



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1819

Bogotá, D. C., miércoles, 20 de diciembre de 2023

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 16 DE 2023

(octubre 17)

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2023 al 20 de
junio de 2024

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Presidente-Julián David López Tenorio:

De nuevo, buenos días. Les pedimos a los enlaces de los Ministerios, que les informen a los directivos y Ministros, que ya pueden seguir, que vamos a arrancar, por favor.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Buenos días para todos, de la misma manera, le solicitamos el favor a los miembros de las Unidades de Trabajo Legislativo, que le indiquen a los Congresistas que se encuentran en el edificio, para que se desplacen de sus oficinas al recinto. Muchas gracias.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Muy buenos días para todos y para todas. Siendo las diez cero dos (10:02 a. m.) de la mañana, se abre la sesión del día martes 17 de octubre del año 2023. Señor Secretario, sírvase llamar a lista.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Buenos días para usted, buenos días señor Vicepresidente, buenos días honorables Congresistas. Siendo las diez y tres (10:03 a. m.) de la mañana, del 17 de octubre de 2023, la Secretaría se permite, señor Presidente, certificar que vamos a realizar el primer llamado a lista.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

Gómez Castaño Susana

González Hernando

López Tenorio Julián David

Rincón Gutiérrez Haiver

Salamanca Torres Jaime Raúl

Torres Romero Dolcey

Triana Rincón Eduar Alexis

Señor Presidente, han contestado el primer llamado a lista, once (11) honorables Representantes. La Secretaría se permite certificar, que de conformidad con la Ley 5ª de 1992, tenemos quórum decisorio, Presidente.

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Representantes:

Cuello Baute Alfredo Ape

Garrido Martín Lina María

Hernández Palomino Dorina

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Sogamoso Ingrid Marlén

Con excusa el honorable Representante:

García Ospina Pedro Baracutao.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Secretario, por favor, dé lectura al Orden del Día, propuesto para el día de hoy.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:
Gracias, Presidente.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2022-2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro
Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2023 al 20 de
junio de 2024

(Primer período de sesiones del 20 de julio al 16
de diciembre de 2023)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión ordinaria del día martes 17 de
octubre de 2023

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Aprobación actas

- Acta 17 del 6 de octubre de 2022
- Acta 25 del 29 de noviembre de 2022
- Acta 35 del 18 de abril de 2023
- Acta 51 del 14 de junio de 2023
- Acta 09 del 29 de agosto de 2023

III

Citación a servidores públicos

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

PROPOSICIÓN 16 DE 2023

-Aprobada 15 de agosto-

**Presentada por el honorable Representante
Hernando González.**

En mi condición de Representante a la Cámara,
solicito se cite a debate de control político en la
Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al
Ministro de Transporte, doctor. *William Camargo
Triana*, a la Ministra de Educación, doctora *Aurora
Vergara Figueroa* y a la Directora de la Agencia
Nacional de Seguridad Vial, doctora *Mariantonia
Tabares Pulgarín*, con el objeto de que expliquen
las estrategias, medidas y programas que se estén
implementando en materia de seguridad vial en el
país y específicamente en educación vial.

De igual forma, se solicita a las entidades que se
dé respuesta escrita dentro de los 5 días siguientes
calendario al recibo del cuestionario como lo dispone
el artículo 249 literal d de la Ley 5ª de 1992, el cual
dispone: *El Ministro deberá radicar en la Secretaría
General respectiva la respuesta al cuestionario, dentro*

*del quinto (5º) día calendario siguiente al recibo de
la citación a efectos de permitir al Congresista o
Congresistas interesados conocer debidamente los
diversos aspectos sobre la materia de la citación y
lograr sobre ella la mayor ilustración.*

PROPOSICIÓN ADITIVA DE 2023

-Aprobada 5 de septiembre-

Presentada por el honorable Representante
Hernando González

En mi condición de Representante a la Cámara,
solicito que de forma adicional a los citados en
la Proposición número 16 aprobada por esta
corporación, se cite a debate de control político en
la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes
al Ministro de Salud, doctor. *Guillermo Alfonso
Jaramillo* con el objeto de que expliquen las
estrategias, medidas y programas que se estén
implementando en su Ministerio en materia de
seguridad vial en el país y específicamente en
educación vial.

