabilidades.

El Presidente:

Doctor Alvaro, el doctor Buenaventura me ha pedido una interpelación. Tiene el uso de la palabra el doctor Buenaventura.

Honorable Representante León León Buenaventura:

Es una interpelación pequeñita, señor Superintendente, como para que las cifras nos coincidan, usted habla de que se ha recaudado por concepto de multas del 1º de agosto de 2005 a 1º de agosto de 2006 por la sola Delegada de Tránsito, 6 mil millones de pesos.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

Multas impuestas, no cobradas. No.

Honorable Representante León León Buenaventura:

Entonces, yo quisiera que ahoritica, más luego, cuando llegue la oportunidad, me aclarara los cuadros que usted me envió, al decimoquinto punto que habla en el 2006 de 350 millones.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

Ese es recaudo, ya, con mucho gusto. Es muy oportuna su observación.

El Presidente:

Doctor Alvaro, permítame un momentito, para preguntar si quieren, los honorables Representantes sesión permanente. Continúe, doctor Alvaro, por favor.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

La observación es muy buena, es que el dato al que usted se refiere, honorable Representante, tiene que ver con el recaudo efectivo de multas; por eso le hago la advertencia de que estas son multas impuestas, los 6 mil 693 millones de pesos son multas impuestas, este es el recaudo efectivo de multas impuestas y usted debe tener ahí, si mal no estoy, el recaudo por cobro coactivo que tampoco le va a dar porque es un poco menos. Hay personas que han hecho el cobro preventivo, el cobro persuasivo, van y pagan, pero son ínfimas, ínfimas, la mayoría espera que se le adelante el proceso de cobro coactivo en la esperanza en que haya alguna otra figura procesal que les permita salvarse del cobro ejecutivo, de parte del Estado en este caso coactivo, no, yo lo que estoy hablando es de multas impuestas, de agosto a agosto ascienden a la suma de 93 millones de pesos que representarían, para darles un indicativo, el 64.21% del total del presupuesto del año 2006. Si lo comparáramos con ese presupuesto y hay una gráfica que es la que ustedes están viendo, anual, que es bien importante. Yo lamentablemente por ser muy cumplido dejé mis gafas, entonces ya no veo y voy a aprovechar el de acá, espero le apunte desde acá a donde esté la gráfica, pero miren, es esto, haciendo un comparativo año 2006, aquí tengo 2006 y aquí tengo 2005, observen esto, nosotros si miráramos año, lo corrido del año, observen que allí abajo, por aquí debe estar, tenemos doce meses, es decir, comparen los 12 meses del año 2005 con tan solo 9 del 2006, que estaría por aquí, está en un círculo rojo, pero observen cómo el valor de las sanciones va subiendo en la tarea que estamos desarrollando en la Superintendencia desde que estamos nosotros, para que tengamos una mejor referencia de lo que yo les quiero anotar, porque esa no sería justa, porque estoy comparando 9 meses con 12 meses, cierto y entonces la comparación no solamente no es justa, sino absolutamente inequitativa.

Hagamos entonces la comparación: Los tres primeros trimestres del año, 2004, 2005 y 2006, en materia de informes de infracción al transporte, esto nos quedó un error, entonces ustedes tienen ahí lo siguiente: Con 11 funcionarios, en este caso todos contratistas, con tan solo 11 funcionarios en el 2006, con respecto a 26 del año 2005, nosotros hemos impuesto en multas por valor de 1.317 millones de pesos, impuestas, no cobradas, valor sanciones en el año 2005, no llegaron a 900 millones de pesos, con menos personas, más del doble de personas que contamos en el 2005, nosotros en este año hemos impuesto un monto total de multas, solo por informes de infracción al transporte, porque además tenemos ahora lo de fletes, que es igualmente dramático; es decir, pasamos de un valor promedio por sanción debe estar por aquí obsérvela de mil 164 millones a mil 770 millones de pesos por sanción y hay una cosa muy interesante y es comparar lo que nos costó hacer eso, los valores del 2005 comparados con los del 2006, 253 millones de pesos, nosotros nos gastamos 158 millones de pesos.

Por supuesto si ustedes miran abajo el valor del proyecto, donde dice valor del proyecto, esa es la diferencia entre el monto de sanciones impuestas con lo que nos costó y aparece la diferencia a favor del Estado, porque uno diría, bueno, un momentito, pero eso que si usted pone sanciones por valor de 200 millones de pesos y usted se gasta 200 millones de pesos para cobrarlas, eso no tiene sentido. Lo que estamos diciendo es cuánto le costó al Estado imponer sanciones, adelantar procesos sancionatorios, un proceso sancionatorio en materia de transporte dura promedio, dicho por la propia Contraloría en algún informe, 280 días con el proceso de notificación, con el proceso de formulación de cargos, prácticas de pruebas en otra ciudades, recurso de reposición, recurso de apelación, jurisdicción coactiva un promedio de 280 días.

Precisamente el doctor Pedraza anotaba la importancia del proyecto de ley y yo subrayo que seguramente pasará por esta Comisión y yo desde ahora coadyuvo en la petición que mi jefe el Ministro, que mi compañero el doctor Pedraza a hecho hace un momento. Encarecidamente cuando le presentemos ese proyecto aquí estaremos las veces que ustedes digan, porque es importantísimo para abreviar esos procedimientos y seguramente para lo que anotará la honorable Representante ahora

con toda la razón, para mejorar el recaudo de las multas impuestas, para hacerlo mucho más óptimo.

Así que es importante ver este cuadro y lo mismo se da en materia de fletes. Para abreviar mostremos el de los trimestres. ¿Por qué señalo esto de carga? Porque flete tiene que ver con carga, porque atrás habíamos señalado que el mayor número de infracciones al transporte que nos está llegando, recuerden la cifra es el 62.2% de los informes, tiene que ver con carga y ahí es donde estamos haciendo un mayor esfuerzo. Miren ustedes cuántas personas tenemos a disposición en el 2006, dos frente a 8 que tuvimos en el 2005, el número de meses comparado en igual tiempo, el tema de sanciones, el promedio de sanciones es por mes promedio de sanciones por mes era 69 en materia de carga, lo estamos subiendo a 127 sanciones, el valor promedio por sanción pasó de 269 mil pesos la sanción, pasó a un promedio de 2 millones 827 mil. Por supuesto importantísimo evaluar cuánto costó el proyecto, el año pasado nos costó, el mismo período, 184 millones de pesos hacer esa labor, en lo corrido de este año 56 millones de pesos y si usted hace la evaluación de lo que vale el proyecto, restando lo que costó, esas personas trabajando para la Superintendencia, del total de multas que se impusieron tenemos un saldo negativo de 26 millones de pesos a uno positivo de 780 millones de pesos. Ahora no solamente hemos logrado mejorar la gestión con los recursos disponibles y las dificultades que tenemos, yo aquí no voy a negar las dificultades que tenemos ni menos faltaba, pero pese a las dificultades, pese a contar con menos gente, pese al problema de no obtener equipos, que ya le voy a responder eso, ¿por qué no hemos logrado tener los equipos para el escaneo de los informes de infracción? Que es un problema jurídico de la contratación de la aplicación de la Ley 80, pese a todo eso, mire los resultados, lo que hemos hecho, cómo nos hemos comportado y quiero decirles esto, no me gusta mostrar esas cifras, a los vigilados no les muestro esas cifras, porque que a usted lo inviten a un foro a propósito de una pregunta, no recuerdo si fue el representante Héctor Faber Giraldo, que decía en un cuestionario que los transportadores se quejan de que la Superintendencia no va a los foros, vamos a la mayoría de los foros, no podemos ir a todos, pero vamos a la mayoría y a mí me hubiera gustado mucho que aquí hubieran invitado a Colfecar a Coltex, ADIT, Asotras, Conalteur, que son del transporte terrestre. Sí, no es cierto que la relaciones son óptimas de verdad con esos gremios, no podemos ir a todos, mire de hecho ahora mismo no estoy acompañado por el delegado de tránsito y transporte, porque está organizando un viaje al Urabá, que es la segunda vez con Acoltex donde hay graves problemas en materia de transporte especial, porque en toda la zona bananera no hay transporte, digamos, corriente, sino transporte especial de la empresa que contrata con una empresa de transporte para que le preste el servicio del traslado de sus trabajadores y es la segunda visita y ayer estuvo en Villavicencio no sé si con el doctor Pedraza, revisando el tema de la evolución del corredor vial Bogotá-Villavicencio.

Ojo, que tratamos de ir a todo, pero lo que les quiero decir es sí hemos conversado, sí conversamos con los gremios y tratamos de resolverles problemas, a pesar de eso nosotros hemos tratado de mejorar nuestra gestión, en el informe que presentamos de cuentas y que a propósito, en 15 días tenemos que hacerlo aquí otra vez en el Congreso, demostramos que los costos administrativos han disminuido con respecto al período anterior, en un corte a junio de este año comparamos, por ejemplo, factores como el combustible y vamos en el mismo consumo a 30 de junio, el mismo consumo de combustible del año pasado que se gastaron 22 millones de pesos todo el año y nosotros en seis meses 11 millones, acueducto y alcantarillado nosotros hemos bajado, energía hemos bajado, teléfonos hemos bajado, incluso en la gestión de cobro coactivo.

Honorables Representantes, ustedes me van a jalar las orejas por cobro y sí el cobro es muy poco, porque es que el cobro coactivo es otro proceso, otro proceso que acaba de sufrir una modificación, porque antes se regulaba por las normas del Código de Procedimiento Civil, el proceso verbal abreviado y ahora se está surtiendo por un proceso similar, se está surtiendo por un proceso similar al cobro de dudas del Estado, que genera un grave problema para la Superintendencia, una gran ventaja para las empresas, que ante ustedes se están quejando que por qué las tenemos apretadas. Colfecar lo denunció en el pasado Congreso Nacional de Transporte, que la Superintendencia lo estaba apretando mucho en el cobro porque quiero decirles que en materia de cobro coactivo, por darle una cifra a 30 de junio, las medidas cautelares, es decir, embargos y secuestros de bienes, pasamos honorable Representante de 3 en el año 2005 a lo corrido de este año en el 2006 a 53 y para las empresas se les apareció la Virgen hace poco porque salió una nueva ley que modificó, como les decía, el procedimiento y ahora las medidas de embargo y secuestro de bienes nuestras quedan supeditadas a las medidas que lo contencioso administrativo tome, el Consejo de Estado o los Tribunales Contenciosos o eventualmente los jueces.

¿A qué me refiero? Es que además de que hacemos el cobro coactivo y mientras hacemos el cobro coactivo muchas empresas demandan la legalidad de los actos administrativos de la entidad ante el Consejo de Estado o los Tribunales y lo que estaba ocurriendo antes de la expedición de la Ley 1066 de este año, era que mientras nosotros adelantábamos el proceso de jurisdicción coactiva, no existía la obligación de que levantáramos las medidas cautelares, pero con esa ley ahora lo podemos hacer porque quedan cubiertas las garantías con las pólizas que otorgan los demandantes de los actos administrativos de la Superintendencia ante el Consejo de Estado.

Hay una serie de observaciones de tipo presupuestal y demás que me han hecho que tiene que ver con el informe de la Contraloría. Yo les ruego que entiendan otra vez que yo no tenía ese informe aquí ni tenía el Plan de Mejoramiento, no tenía las observaciones a la Contraloría, pero para terminar el tema de comparendos hay una observación que hizo el Representante Buenaventura con respecto a que en el informe de la Contraloría se hablaba de unos autos de archivo demasiado altos. El informe señala que la Contraloría, lo acabamos de ver, 11.274, es una cifra importante.

Y muy importante saber también ni menos faltaba yo no voy minimizarlo, el 14.5%, eso dice ese informe de la Contraloría, que el 14.5% de los 11.274 autos de archivo que se profirieron en el año 2005 sea una cifra importante. Repito, yo no voy a demeritar que es una cifra muy importante que de 11.274 autos de archivo que se dictaron en el año 2005, porque a eso se refiere el informe de la Contraloría, el 14.5% sean caducidad, yo no quiero decir que eso no sea una cifra importante, pero tengan en cuenta que la propia Contraloría dice en ese informe que el 15.1% de esos archivos corresponden a que desapareció el motivo de la infracción y el 62% de esos archivos corresponde a una mala elaboración del comparendo. ¿Qué hemos hecho para mejorar en el tema de informes de infracción al transporte en materia de seguridad? Aquí en un debate que hicimos en la Comisión Sexta del Senado recientemente un Senador lo reconocía porque lo fue a vivir, nosotros pusimos rejas en todo el primer piso de la Superintendencia y estamos en este momento a propósito colgando, yo creo que en los próximos días unos términos de referencia para una invitación pública para enrejar todo el segundo piso, porque de las cosas que también estamos haciendo para mejorar es que vamos a tomar todavía más área del edificio que tiene a cargo Ferrovías, en Liquidación, y que a propósito es un monumento nacional, que estamos tratando además de contribuir para mejorar lo construido en el año 1917, estamos aumentando las áreas, ese segundo piso lo vamos a dejar solo para la delegada de tránsito y estamos adoptando mayores medidas de seguridad, entre otros, como le digo, que aspiramos que los primeros meses del año entrante tengamos ya las cámaras, pero quiero decirles, tenemos un mejor control de acceso.

Cuando celebramos los 15 años en julio de este año, los 15 años de existencia de la Superintendencia, nosotros pusimos un control de huella digital con fotografía para el control de acceso, hicimos lo que ustedes vieron o estamos haciendo en materia de aseguramiento de archivo, puertas metálicas, aislamiento al archivo del manejo de los procesos por parte de los abogados, en este momento también, lo digo públicamente, porque están colgados públicos, se está abriendo una invitación pública

para contratar una persona especializada, con especial conocimiento en las reglas del Archivo General de la Nación que nos contribuya a mejorar todavía más el tema del archivo y también estamos próximamente, espero, espero que alcancemos a abrir una invitación pública para mejorar el tema de la estadística. En materia de documentos de años atrás se viene haciendo un escaneo y una digitación; cuando se dice que un comparendo se pierde, que se pierde un comparendo, la acción de la Superintendencia no cesa, por dos razones: Primera, porque la Policía de Carreteras cuando nos envía los informes de infracción, copia del informe de infracción y como el informe de infracción, ya les había dicho, no es un título ejecutivo a favor del Estado, sino apenas un documento que da pie al inicio a la apertura de una investigación, pues cualquier copia de ese documento es hábil, apto para que iniciemos el proceso aunque sea con la copia, pero igual cuando la Superintendencia recibe los informes de infracción se hacen dos procedimientos, o yo diría que tres, se radica por supuesto en la correspondencia de lo que recibimos de la Policía, que valga la pena decir, la recibimos de todas las direcciones de la Policía de Carreteras a nivel nacional, dos escaneamos el comparendo, en términos coloquiales lo fotocopiamos y tercero lo digitamos.

Esos datos del informe de infracción se ingresan a un programa especial creado para la Superintendencia denominado PEGE en base ORACLE. Yo quiero decirles que estoy repitiendo como loro, yo de eso no sé, yo soy abogado, lo que quiero decirles es que es todo un sistema que permite que haya un control de eso. Decía con razón el honorable Representante que cuando les pasamos la información aparece que hay unos meses en donde no hemos vuelto a hacer esa última labor, la del escaneo y digitación. Yo quería decirle la razón por qué es. Primero, tuvimos el tropiezo de la Ley de Garantías y segundo, como se los voy a mencionar varias veces a propósito de unas preguntas que me hizo muy concretas de unos contratos, he tratado de recopilar rápidamente la mayor cantidad de información de los que menciono. Miren, yo quiero contarles que es que tenemos unos problemas muy graves, voy a darles un ejemplo y voy a volver a él, quiero que lo tengan en cuenta, para adquirir los tiquetes aéreos para el desplazamiento de nuestros funcionarios para la práctica de pruebas, diligencias de inspección, porque nosotros ejercemos vigilancia, inspección y control a un puerto, a una vía, a una línea de ferrocarril, a muelle fluvial, a un puerto marítimo, a un aeródromo, a un aeropuerto, al Terminal de Transporte Terrestre, hemos abierto el proceso tres veces, la invitación pública y no ha sido posible que alguien proponga, tres veces y en este momento estamos o están legalizando un contratista que eso tiene mucho que ver con una pregunta que me hizo el honorable Representante Buenaventura, con un contratista y lo voy a decir aquí, Aviatur, se le hizo una orden de servicios, después de justificados esos tres procesos contractuales y abrimos la invitación pública simultáneamente para asegurar el resto de los tiquetes.

Por eso es que aparentemente aparece como un fraccionamiento del contrato, hacemos una orden hasta donde nos lo permite la ley, basados en el hecho que hemos abierto invitaciones públicas y se han declarado desiertas, entonces se lo damos a una empresa X, abrimos el proceso de invitación nuevamente por tercera vez, aquí está la Jefe de la Oficina Jurídica conmigo y esa misma empresa, creo que fue la única que se presentó, esa fue la única que se presentó y la misma empresa volvió y se presentó, entonces lo que ocurre o que va a ocurrir, porque es que si ustedes me convocan el año entrante aquí y me evalúan el año 2006, pues seguramente aparentemente hay un fraccionamiento del contrato, porque le dimos una orden de servicio a Aviatur y hecha la invitación pública Aviatur fue la única que se presentó, yo no sé si ya culminó el proceso de contratación, no ha terminado, pero si termina y esa es la única y cumple con los requisitos y se adjudica, pues aparecen dos contratos, dos contratos a la misma en el mismo año. Eso es lo que ocurrió con algunos contratos, adelante trataré de explicarlo con mayor profundidad.