**CUESTIONARIO MINISTERIO DE
TRANSPORTE**

- **¿Cuál es el presupuesto que destina la
entidad con relación a seguridad vial y educación
en seguridad vial en el país?**

- **¿Qué estrategias, medidas y programas ha
implementado la entidad en materia de seguridad
vial en el país? ¿Cuáles son los resultados?**

- **¿Cuáles son los indicadores y cifras que
tiene el Ministerio, en materia de siniestros y
accidentes viales durante los años 2020, 2021,
2022 y 2023?**

- **¿Qué actividades realiza la entidad para
dar cumplimiento a las leyes 1503 de 2011, 1548
de 2012, 1702 de 2013, 2251 de 2022 y 2291 de
2023?**

**CUESTIONARIO MINISTERIO DE
SALUD**

- **¿Cuáles son las cifras y los análisis que
realiza el Ministerio respecto a la morbilidad y
mortalidad en accidentes de tránsito?**

- **¿Cuánto es el presupuesto que
compromete y/o gasta el sector salud por
siniestros y accidentes viales?**

- **¿Qué estrategias, medidas y programas ha
implementado la entidad en materia de seguridad
vial en el país? ¿Cuáles son los resultados?**

- **¿Cuáles son los indicadores y cifras que
tiene el Ministerio en materia de siniestros y
accidentes viales durante los años 2020, 2021,
2022 y 2023?**

- **¿Qué actividades realiza la entidad para
dar cumplimiento a las Leyes 1503 de 2011, 1548
de 2012, 1702 de 2013, 2251 de 2022 y 2291 de
2023?**

CUESTIONARIO AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

- ¿Cuál es el presupuesto que destina la entidad con relación a seguridad vial y educación en seguridad vial en el país?
- ¿Qué estrategias, medidas y programas ha implementado la entidad en materia de seguridad vial en el país? ¿Cuáles son los resultados?
- Cuáles son los indicadores y cifras que tiene el Ministerio, en materia de siniestros y accidentes viales durante los años 2020, 2021, 2022 y 2023?
- Sírvase informar con qué entidades maneja articulación de actividades o programas relacionados con seguridad vial y educación en seguridad vial.
- ¿Qué actividades realiza la entidad para dar cumplimiento a las Leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1702 de 2013, 2251 de 2022 y 2291 de 2023?

CUESTIONARIO MINISTERIO DE EDUCACIÓN

- ¿Cuál es el presupuesto que destina la entidad con relación a educación en seguridad vial en el país?
- ¿Qué estrategias, medidas y programas ha implementado la entidad en materia de seguridad vial en el país? ¿Cuáles son los resultados?
- Sírvase informar con qué entidades maneja articulación de actividades o programas relacionados con educación en seguridad vial.
- ¿Qué actividades realiza la entidad para dar cumplimiento a las Leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1702 de 2013, 2251 de 2022 y 2291 de 2023?

IV

Consideración y aprobación del dictamen resultado de la evaluación del **Informe de Gestión 2022-2023** allegado por el **MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL**-, presentado por la Subcomisión que para tal fin designó la Mesa Directiva.

Integrantes Subcomisión: honorables Representantes *Hernando González* (Coordinador), *Jaime Raúl Salamanca Torres* y *Luis Carlos Ochoa Tobón*.

V

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo No. 01 del 3 de julio de 2003.

VI

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Julián David López Tenorio.

El Vicepresidente,

Alejandro García Ríos.

La Subsecretaria,

Ruth Claudia Sáenz Forero.

Señor Presidente, de la misma manera fue aprobada una proposición aditiva, la primera proposición presentada por el honorable Representante Hernando González, en un complemento de preguntas y en la cual se cita de la misma manera al señor Ministro de salud, el doctor Guillermo Alfonso Jaramillo, se remiten los cuestionarios.