En el caso del escaneo y digitación, ahora tiene razón, Representante, tiene razón, por compartir con usted el hecho de no estar de acuerdo con que se arrendaran no solo los computadores, usted solo habló de los computadores, sino los escáneres como tal, que yo creo que era más eficaz tenerlo la entidad o lo que pensamos ahora después de muchas evaluaciones es eso, hacer una invitación pública o licitación y entregárselo a un tercero. Creemos que así como ocurre con el símil, en materia de, solamente voy a hacer un paralelo, no lo podríamos hacer igual, como ocurre con el símil en materia de tránsito, entregarle a un tercero el recibo de todas las direcciones de la Policía de Carreteras, acopiarlas y que ese tercero se encargue de hacer el inventario, corroborar como vienen los informes, hacer el escaneo y la digitación y que le entreguen a la Superintendencia con un aliciente, con un incentivo en materia de transparencia. Y es que ellos lo cuelgan en un término breve, en un sitio de público acceso o vía internet y cualquier empresa, que quiera saber, que esa es otra tarea importante, usted habló de Derechos de Petición, la mayoría de los Derechos de Petición de las empresas diciendo: Dígame usted, señor Superintendente, ¿cuáles son los informes que le han llegado, para yo saber a esos qué abogado les pongo, a través de un poder?

Entonces, eso permitiría mayor transparencia porque cualquier empresa, la que quiera saber qué tipo de infracción tiene, cuántas infracciones tiene, por qué motivo las tiene, si ya llegaron a la Superintendencia, porque hay un lapso entre el momento que impone el comparendo el Policía de Carreteras allá en la vía Bogotá-Villavicencio, al momento en que la recibe, la inventarean ellos y nos la presentan y aquí los tiempos disminuirían sensiblemente, entonces estamos pensando también y por mayor transparencia, contratarlo a través de una invitación pública, una licitación de acuerdo al monto que nos salga mejor. Ahora, ¿qué hemos hecho? Estoy hablando ya en materia de seguridad y en materia de documentos. Usted preguntaba por los órganos de control, ayer nos llegó una comisión de la Procuraduría que no es para investigar una posible conducta disciplinaria sino, ayer yo hablé con ellos, para una atribución de control preventivo y eso tiene que ver con la nota que yo envié en el mes de mayo de este año a los organismos de control pidiéndoles que nos acompañaran en este proceso y particularmente que nos dijeran a nosotros cómo solucionar estos graves problemas, que nos dijeran de qué manera los organismos de control nos pueden decir. ¿Cómo pudiéramos nosotros mejorar los procedimientos, mejorar el uso del recurso, etc., si es que de eso se trata? Porque el problema es estructural y ayer nosotros recibimos el acompañamiento de la Procuraduría y con ellos estamos haciendo una labor de toda la revisión de la documentación. Yo espero que dado que nos hicieron caso de que nos mandaran abogados y contadores, nos colaboren a ver cómo podemos crear lo que se denominan en el argot de ellos, puntos de control.

Y finalmente en materia procedimental, ¿qué hemos hecho? Primero, establecer la obligatoriedad de la solidaridad en materia de carga cuando son violaciones de los acuerdos de la tabla de fletes. Segundo, preparamos al personal, acabamos de graduar personal de la Superintendencia, 20 funcionarios de la Superintendencia, en un diplomado que para nosotros elaboró la Universidad Externado de Colombia en materia de transporte y medio ambiente y estamos esperanzadísimos en este proyecto de ley que ya estamos socializando con el Ministerio, al que le apuntamos temas como la solidaridad, que hoy no es posible, al que le apuntamos temas como abreviar las notificaciones, que creemos tenemos unas sugerencias importantes, en fin, ¿qué hemos hecho para mejorar también? Los primeros días del mes de septiembre del año pasado, yo me posesioné el 1º de agosto, los primeros días del mes de septiembre del año pasado firmamos un convenio con el Ministerio del Transporte para notificar no solo en Bogotá, sino en las 20 territoriales del Ministerio a los posibles infractores de la normatividad del transporte, no imaginan ustedes cuánto bien le ha hecho esto a los transportadores. Antes una empresa de transporte que se viera envuelta en una investigación de tipo administrativo en la Superintendencia tenía que mandar al abogado una vez a Bogotá, póngale de Nariño, tenía que mandar una vez a Bogotá para que se notificara de la apertura de la investigación y de los cargos, tenía que venir después a contestar los descargos y pedir pruebas, tenía que venir después para la práctica de pruebas, tenía que venir después para notificarse del fallo de pri-

mera instancia, tenía que venir después para apelar, tenía que venir después para notificarse de la apelación y estar atento del proceso de jurisdicción coactiva.

Hoy todo eso lo puede hacer desde Nariño, porque gracias al convenio con las territoriales las notificaciones las surtimos allá y finalmente quiero contarles algo que no se ha mencionado: Hace 15 días la Superintendencia recibió después de un proceso muy largo, recibió la certificación o mejor, la acreditación de estar certificada en materia de calidad de su proceso de vigilancia, de vigilancia, nuestros procesos son tres y el reto que le he propuesto a la Superintendencia es que a 31, a más tardar a 31 de diciembre del año entrante, los otros dos procesos estén certificados por el Icontec, por el Icontec. Ahora bien, para terminar con el cuestionario y volver a las preguntas que me planteó el honorable Representante, yo termino con el cuestionario, me hizo unas preguntas adicionales en lo que tenía que ver con una empresa que se llama Coflonorte. En el caso de Coflonorte, nosotros le hemos pasado la información, quiero decirle que eso fue un accidente que ocurrió el 7 de octubre pasado y de oficio, la Superintendecia abrió la correspondiente investigación, honestamente en este momento no sé si la empresa ya se notificó, pero el 20 de octubre, recuerdo la fecha, el 20 de octubre, el auto de apertura de investigación estaba para notificación y se había citado a la empresa para que se notificara en la Superintendencia del auto de apertura, para correrle pliego de cargos; los detalles, pues, están ahí en la respuesta que se le pasó al honorable Representante. En el caso de Coflonorte, igual procedimos con respecto a otro accidente en el que también resultó involucrado un ciclista y frente al cual inclusive esta semana hubo una visita al organismo de tránsito en Duitama, para establecer alguna información respecto a la denuncia que hizo un medio de comunicación sobre el número de comparendos, ahí sí comparendos que se le haya impuesto al conductor de dicho vehículo. Y sobre el tema de fondos de reposición, que hay una pregunta en el cuestionario.

Me parece muy importante mostrar qué es lo que ha hecho la Superintendencia en materia de fondos de reposición. Hasta que yo llegué, se habían trasladado a la Fiscalía General de la Nación, producto de las investigaciones por fondos de reposición, se le habían trasladado investigaciones por un monto, presuntamente faltante superior a 5 mil millones de pesos. Yo quiero contarles qué es lo que pasa. Cuando la Superintendencia inicia en virtud del Decreto 3366 una investigación contra una empresa por presuntos faltantes o irregularidades de fondos de reposición, el decreto nos obliga a darle traslado inmediato a la Fiscalía General de la Nación, el monto, aquí sí puedo decirlo, porque son montos presuntamente faltantes, el monto hasta cuando yo llegué de traslados era de 5 mil 49 millones de pesos y en el cuadro siguiente les muestro cómo desde que yo estoy al frente de la Superintendencia hemos hecho un traslado de 2 mil 194 millones de pesos, una suma superior a esa que casi es el 50% de lo que se habían recaudado hasta entonces, para un total de traslados a la Fiscalía General de la Nación de presuntos faltantes de 7 mil 243 millones de pesos.

En la pregunta, yo recuerdo que en la pregunta nos dicen que por qué hemos sido tan exigentes en la documentación que se la ha pedido a las empresas. Porque como esas son cuentas que debe abrir la empresa, correspondiente al 1% del producto bruto de cada vehículo mensual y allí la empresa debe consignar los recursos que van con destino al fondo de reposición, la única manera de establecer con certeza o la irregularidad en el manejo o los faltantes, es gracias a las circulares que se expidieron de parte de la Delegada de Tránsito y lo que quiero advertirles es que pueden parecer exagerados pero es que las argucias de las empresas para utilizar los recursos del fondo de reposición con destino diferente al que han sido creados, son muy grandes y por eso puede parecer exagerada la documentación que se les pide a las empresas, pero tengan la seguridad de que no lo son y de que el único propósito de la Superintendencia es poder establecer con seguridad qué es lo que está pasando, es más, aquí no hemos hablado sino de los informes de infracción al trasporte hasta ahora, pero como ya les había mostrado al principio, como la vigilancia de la Superintendencia también es de tipo subjetivo, no se imaginan ustedes la cantidad de quejas de los socios o asociados cuando son cooperativas, sobre las irregularidades de su empresa en el manejo de los recursos que les están descontando con destino al fondo de reposición.

Bueno, ¿a qué hace referencia o a qué hizo referencia el diario *El Tiempo* hace un mes tal vez? En la publicación de unas presuntas irregularidades que habían ocurrido en la Superintendencia de Puertos y Transporte, el hecho mencionado en el artículo del diario *El Tiempo* hace referencia a una denuncia que no tiene que ver con pérdida de comparendos o pérdida de un informe de infracción, tiene que ver con algo diferente y es que se denunció en su momento, eso fue en el mes de marzo, en el mes de marzo, presunto archivo irregular de dos comparendos. El honorable Representante me pidió el nombre de la empresa, es una empresa de carga denominada Expreso Umarea. Lo que ocurrió en ese momento fue que escuchada la queja en la Superintendencia se hizo una reunión con todo el staff directivo de la Superintendencia y se tomó la decisión de adelantar dos acciones: Una, por supuesto, la de solicitarle a la Oficina de Control Interno y Disciplinario que adelantara una acción. Y la otra, la de enterar al señor Ministro y enterarlo no porque a la Superintendencia lleguen denuncias todos los días de pérdidas de comparendos o irregularidades de estas, no, yo quiero decirles que la única denuncia que yo he recibido, denunciada y esa denuncia fue verbal además, fue verbal, de pérdida del comparendo o de en ese caso de una irregularidad en el trámite de unos comparendos fue esa, a mi Despacho no ha llegado una denuncia de que el comparendo número tal se perdió, de hecho ya voy a dar la explicación de lo que realmente quiso decir la Contraloría por lo menos de dos. Yo les ruego a ustedes otra vez más que entiendan que las preguntas concretas sobre algunos comparendos que me han hecho, no estaban en el cuestionario no tengo cómo, tendría que informarme más para poderles contestar, pero ya tengo alguna información, se la voy a dar clara, en lo que tengo aquí a disposición, pero insisto, porque me lo preguntaron, al Despacho del Superintendente llegan denuncias todos los días de irregularidades, no, al Despacho del Superintendente llegan denuncias de pérdida de comparendos todos los días, no, no, es más he afirmado esto varias veces, me he reunido con las Juntas Directivas de varios gremios, pueden preguntarle a Colfecar, por ejemplo, y he pedido el favor de que en la mayor discreción al Superintendente lo convoquen para que le digan de presuntas irregularidades y no ocurre y entre otras cosas ustedes comprenderán que eso no va a ocurrir, seguramente porque las empresas seguramente no van a ser tan torpes, excepto que quieran denunciar a otra de que alguna tiene un comparendo que lo negoció.

Nosotros le hemos pedido a los órganos de control que actúen, especialmente al DAS, le hemos pedido el favor a la Fiscalía que actúe, de manera discreta, clandestina, a ver si podemos tener algo concreto. La otra actuación que se surtió frente a esa denuncia fue informarle al señor Ministro y efectivamente el Ministro sorpresivamente sin previo anuncio se apareció en la Superintendencia, convocó a todos los funcionarios de la Superintendencia, pidió que ante él se pusieran las denuncias correspondientes, creó una comisión especial conformada, entre otras cosas, por un ex Magistrado, recuerdo y el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio para atender dichas quejas; además, adelantó algunas diligencias y por lo que yo le he escuchado a él, él envió a los organismos de control la información que dispuso de esas averiguaciones.

El Presidente:

Si usted tiene, doctor Zambrano, algún interrogante, alguna pregunta, alguna intervención, con mucho gusto.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Eraso:

¿Ya terminó el señor Superintendente?

El Presidente:

No, todavía no ha terminado. ¿O sí, ya terminó, señor Superintendente? No, no ha terminado, doctor Zambrano, todavía tiene que responderle unos interrogantes y unas preguntas al doctor Buenaventura. Continúe, doctor. Briegue a ser lo más breve posible para que el doctor Zambrano pueda intervenir.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Eraso:

Es que aquí a las 3:00 tenemos Plenaria y son las 2:00.

El Presidente:

Ustedes son los que deciden, honorables Representantes.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

El doctor Buenaventura me preguntaba por dos comparendos que aparecen relacionados en el informe de la Contraloría de la vigencia 2005, uno es el comparendo 101090, está bien, ¿es ese? Ese comparendo lo que dice la observación de la Contraloría es que y lo dice textualmente el Plan de Mejoramiento, lo dice textualmente la observación de la Contraloría, el comparendo del 24 de agosto de 2005, mejor, el expediente abierto para atender el comparendo 101090 del 24 de agosto de 2005, contiene la infracción en documento original, contiene el documento en original, lo que ocurre con ese comparendo y con el 10415046 si pudimos copiarle bien, no es que los comparendos no aparezcan, sino que estando el comparendo físico no fue ingresado al sistema de escaneo y digitación que debe adelantarse y efectivamente solicita que como ahí ha habido dentro del procedimiento de la Superintendencia como lo explicaba, recibido el comparendo, inventariado por la Oficina de Correspondencia, se saltó o se saltaron los funcionarios de la Superintendencia el paso del escaneo y digitación a pesar de que se abrieron los expedientes. El documento si está, pues que inicie las investigaciones disciplinarias contra esos funcionarios para que eso no vuelva a ocurrir, porque eso puede alterar un punto de control de los que yo les señalaba, pues nos ha llamado la atención la Contraloría y seguramente nos lo hará la Procuraduría ahora con la visita que hay.

Yo leo textualmente lo que dice la Contraloría, "el expediente con Resolución de apertura de investigación 1496 del 23 de marzo de 2006, por comparendo 101090 del 24 de agosto de 2005, contiene la infracción en documento original y el descargo correspondiente". Sin embargo, en el sistema, pantallazo llaman aquí, del 21 de marzo, no registra la apertura, ni el registro que debe estar; así es y eso es lo que ocurrió con el otro comparendo. A ver, no sé, es que hay tanta cosa, otra observación que nos hizo, el tema de contratación, es que hay varias, en el tema de contratación me preguntó, bueno el de alquiler de computadores lo mencioné ya, el contrato, por ejemplo, me preguntó por el contrato, qué había ocurrido con el Contrato 065 del 14 de junio de 2005, porque son contratos de la vigencia 2005 que son los que se refiere la Contraloría, ese es sobre el acceso dedicado a internet que se suscribió con Tideo, allí pasa uno que lamentablemente yo no lo quiero decir, pero pasó lo que ya mencionaba con el tema de régimen de contratación. Ese contrato se hizo por un mes, perdón, el contrato se suscribió el 14 de junio de 2005, se adicionó en un mes, en agosto 28 de 2005, si así es para que no pudiéramos cortar el internet se hizo la adición y es absolutamente normal, no se hizo más allá del 50% que establece la ley para poderlo hacer. Entonces, en octubre, por eso es que parece que fuera un fraccionamiento del contrato, en octubre 13 de 2005 se hizo una invitación pública, se hizo invitación pública para lo mismo, se abrió invitación pública, perdónenme, para lo mismo y mientras se adelantaba el proceso de la invitación pública que se declaró desierta, yo les pido un favor, que otra vez me excusen porque esas son preguntas que no estaban en el cuestionario.

Entonces la información la tengo de lo que hemos logrado traer para poder contestar sobre los contratos concretos. Excúseme, yo lo que quiero decirle es que la observación que usted hace respecto a un posible fraccionamiento del contrato, no me la advirtió entonces para yo poderle dar la razón de, a ver, por ejemplo, yo le envié a ustedes así es como usted lo señala el cuadro de la contratación, el cuadro de la contratación, lo que yo no tengo allí, y ahí no está son las fechas de apertura de los procesos contractuales que pueda justificarle a usted, honorable Representante, eso es lo que le quiero hacer señalar, le pueda justificar a usted porque coincide en el mismo período una orden de prestación de servicios y luego un contrato que es producto de una invitación pública, lo que yo quisiera porque no tengo la información con precisión entonces por eso me confundo, eso lo advertí desde el principio, son las fechas que le quisiera dar de cómo es que se han abierto las convocatorias. Por ejemplo, al 30 de junio de 2006 se abrió convocatoria para contratar el servicio de internet de video, en junio 25 se declaró desierta, volvimos a abrirla el 19 de septiembre de este año y solamente se presentó, informa la Oficina Jurídica, se presentó la misma firma, entonces no estoy diciendo que se vaya a contratar con ella porque es probable, es posible que esta firma a pesar de que haya sido la única no reúna los requisitos y nos toque declararla desierta nuevamente, pero si reúne los requisitos y vuelve y se contrata por supuesto en esos mismos períodos, aparece como si fuera la misma firma contratada varias veces, pero es producto de la necesidad de contar con un servicio que es fundamental para la Entidad, inclusive para los procesos de contratación, porque si no tenemos el internet no tenemos cómo colgar los procesos de contratación y por supuesto la comunicación interna de nosotros y adicionalmente a eso, incluso, recibir las quejas de los ciudadanos que por la oficina de atención al ciudadano se reciben por vía Internet; si no lo hacemos así, entonces abrimos el proceso de invitación pública, se declara desierta y hay que volver a abrir los procesos.