Ha sido leído, señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

En consideración el Orden del Día, ¿aprueban los Representantes el orden del día leído?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Se permite certificar la Secretaría, que ha sido aprobado por unanimidad, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Aprobación de actas, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Sírvase, señor Secretario, leer las actas.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Muy bien, Presidente. En relación a las actas que hemos dado lectura la 17 del 6 octubre de 2022, se presenta constancia por los honorables Representantes Susana Gómez, Lina Garrido y Dolcey Torres, en relación a no aprobar la misma, por encontrarse con excusa el día de la sesión; en el Acta número 25, presenta constancia el Representante Alfredo Ape Cuello y la doctora Yulieth Sánchez, por lo relacionado anteriormente, en el sentido de no votar las mismas; en relación al Acta 35, presenta constancia de no aprobación el doctor Pedro Baracutao, Susana Gómez, Yulieth Sánchez, Ingrid Sogamoso, por encontrarse con excusa el día de la sesión; en relación al Acta 51, presenta constancia de no aprobación el doctor Hernando González, y en relación, Presidente, del Acta 9 del 29 de agosto de 2023, hacen lo propio los Representantes Ciro Rodríguez, Yulieth Sánchez y Eduard Triana. Presidente, han sido leídas las actas que vamos a discutir, y si a bien lo tiene la Comisión votar, con las constancias que han sido radicadas por cada uno de los Congresistas de esta célula legislativa.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Hace presencia el Representante Gerson Montaña, bienvenido, Representante. Entonces, en consideración las actas leídas y conocidas previamente por los Representantes, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Representantes, las actas leídas por el Secretario?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente, certifica la Secretaría que las mencionadas actas 17, 25, 35, 51 y 9, de 17, 25 del 2022, 35, 51 y 9 del 2023, han sido aprobadas por unanimidad, por los miembros de la Comisión, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Citación a servidores públicos, Presidente. De conformidad con el artículo 135 numeral 8°, los artículos 233, 249 de la Ley 5ª de 1992, en desarrollo de la proposición 16, del 15 de agosto 2023, y la proposición aditiva del 5 de agosto de 2023, presentadas por el doctor Hernando González, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Sírvase informar a esta célula legislativa, quiénes de los funcionarios del Gobierno, se encuentran presentes el día de hoy.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Tranquilo, señor Viceministro, nosotros seguimos el protocolo de la Ley 5ª. Bienvenido a su Comisión, Viceministro.

Señor, está citado a la Comisión el señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo Triana, Presidente, quien no se encuentra en el recinto. Presidente, nos informan que viene en camino, Presidente; la señora Ministra de Educación, la doctora Aurora Vergara Figueroa, ha delegado al señor Viceministro Óscar Sánchez Jaramillo, de Educación Básica, Preescolar y Media, señor Viceministro bienvenido, se encuentra presente en el recinto; el señor Ministro de Salud, el doctor Diego Jaramillo, está citado, señor Presidente, y nos informan que él viene en camino en este momento, no se ha hecho presente el señor Ministro o su delegado, la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la doctora Mariantonia Tabares Pulgarín, quien ha delegado al doctor Darío Rincón Jaramillo. Presidente, han sido leídos quienes se encuentran en el recinto, los funcionarios que han sido citados por esta célula legislativa y sus correspondientes delegaciones, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, Secretario. Con la venia del señor citante, el honorable Representante Hernando González, vamos a dar un receso de 10 minutos, mientras llega el Ministro de Transporte y el Ministro de Salud. ¡Listo! Entonces iniciamos con el receso.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, se han cumplido los diez minutos, que han sido otorgados.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias. Señor Secretario, infórmenos si ya se hicieron presentes, señor Secretario, los funcionarios del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Salud, por favor.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, no se han hecho presentes en el recinto, los señores Ministro de Salud y el señor Ministro de Transporte.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Tiene entonces el uso de la palabra el señor citante a este debate, el honorable Representante

Hernando González, del departamento del Valle del Cauca, de Cambio Radical.

Honorable Representante Hernando González:

Muy buenos días, señor Presidente, un saludo para usted, para la Mesa Directiva, para el señor Viceministro de Educación, para el señor Director encargado de la Agencia Nacional, al señor Ministro de Transporte un saludo especial, a sus equipos de trabajo, a mis colegas les doy la bienvenida, les agradezco que estén aquí y a todos los presentes; también quiero saludar a la señora Mary, que ha sido invitada por nosotros, para que nos haga una exposición.

Señor Secretario y señor Presidente, no sé si damos otros 10 minutos, porque como no han llegado los Ministros, yo pensaba pedirle aplazar este debate, pero ya con la llegada del Ministro usted verá si esperamos unos minutos que llegue el señor Ministro de Salud.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, Representante. Yo le sugiero, digamos, que el core fundamental este debate está en cabeza del señor Ministro de Transporte, el doctor Camargo, que ya se hizo presente en el recinto, yo le sugiero que avancemos con el debate mientras en ese entretanto va llegando el Ministro de Salud, ya está el resto de los funcionarios, el director encargado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Viceministro de Educación, que también usted lo tiene a su lado. Entonces, tenemos tres grandes y altos funcionarios, de cuatro citados, entonces yo creo que podemos avanzar con el debate, si es así, tiene usted señor citante, doctor Hernando González, el uso de la palabra hasta por 20 minutos, para que nos cuente entonces, todo lo que usted tiene planteado hoy.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente. Nuevamente un saludo para todos. Sí señor, efectivamente vamos a arrancar este debate, y usted ha dicho algo muy importante, que está el señor Ministro de Transporte, pero para mí la responsabilidad no solamente es de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Ministro de Transporte, del Ministerio de Educación, sino que es fundamental el Ministerio de Salud; este debate de control político, podríamos decir que no es un debate, es una invitación a los señores Ministros, al señor Presidente Petro, a usted doctor Raúl, como Director de la Agencia Nacional, que busquemos un camino, que miremos que camino tomamos para solucionar una de las principales causas de muerte en el país, que es la siniestralidad vial. Vamos a ver este video, por favor.