Lo que quiero decir es que aparecen órdenes en varios de los contratos que usted menciona, yo tendría que ver con detalle, para darle la información con precisión de qué fue lo que pasó en cada uno de los contratos, por qué aparecen varios contratos de los que efectivamente le relacionamos, me tocaría confirmar el procesos contractual de cada uno de los contratos para poder en los que usted me ha señalado, que ya mi equipo ha tomado nota, pues hacer la revisión de todo el procedimiento. Yo insisto, es necesario que en eso comprendan que es muy difícil, pues, suministrar esa información, la información que se le envió fue la relación de los contratos con fecha de la suscripción del contrato y demás pero tocaría ver de acuerdo al monto cuál fue la invitación y cuál fue el procedimiento contractual que se surtió para darles una información precisa, efectiva, que satisfaga sus inquietudes.

Nos hacía otra pregunta, tal vez la primera que nos hizo y es: ¿En el presupuesto el rubro otros a qué corresponde? Ese corresponde a varios conceptos de gastos asociados a la nómina, como gastos de representación, subsidio de alimentación, auxilio de trasporte, prima de servicios, prima de vacaciones, prima de navidad, bonificación por servicios prestados y otros. Una observación que nos hizo es que dice la Contraloría dice que del número de visitas programadas presupuestadas para la vigencia 2005 no se cumplió con el porcentaje establecido y eso es cierto, es cierto que no se cumplió con las visitas que físicamente la Contraloría nos exigió, esa fue una de las grandes discusiones con la Contraloría, nosotros a la Contraloría en las observaciones que le hicimos varias veces les advertimos que tenemos unos sistemas de vigilancia virtual, que tenemos el sistema de indicadores de gestión portuaria, que tenemos el sistema de indicadores de la infraestructura, que tenemos el sistema de vigilancia virtual para los aspectos subjetivos, que lo estamos aprovechando, a través de los cuales las empresas, de todas las empresas de transporte nos llegan sus estados financieros, estados contables, situación administrativa y situación jurídica y a través de los cuales la Superintendencia de Puertos y Trasporte ejerce la vigilancia y establece sobre cuáles de esas empresas ejerce la siguiente atribución que es la atribución de inspección, eso la Contraloría no lo ha querido aceptar como labor de la Superintendencia, pero yo sí quiero advertirle esto, Representante, el rubro de viáticos para el año 2005 presupuestado fue de 109 millones de pesos, se ejecutaron efectivamente 104 millones de pesos; es decir, el 95.44% de lo presupuestado y cuando nos dice usted que hemos devuelto presupuesto a Hacienda, nos critica y dice, ¿pero cómo es posible que no hayan hecho visitas, si devolvieron presupuesto a Hacienda y ustedes dicen que no tienen plata para viáticos?

Entonces, la respuesta es la siguiente: Efectivamente, hay 5 millones de pesos que nos sobraron que no gastamos para ese efecto, vea, si no se le adicionó plata al rubro de viáticos es porque eso es una limitación de la Ley 617 de 2002, del presupuesto que se le devolvió a Hacienda en la vigencia 2005, 465 millones de

pesos, que fue el 6.2% del presupuesto correspondieron a 106 millones de pesos destinados para gastos de personal, gastos generales 140 millones de pesos, transferencias 229 millones, 465 millones de pesos. Lo que me dice mi Jefe de Presupuesto es que en ese entonces sí miramos la posibilidad de aumentar el rubro de viáticos pero las limitaciones de la ley no lo permitían, por eso no contamos con mayores recursos para viáticos y por otro lado, porque ha sido insistencia nuestra que los viáticos en la Superintendencia no tienen por qué ser sufragados adicionándole tiquetes aéreos sino que podemos desarrollar muchas actividades en la circunscripción de la sede del domicilio principal de la Superintendencia. De hecho hemos hecho un inventario y la mayoría de las empresas de transporte de pasajeros y carga tienen domicilio en Bogotá y por esa razón le hemos advertido a la Superintendencia que no hay necesidad de hacer tantas visitas físicas para cumplir con la labor de vigilancia por parte de la Superintendencia.

Finalmente, honorables Representantes, yo les quiero pedir un favor, un favor muy especial, usted mencionó el nombre de una funcionaria de la Superintendencia, no sé qué información tenga usted que yo no conozca. La señora Beatriz Castro es Secretaria de Despacho, es una funcionaria de la Superintendencia y es una de las dos Secretarias que está prestando servicios al Despacho. Me gustaría saber qué información, usted dejó ahí como un interrogante que me dejó muy preocupado, qué información tiene para nosotros actuar en consonancia, no tengo, vale la pena decirlo, antes de hablar de una persona que hasta este momento, antes de que usted me lo informe, tengo el mejor de los conceptos, pero no tengo información que demerite de su conducta o demerite de su ejercicio en el cargo que pueda hacerle algún tipo de señalamiento. Yo le agradezco si respecto a ese punto, si es tan amable me lo informa. Muchas gracias.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Zambrano.

Honorable Representante Bérner León Zambrano Eraso:

Gracias, Presidente. Como en la parte del señor Director, tenía unas inquietudes que a uno permanentemente le plantean en la región, pero no sé si de pronto se va a alcanzar o no, tiene que ver con si ustedes han adelantado alguna diligencia sobre el tema de el aseguramiento del sector productivo; o sea, de los vehículos, de los camiones que muchas veces tienen dificultades por terrorismo, concretamente por terrorismo, porque la queja va en que la gente no tiene respuesta del aseguramiento a esta situación cuando es por terrorismo. De igual manera, voy a ser muy breve para que puedan intervenir los compañeros. Lo que tiene que ver con el parque, si ustedes el parque automotor lo tienen controlado o no, porque es que con la famosa póliza que ustedes mismos han permitido, se le facilita a la gente para que lleve su póliza y pueda fácilmente estando el vehículo, X vehículo, todavía en funcionamiento pueden hacerlo con tranquilidad adquirir otro vehículo y va creciendo el parque automotriz y por ende lógicamente dificultades en lo que tiene que ver con las cargas y aquí se mencionó algo que ocurre en todas nuestras regiones y es la dificultad que tienen para poder acceder a que la gente pueda adquirir la tarjeta o el cupo no únicamente dentro del municipio, sino que puedan salir. Ustedes parece que colocan demasiadas trabas, a mí me quedaron de hacer llegar próximamente una información sobre temas no bien manejados en las Direcciones Regionales, sí, infortunadamente el paquete todavía no me lo han hecho llegar de tal manera que personalmente acudiré a su oficina para que me dé información sobre esas quejas que han colocado contra la Dirección de Tránsito y Transporte Regional, no con la General, la suya. Yo dejaría allí esta parte.

La otra, señor Superintendente, muy preocupado que no asuma la responsabilidad de su Entidad, nos hace mucho énfasis en que usted entró el 1º de agosto, se me quedó gravado a mí y la responsabilidad es del Gobierno como tal y el informe de la Contraloría, no, para qué lo leemos, es desastroso, el informe de la Contraloría, entonces usted tiene muchísima o toda la responsabilidad ni siquiera del que estuvo el semestre anterior, sino la suya, es la responsabilidad suya, tener los Planes de Mejoramiento pertinentes, los que la misma Contraloría le sugiere, ellos mismos les dicen que pese a que les dan un término para que corrijan las dificultades, para que atiendan los hallazgos que se han encontrado, las llamadas de atención, que esas son ya más disciplinarios más que otra cosa, siempre la Contraloría, si ustedes leen los informes, siempre la Contraloría ve como un gran avance que se han corregido. Yo no sé por qué todo el año no lo hacen bien, yo no sé por qué los 15 días que les da la Contraloría para que corrijan ahí sí ya viene un avance del 85% o del 90%, yo esa parte no la entiendo y aquí debería estar es la Contraloría, la misma Procuraduría, porque aquí se habló de pérdida de documentos que lógicamente son públicos y qué raro, señor Superintendente, mientras se esté pensando en que se pierden documentos, usted está pensando es en rejas, eso no va con una entidad que tiene el papel de vigilar, de supervisar, de controlar, yo no sé por qué está usted o yo no sé por qué la Superintendencia viene enfrascada en los famosos comparendos o llámese como se llame, es decir, yo quedé como si el papel de la Superintendencia fuera los comparendos, quedé yo con esa sensación; es decir, parece que el papel es los comparendos, que archivados, que se perdieron, que se los robaron, que este y este otro. Entonces, ¿dónde está el papel de la Superintendencia por el cual fue creada la Superintendencia?

De vigilar a las empresas que le compete supervisarlas, vigilarlas, ahí no veo ningún papel, de pronto puede ser un error que tenga demasiadas empresas a su cargo, no demasiados comparendos, no demasiadas empresas vigilando a su cargo, no sé si las 6 mil que usted dice que no son tantas sino que son la mitad porque son doble papel, así sean tres mil, yo creo que no están cumpliendo el papel que la ley les ha asignado, no lo veo yo, este debate nos ha servido para caer y tener en cuenta que las Superintendencias, no solamente las suyas, deben sufrir una reestructuración, una reforma de fondo, de fondo, diría yo, que deben cumplir, ni la Superintendencia de Subsidio Familiar, ni la Superintendencia de Servicios Públicos, yo veo que están cumpliendo con el papel, será que aquí parece que ustedes viven con, me dio la impresión que viven con las multas, como una gran proeza 6 mil millones de multas. Bueno, que esa plata entra al Ministerio de Hacienda después los trasferirán, yo creo que ustedes viven es como del 1% que las entidades mismas no me dicen, Superintendente.

Bueno, preocupado, Superintendente, por eso. ¿Qué es lo que vamos a hacer entonces? Es mi preocupación. ¿Qué vamos a hacer? ¿Cómo vamos a seguir preocupados con esos benditos comparendos? Ese papel yo creo que no tiene que ser el suyo, si tenemos que aprovechar lo de la ley, pues ahí echémosle a otro para que usted se dedique a lo de la eficacia, a lo de la prestación del servicio de estas empresas hacia la comunidad, porque parte de eso tiene que ver también con la accidentalidad y con el mal servicio que nos prestas y dejar ya de preocuparnos de las puertas metálicas, como es esa situación.

Para eso yo, Representante Pedro Vicente, ahora ya no hay esos sistemas de computación y programas y se puede perder lo que se pierda, ahí queda, ahí queda la información. De verdad que esa es la preocupación tiene que ir hacia dónde debemos llevar la Superintendencia, hacia dónde tiene que irse para que no nos centremos en los comparendos, en la caducidad, en las multas, en la jurisdicción coactiva, en las sanciones, por eso yo ya quería que el debate se acabara, yo ya quería para ver cómo nosotros podemos acordar de ahora en adelante, es decir, el informe nos lo dice todo, el informe de la Contraloría, para que volver a repetir cómo ustedes vienen funcionando internamente, cómo vienen, que la misma Contraloría les dice: No son eficientes, les dice, no tienen un programa, una planeación, no la tienen, ustedes no cumplen las visitas, no las están haciendo, las programan y no las hacen. ¿Por qué? Porque yo creo que están centrados en que si se perdió el expediente, que si se lo robaron, que si no se lo robaron, en fin, entonces de pronto no venía preparado usted para el informe de la Contraloría, pero hace parte, pues, del mismo control político.

Yo no creo que el señor Representante Buenaventura León le vaya a dar toda la infor-

mación en 7, 8 ó 10 preguntas, él verá qué se reserva para ver usted qué tan informado está de su Entidad y entonces menos mal que le colaboró muchísimo el señor Director de Tránsito y Trasporte, le colaboró muchísimo en la intervención de dos horas y usted alcanzó en esas dos horas empaparse y que le lleven la información correspondiente. De lo contrario, créame que le hubiera ido muy mal.

Pero yo no creo que al Representante Buenaventura lo vaya a dejar contento el informe; es decir, este tiene que ser como una parte, para que de ahora en adelante le hagamos el seguimiento a lo demás. Yo quedé contento con lo de los comparendos, me dejó satisfecho, pero con lo de los comparendos y esa no es la función de la Superintendencia, esa no es la función de la Superintendencia o yo estoy equivocado o la impresión que usted nos dio fue esa, o qué es lo que está pasando con esta entidad tan importante que tiene a su cargo la responsabilidad de vigilar, de controlar tantas empresas, no son 6 mil, la mitad 3 mil, la tercera parte mil, que sean mil, creo que no las están controlando, no tienen la capacidad para vigilarlas ustedes.

Yo les agradezco allí porque ya son pasadas las dos de la tarde y entonces, Representante, yo creo que usted tiene que buscar la forma de que podamos hacer el debate de otros interrogantes y de otros cuestionamientos y de otras preocupaciones del control interno que viene ejecutándose al interior de la Superintendencia que la misma Contraloría, ver el informe, es interesante ver el informe de 2004 cómo lo han recalcado de 2003, pero la responsabilidad es suya totalmente, yo digo que la responsabilidad es del actual Superintendente, entró el 1º de agosto, nos lo dijo, pero tenía que corregir demasiado, muchísimo, para que la Contraloría no encuentre tanta irregularidad, tanta falta de trabajo de la Entidad que usted dirige y que está orientando.

El Presidente:

Doctor Buenaventura, lo que pasa es que el doctor Alvaro me ha pedido una interpelación de lo que habló el doctor Zambrano y entonces, doctor Alvaro.

Doctor Alvaro Hernando Cardona:

No, solamente para no alargar la cuestión, yo sé que están afanados pero mire, con todo respeto, Representante Zambrano, yo no estoy salvando mi responsabilidad, no, lo que pasa es que el informe de la Contraloría, vigiló, se presentó en el 2006, pero lo que vigiló fue todo el 2005 y ni menos faltaba, yo no me voy a sacar de la responsabilidad que tengo, primero para responder de la Entidad, así llevara un día, porque lo que represento es la Entidad, ni menos faltaba. Y segundo, tampoco voy a decir que no me corresponde responsabilidad cuando 5 meses, y así lo dije del año pasado, me tocaron a mí, no, ni menos faltaba. Usted, por ejemplo, dice, es que no creo que vigilen mil empresas de las seis mil, no y es que mire, yo creo que, no menos faltaba, le voy a echar la culpa usted, voy a decir que la culpa es mía no haberle advertido que son tres tareas gruesas de la Superintendencia: una, es la vigilancia; otra, es la inspección y otra es el control.

La vigilancia es sobre todas y la hacemos sobre todas. El problema de la Contraloría justamente con el tema de las visitas sobre el cual usted hizo tanta referencia, es que las visitas solamente son para la inspección, para las que de acuerdo a la vigilancia virtual del tema societario, de acuerdo a las denuncias de los que hacen parte de las sociedades, socios o de las cooperativas, asociados o de los empresarios en empresas unipersonales no alleguen a esas es que les hacemos las visitas. Sin lugar a dudas, practicando una visita, cada una mensualmente en todo el país, una visita, eso sería, no tiene sentido sino sobre aquellas ejerciendo vigilancia sobre todas, sobre aquellas que pueden presentar irregularidades e incluso cuando nos toca ir para la práctica de pruebas en una de las tantas tareas. Usted bien lo advirtió que es comparendos, una de las tantas, es más, mire, yo estaba aquí subrayando algo que está en el cuestionario en la respuesta a la pregunta número, al segundo punto del cuestionario, contestamos nosotros, en ningún momento ni por mandato legal, ni como parte de las políticas de la actual administración se le ha dado a la Superintendencia el carácter coercitivo.

Yo me refería a comparendos porque ese es un tema fundamental del cuestionario, fueron 12 preguntas, pero no, ni menos faltaba, por eso resaltaba el tema societario, por ejemplo. Qué bueno que yo pudiera explayarme, pero es que me hicieron muchas preguntas de presuntas irregularidades detectadas en el informe de la Contraloría y hubiera sido grosero y creo que hubiera incumplido con la ley si no me ciño al cuestionario, pero mire, ahí mencionamos la campaña de Menos Garrote, Más Acompañamiento. En la campaña de Menos Garrote, Más Acompañamiento, solamente voy a hablar de esa porque me da vergüenza con el Representante Buenaventura, lo que pretendemos es: En vez de tanto comparendo de una misma empresa y además por una misma conducta, le estamos planteando a las empresas que en el marco de la Ley 222 del 95, venga empresa usted tiene 100 comparendos, 100 informes de infracción o comparendos para que entiendan, 100 comparendos, en vez de nosotros tener que adelantar 100 procesos, algunos de los cuales se archivan, algunos de los cuales caducan, algunos de los cuales no cobramos la multa, en vez de eso y finalmente el año entrante el Superintendente que esté, ustedes lo citen aquí y otra vez miles y miles de comparendos. Lo que estamos planteando es, señores de la empresa vengan para acá, en vez de que usted siga con esa conducta propóngame un plan de mejoramiento, en el proyecto de ley que se está planteando en el Ministerio.

Eso es lo que tratamos, eso es lo que queremos que se refleje, eso es lo que queremos que se refleje y finalmente porque yo sé, la verdad me da vergüenza y yo soy en eso muy prudente, mire, perdóneme que le diga, usted dice que si no tengo un Plan de Mejoramiento, eso es lo que yo quería decir, el 20 de octubre me lo aprobaron, este es de la vigencia de lo que pasó para mejorar las observaciones del informe que ha señalado el Representante; es decir, de la vigencia 2005. Todas esas presuntas irregularidades señaladas por la Contraloría, aquí está aprobado mi Plan de Mejoramiento, aprobado, le insisto, el 20 de octubre, acabo de dar una instrucción para sacar copia porque este es una cosa pequeña, para que ustedes me hagan el control, acepto, acepto el reto, me hagan el control político sobre este Plan de Mejoramiento, yo les voy a hacer llegar copia del Plan de Mejoramiento, que, repito, apenas me lo acaban de aprobar, este es el que yo tengo que cumplir, el que yo tengo que cumplir, si no lo cumplo, la Contraloría me va a sancionar a mí, eso lo acepto. Excúseme la interpelación. Gracias, Presidente.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra el doctor Buenaventura.