(Proyección de video)

En los 5 primeros meses de este año, han muerto 3 mil 313 personas en las vías del país, lo que equivale a un lamentable saldo de 22 muertos al día en siniestros de tránsito. Siguen preocupando las cifras de mortalidad en siniestros viales en el país,

en mayo de 2023 murieron 640 actores viales, en todas las vías de Colombia, un aumento del 11%, respecto al mismo periodo del año pasado; en Bogotá el aumento fue del 4%, murieron 49 actores viales, en todas las vías de la capital de la República.

En mayo de 2023 los motociclistas fueron los actores viales más perjudicados, de los 640 actores viales que murieron en total, 421 eran motociclistas y escuchen estas cifras, en mayo de 2023 murieron 71 motociclistas, más que en el mismo periodo del año pasado, en Bogotá la situación es alarmante, murieron 22 motociclistas, un 57% más que en el mismo periodo del año pasado.

Que las motos tengan frenos ABS, al no tener frenos ABS los motociclistas tienen mayores dificultades para maniobrarlas, y por eso vemos tantos choques contra objetos fijos y tantas caídas de motociclistas.

Otro dato que preocupa, es la hora en la que se están presentando estos siniestros con fatalidad, de las 12:00 del mediodía a las 3:00 de la tarde durante todo este año, han muerto 168 actores viales, de las 3:00 de la tarde a las 6:00 de la tarde, han muerto 196 actores viales, escuchen esta cifra, de las 6:00 a las 9:00 de la noche, han muerto 243 actores viales en todo el país y, por último, de 9:00 de la noche a 12:00 de la noche, han muerto 207 actores viales.

(Fin de video)

Honorable Representante Hernando González:

Con esto pedimos no más muertes en las vías, la siniestralidad vial es evitable, no tiene que pasar y no tenemos que tener tantos muertos en las vías. Ustedes pueden ver en la filmación que tienen allá, que la siniestralidad vial es una pandemia, así lo definió la Organización Mundial de la Salud, ¿qué está pasando?, ¿qué están haciendo las autoridades para salvar vidas en el país? De esto poco se debate, pero resulta que en Colombia cada 64 minutos, muere una persona a causa de los accidentes de tránsito, dos de ellos menores de edad, y aquí en ocasiones nos despedimos por un muerto, por otro muerto, porque murieron en guerra, porque murieron en combate, por esto y por lo otro, y ¿los muertos en las vías, en las carreteras de nuestro país?

El Ministerio de Salud, ha hecho poco para evitar estas muertes, quiero decirles que en el mundo 1.3 millones de personas mueren al año en las carreteras, decenas de millones resultan gravemente heridos, según datos del grupo de trabajo permanente sobre seguridad vial, conocido como IRTAD, que tiene como objetivo promover el conocimiento internacional sobre seguridad vial, y contribuir a reducir el número de accidentes de tráfico. En Colombia hoy somos más de 52 millones de personas, tenemos más de 18 millones de automotores, de los cuales más de 10 millones son motocicletas. Colombia está en el top 5, de los países en los que es más factible morir en carretera; este año más de 4.000 personas perdieron la vida en el primer semestre, por siniestros viales en Colombia;

según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los siniestros viales aumentaron 6.5%, entre enero y junio de este año, comparados con las cifras en el mismo periodo del año pasado; entre las víctimas, escuchen bien, de siniestros viales, del primer semestre del 2023, hay 267 menores de edad. Eso era para hacer un paro nacional, ¿cómo que nuestros menores están muriendo y como que a nadie le importa?, se volvieron paisaje, pero lo más triste es que estos menores mueren, y que además no le duelen a nadie, esas muertes pudieron ser evitadas.