Honorable Representante León León Buenaventura:

Gracias, señor Presidente. Quiero iniciar por lo del Plan de Mejoramiento. Esto ya son unas ideas muy cortas, para concluir el debate, como citante de acuerdo con la Ley 5ª, el señor Superintendente nos habla de un Plan de Mejoramiento del 20 de octubre, pero si miramos de aquí para atrás, doctor Bérner Zambrano, hemos tenido muchos Planes de Mejoramiento. En el año 2002 hay un Plan de Mejoramiento donde dice, para adelantar el 100% de las actuaciones, desde el año 2002, desde entonces hemos venido hablando de Planes de Mejoramiento, la Contraloría nos dice: 22 sanciones incumplidas en el 2006. Yo le acepto, señor Superintendente, que indudablemente usted se posesionó a partir del 1º de agosto, que responder como Gobierno, muy seguramente otra cosa son las responsabilidades disciplinarias, penales, fiscales, eso ya cada uno. Reconoce el Superintendente las deficiencias estructurales, la verdad que uno leyendo ese informe de la Contraloría y doctor Bérner, aquí no hemos sorprendido al doctor Cardona con ese informe, es que ese informe se lo mandó a él la Contraloría, ahí está la carta, entonces no lo hemos sorprendido, aquí están todas las cartas por encima de la mesa, me queda claro lo de la nómina paralela; es decir, no hay nómina paralela, me queda claro ese informe, señor Superintendente.

Me preocupa mucho el tema de la caducidad. La caducidad es una ineptitud de la entidad, que en un término que le da la ley no sea capaz de adelantar esos procesos investigativos, doctor Pedraza, que usted planteaba abreviemos términos, hagamos lo que a nosotros nos corresponda hacer, pero hagámoslo, reduzcamos términos sin violar el principio sagrado del derecho de defensa, le agradezco

que me haya aclarado el tema de, porque es que no nos puede distraer el Gobierno, que puso en el último año 6 mil millones de pesos de multa, impuso, pero en la práctica eso es como cuando uno se gana un proceso ejecutivo en los juzgados, doctor Cotrina, y le toca ir a enmarcar la sentencia porque no tiene, pero apenas en el año 2006 van 350 millones de pesos recaudados, la Contraloría no fenece la cuenta el año 2005. ¿Eso es grave, eso es delicado? Lo que dijimos acá yo no voy a repetir el debate de lo que dice la Contraloría que no logró desarrollar sus actividades de manera eficiente, hay problemas en la contratación, hay fraccionamiento de contratos. Yo pregunté aquí por una serie de contratos y no me diga, señor Superintendente, que lo estoy sorprendiendo porque yo soy muy apegado a la Ley 5ª del 92 y sé que no puedo traer temas nuevos, pero la pregunta 3 decía, los contratos y convenios celebrados durante las vigencias 2004, 2005, 2006, indicando el nombre del contratista, objeto del contrato, yo aquí no he planteado cosas en el debate que no estuvieran en el cuestionario y usted debió haber venido preparado para el tema de la contratación, es un tema sensible, es un tema que sin lugar a dudas, yo pregunté por una serie de contratos, el contrato con Orbedatos, el contrato de las fotocopias, que lo enrostra con el Decano, que lo enrostra la Contraloría de unos hechos que se estaban pagando con anticipación unos servicios sin proveer y una serie de contratos que aquí expuse.

Pero ojo, señor Superintendente, el esquema de la contratación de la Superintendencia a mí no me queda claro ni satisfecho de que es qué, mire ahí hay unas cosas que hay dos contratos adicionales en la cuantía el mismo día, usted indicó otras cosas, pero por lo menos esa es la información que usted me envía a mí, yo lo he recogido es de la información, mire señor Superintendente, yo le quiero rogar que de pronto sus funcionarios sean más cuidadosos en la respuesta, mire señor Superintendente, mire lo que usted me dice cuando yo le pregunto por la pérdida de comparendos: No podemos certificar o afirmar pérdida de comparendos y mire su declaración a *El Tiempo* y mire lo que usted ha dicho hoy que reconoce y por eso ha tomado unos correctivos de hacer unas rejas y unas cosas, mire su declaración en *El Tiempo,* doctor Alvaro Hernando Cardona, Superintendente de Puertos, dice usted desde hace un año cuando llegó, dice que cuando llegó a la Entidad ya se rumoraba sobre la pérdida de documentos por eso empezamos a organizar archivo y pusimos rejas para impedir que los expedientes salieran por las ventanas, pues decían que los arrojaban para que alguien los alterara y luego los devolvían.

Bueno, pero no me digan, no me contesten que eso la verdad lo afecta a uno que le digan una cosa cuando uno sabe que eso no es así y la Contraloría habla de pérdida de comparendos, no se me habló nada sobre los estados contables, sobre las deficiencias de control interno que son inmensas, los comparendos sin tramitar, los comparendos mal elaborados, que la Superintendecia asuma una posición, un plan de acción para que la Policía de Carreteras elabore bien los comparendos. Yo le preguntaba de manera concreta por la denuncia de El Tiempo, apenas me dio el nombre de la empresa, pero qué bueno haber sabido más porque es que lo que habla ahí es grave, el periódico, yo no sé si será cierto, remito es al periódico, que hubo una orden del Superintendente de Trasporte de archivar eso y que usted dio la orden de desarchivarlo para poder sancionar y aquí lo dice usted en declaración a *El Tiempo*. Eso es delicado, eso es delicado si eso es cierto y el señor Superintendente de Transporte lo sigue acompañando a usted en la Entidad; eso es delicado señor, el tema de notificaciones, bueno, yo no quiero devolver el debate, el tema de notificaciones sí que es grave, es gravísimo, yo simplemente quiero expresar lo siguiente a título de conclusión, señor Presidente y estimados compañeros, de conformidad con el artículo 252 de la Ley 5ª del 92, por lo menos yo como citante expreso no satisfactoria las explicaciones y vamos a continuar haciendo el seguimiento que ordena la ley cuando uno no está satisfecho con las explicaciones, continúa el debate o vamos a llevarlo a la Plenaria, pero el tema, porque hay otras cosas, infortunadamente aquí por el tiempo y eso que también gasté bastante irrespetando a mis compañeros, ahí sí me salí de la Ley 5ª, pero la verdad, señor Superintendente, que yo sigo preocupado por la situación actual de la Entidad y entienda que con este debate no tenemos otro interés distinto a que las entidades del Estado como esta, puedan mejorar.

En lo que nosotros podamos colaborar, aquí estamos para servir, para ayudar el Congreso de la República, pero este control político nos lo obliga a hacer la Constitución, la Ley 5ª y señor Presidente y queridos compañeros, yo expreso mi no satisfacción por las explicaciones. Gracias, señor Presidente.

El Presidente:

Tiene el uso de la palabra la doctora Gema.

Honorable Representante Gema López de Joaquín:

Gracias, Presidente. Bueno, yo celebro, doctor Buenaventura, este debate, comparto con usted, infortunadamente no tuvimos la posibilidad de que usted me compartiera este informe de la Contraloría. Yo realmente, como dijera en un principio, no tenía bases y cuando no tengo bases no es mi costumbre debatir sobre algo que no tengo la suficiente ilustración, pero en pocos minutos después de que el doctor Bérner hiciera alusión al informe de la Contraloría y lo mismo el doctor Buenaventura, miren honorables Congresistas, lo que está plasmado en el documento y eso que he leído solo dos hojas, es delicado, no puede pasarse con esta sola actuación, como bien lo anota el doctor Buenaventura, es que no es justo que una entidad programe 158 visitas, por decir, y realice 55, el 34.8%, argumentando que tiene limitaciones presupuestales; sin embargo, usted, doctor, el 31 de diciembre de 2005 dejó de ejecutar el 6.2% y devolvió al Presupuesto Nacional 476 mil punto 8 millones. Eso no lo digo yo, lo dice la Contraloría y lo dice en la página número 4; es peligroso y muy duro para mí como colombiana y mucho más como Representante, escuchar todo el nido de corrupción porque es que lo que habla la Contraloría es cómo expedientes adentro se pierden, otros con resolución de sanción sin expediente, otros expedientes sin resolución y otros con todas las infracciones plasmadas en documentos con autos de archivo.

Mire, eso es peligroso y es de mucho cuidado y yo comparto con el doctor Buenaventura, si este tema hay que llevarlo a la Plenaria, hay que llevarlo, yo pienso que esto, señor Presidente, hay que continuarlo, no podemos dejar desapercibida esta situación, el señor Presidente debe hacer honor a su campaña en el sentido de luchar contra la corrupción y comparto con el doctor Bérner cuando dice, con todo respeto, es que las rejas, la malla, no es lo suficiente en una entidad. Cuando se pierden los documentos de adentro, nadie se los viene a traer, cuando se pierden los documentos que están bajo la responsabilidad de tal o cual funcionario y no sé quién tenga los documentos bajo su responsabilidad, no sé, ese funcionario es el responsable y si se pierden los documentos soportes de una sanción o lo contrario se pierde la resolución y dejan los soportes o se llevan todo el expediente, hay unos responsables y los responsables son los que están adentro, no los que están afuera. Si los que están afuera se entran, es porque los de adentro les permiten entrar, porque yo no creo, o a no ser, señor Director, y eso me lo aclara, a no ser que se hayan encontrado las llaves, las chapas abiertas, que hayan unas denuncias, bueno, etc., que no conozco yo y no se ha dicho aquí puede que eso suceda, pero si eso no ha sucedido, si en mi casa no están sino mis hijas, mi esposo, la empleada del servicio y se me pierden las cosas y no entra nadie, no está abierta la chapa, no se ha alterado, no hay quiebre de vidrios, ¿pues allí quién responde? porque lo que se perdió son los que están adentro, no los que están afuera.

Y no es suficiente, doctor, cuando eso sucede. Y mire que eso de tránsito no solamente sucede a nivel nacional, mire, no es suficiente doctor, poner, si usted pone murallas, ponga malla, ponga todo lo que ponga, pero si la pérdida es por otra causa, ponga lo que ponga, señor Director, no hay nada que hacer. Yo considero que esto amerita un, doctor Bérner, y le doy la razón, esto amerita un despliegue, amerita un evento mucho más profundo y que ambos representantes del Gobierno vengan y nos den punto a punto, porque yo no creo que la Contraloría General, no creo que se atreva a plasmar situaciones sin conocimiento de causa, sin tener nada que lo pueda soportar,

no estamos hablando aquí de suposiciones, no estamos diciendo aquí que nos dijeron, estamos hablando de un documento plasmado por la Contraloría General de la Nación, por un documento elaborado y producto de una auditoría y que el deber de los funcionarios en esta citación era absolver punto a punto, cosa que aquí no se ha hecho, señor Presidente. Infortunadamente, como dije inicialmente, yo no había leído esto, de yo haberlo leído con anticipación había sido otro gallo cantando aquí, pero no obstante solicito yo a los compañeros Parlamentarios, dado que nos corresponde ir a cumplir nuestra misión a la Plenaria, es que no se termine el debate hoy sino que se continúe en la fecha que usted, señor Presidente, determine. Muchas Gracias.

El Presidente:

A usted, doctora Gema. El doctor Restrepo.

Honorable Representante Jaime de Jesús Restrepo Cuartas:

Señor Presidente, señores funcionarios de transportes y tránsito y de la Superintendencia y señores compañeros de la Cámara.

Yo no tengo mucha experiencia en este tipo de temas, desconozco el tema, no pude tampoco estar desde el principio infortunadamente por otro compromiso, pero a mí me parece que nosotros deberíamos propiciar una posición un poco más constructiva con este tipo de entidades, porque a mí me parece unos esfuerzos que hay que valorar, yo vi un interés muy permanente de los funcionarios de mostrar mejoría en los resultados que se vienen dando de tiempo atrás, a mí me parece que el ambiente de trabajo también hay que mejorarlo siempre, es que uno no puede estar en un ambiente de trabajo sin dignidad y yo veo en muchas de las fotografías que presentaron los funcionarios, el Superintendente, que hay como un interés de mejorar el ambiente de trabajo, uno ve cosas denigrantes en este Congreso mismo, entra uno a un baño y no hay agua, las canillas están abiertas o no hay papel higiénico o las puertas están reventadas; es decir, se han robado hasta las puertas de los baños, desaparecen. Entonces, uno dice, esos ambientes de trabajo donde uno pasa la mayor parte de su vida deberían mejorar y yo veo un esfuerzo por mejorar los ambientes de trabajo, yo no sería tan crítico de que haya ciertos empeños en el mejoramiento de la situación de trabajo, yo creo que uno no debería tampoco seguir tan al pie de la letra las determinaciones de la Contraloría, los que hemos sido funcionarios públicos, yo específicamente en la Universidad de Antioquia, el doctor Pedro Ovando en la Universidad del Valle, hemos sufrido la Contraloría, hemos sufrido la falta de funcionarios de un perfil técnico adecuado para evaluar los procesos que quieren investigar, infortunadamente, en este país los problemas existen en todas partes, entonces a mí parece que los pliegos de cargos que usualmente hace la Contraloría en muchas oportunidades son absolutamente exagerados, no tienen rigurosidad en los planteamientos, entonces yo creo que nosotros como funcionarios veedores de la cosa pública y que hacemos control político debemos mirar también las observaciones de otras entidades de control con cierto tino, con cierto tino para no exagerarnos y para saber valorar las respuestas de los funcionarios.

Sin embargo, yo acepto, admito la propuesta del honorable Representante Buenaventura León de que si no hay satisfacción con las respuestas el debate debe continuar y yo creo que eso está bien, eso es lógico, a mí me parece que aquellas cosas que no hayan sido lo suficientemente bien aclaradas deben aclararse y que aquellos contratos sobre los cuales pesen todavía interrogantes deberían aclararse suficientemente y consideraría también que es muy importante que el debate continúe hasta tanto haya una plena satisfacción con las respuestas. Entonces, en ese sentido yo acojo plenamente la propuesta del ponente de estas preguntas, me parece que dentro del Plan de Mejoramiento de la Superintendencia debería ponerse una atención muy especial al tema de sistematización y en general de todo lo que tiene que ver con trasportes y tránsito, porque si nosotros entráramos a la modernidad, resolveríamos 50 mil problemas de los que se están presentando hoy en día en todas estas instituciones oficiales. Aquí en el mismo Congreso, si el Congreso tuviera un adecuado plan de programación y de sistematización, no ocurrirían las enormes dificultades que se presentan al iniciar los períodos con oficinas, con carros y con 50 mil cosas. De tal manera yo llamaría la atención es de que el Estado tiene que modernizarse, que el Estado debe necesariamente seguir atendiendo los procesos de sistematización para que seamos capaces de no darle pie a la corrupción; es decir, que si nosotros sistematizamos adecuadamente, eliminamos muchos de los problemas de corrupción que en este país existen. Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente:

Muchas gracias a usted, doctor Jaime Restrepo. Tiene el uso de la palabra el doctor Pedraza. Le pido que sea muy breve, porque ya tenemos que irnos para la Plenaria.

Doctor Jorge Enrique Pedraza Buitrago:

Quiero ser muy breve por el tema de la agenda y la hora.

Yo creo que es contestar tres preguntas muy concretas y hacer unas precisiones a la honorable Representante Gema, dejar claro que yo contesté un cuestionario muy independiente al que había planteado el doctor Buenaventura, pues eso es un tema que quería apuntar porque la percepción era que yo no lo hubiese contestado, hubiese levantado una tela de humo alrededor del tema del cuestionario del doctor Buenaventura. Segundo, esa palabra de gallero del Ministro, doctora Gema, las palabras de gallero valen mucho y más de un gallero Gallego. Yo voy a refrendar esa tarea al Ministro, como usted bien lo dijo y es hacer la tarea. No, usted misma me dijo que no dijéramos fechas sino que cumpliéramos y así lo vamos a hacer, es más pronto que lejos y yo diría que hay algunos puntos importantes de algunos planteamientos. Es válido el tema de Arauca del doctor Cotrina, me parece que hay que revisar ese tema de nuestro papel en Arauca; hemos estado revisando algunas territoriales, voy a hablar con el Ministro del tema para ver cómo le damos tratamiento a eso. El tema del doctor Héctor Faber con los Willys me parece también un tema válido, pero ahí sí hay que ser claros, el actual Código Nacional de Tránsito prohibió los cambios de particular a público o de público a particular. Si queremos darle una institucionalidad, digamos, desde el punto de vista de identidad a los camperos como Patrimonio Nacional y para que puedan ser conservados ya como particulares por sus propietarios, necesitamos el apoyo del Congreso en un proyecto de ley que nos permita hacer ese cambio de público a particular porque es la única forma, no tenemos ahorita la forma de poder apoyar eso y yo diría que frente a esos temas tan puntuales y para no extenderme esas eran las dos o tres precisiones que quería hacer y muchas gracias.

El Presidente:

Muchas gracias, doctor Pedraza. Quiero dejar una acotación acá. El debate estuvo interesante, pero también quiero dejar una reflexión. Nosotros aprobamos aquí todo lo que tiene que ver con las leyes y no le estamos dando los argumentos suficientes a los funcionarios para que puedan funcionar bien. Lo otro, es que aquí se vio en el debate que no hay presupuesto, falta presupuesto para eso y yo creo que cuando uno no tiene funcionarios y tiene todos esos comparendos si uno no puede ser Superman para poderle dar a todas esas tareas el buen funcionamiento que esperan todos los Congresistas y Colombia.

El Secretario:

Agotado el orden del día, señor Presidente. Levante la sesión y convoque.

El Presidente:

Se levanta la sesión y convoco para el martes a las 10:00 de la mañana.

Siendo las 2:58 p. m. se dio por terminada la sesión.

El Presidente,

José Manuel Herrera Cely.

El Vicepresidente,

Héctor Faber Giraldo C.

El Secretario,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2006