En Colombia ya les dije, que tenemos en promedio 22 a 24 muertos diarios, que cada 62 minutos muere una persona, mientras los estuvimos esperando para arrancar este debate, ya han muerto varias personas por causa de los accidentes de tráfico; el año pasado más de 8.200 personas, perdieron la vida en siniestros viales, y este año el panorama no es alentador, la situación muy alarmante en algunas ciudades, principalmente Bogotá, Cali y Medellín; pero ni que hablar de las carreteras del país, Colombia está dentro de los países con más riesgos de morir en carretera, solo por delante de Colombia, están países ubicados como Arabia Saudita, Tailandia, Malasia y Kuwait, según un informe basado en las cifras de muertes en carreteras del mundo, por cada 100 mil habitantes, entregado por la Firma Internacional Fink, dedicada al servicio de alquiler de autos por suscripción, son demasiadas víctimas por siniestros viales en Colombia. Pero aquí surgen muchas preguntas, ¿qué están haciendo las autoridades nacionales y locales, para prevenir esos siniestros viales en el país?

Un saludo al señor Ministro de Salud, bienvenido a este debate, que más que debate lo dije al principio, Ministro, es que nosotros sensibilicemos al Gobierno nacional, a los Gobiernos locales, para evitar muertes y salvar vidas. ¿Cuánto están invirtiendo en campañas de prevención y cuáles son los resultados de esas campañas? ¿Qué tan efectivos son los controles a la expedición de licencias, a los centros de diagnóstico y a las personas encargadas de la seguridad vial? Todo indica que están fallando los mecanismos de control para reducir siniestros viales en nuestro país; ¿qué tecnología se está utilizando para prevenir esos siniestros? Los presupuestos de las ciudades deberían permitir que se propicie la compra de cámaras, de radares, de tecnología, para ayudar y apoyar a las autoridades de tránsito.

Otro tema que parece estar desatendido por el Gobierno nacional, y las entidades territoriales, es el tema de las motocicletas, escúchese bien, más de la mitad de las víctimas de siniestros viales en Colombia son motociclistas. Nuestras ciudades cada vez están más invadidas de motociclistas, porque los servicios de transporte público, señor Ministro, no son eficientes, y la motocicleta es un medio de transporte económico, pero no por ser económico tenemos que propiciar que más colombianos mueran diariamente en las vías de nuestro país. Sin embargo, lo que podría ser una solución, la motocicleta, se ha convertido en un problema, porque no existen mecanismos efectivos para

controlar a los motociclistas, y es posible que los señores motociclistas en el país, se disgusten por lo que voy a decir, pero hay que reglamentar, hay que organizar, la llegada de tanta motocicleta al país; hay que organizar los transportes masivos en el país, y hay que controlar con qué tipo de freno, que tipo de capacitación se le da a estos señores, porque la siniestralidad, las muertes son evitables, lo único es que es voluntad y sobre todo voluntad política, y una cosa muy sencilla, articulación de las autoridades.

Hay que regular el comercio de motos, hay que controlar cuál es la idoneidad para que una persona monte en una motocicleta, hay que regular el estado de los vehículos. Entre las principales causas de esa siniestralidad están el mal estado de las vías, el alto volumen de tráfico, la no utilización de cinturones de seguridad, de cascos en el caso de los motociclistas, además de los siniestros atribuidos al consumo de alcohol, al exceso de velocidad en la ciudad y en carretera.

Quiero decirles, que uno de principales es la embriaguez, pero no solamente la embriaguez por alcohol, hay otros tipos de embriaguez pero a eso nadie le para bolas, es más, hay que regular a la persona con un alcoholímetro, figura y es multado; pero los que van o que han consumido otras sustancias, eso no está regulado en el país, parece ser que no nos importara la vida de nuestros compatriotas, esa pregunta la hago amigable a los señores Ministros, al señor Director encargado de la Agencia, porque algo tenemos que hacer para parar esta pandemia, necesitamos una cultura de seguridad vial, en muchos países del mundo la seguridad vial se enseña desde la infancia, desde el colegio, ¡ah!, pero alguien diría “no solamente es la educación”, yo como maestro les digo “la educación puede cambiar este país”, pero, ¿qué estamos haciendo para que nuestros niños, para evitar, para prevenir la muerte de los niños en carretera? Muchas entidades territoriales contratan motocicletas, para que lleven los niños al colegio, y un niño que va al colegio en motocicleta, el chasis es su cuerpo, un niño que va en motocicleta al colegio, es un niño con altas posibilidades de fallecer, ¿que se está haciendo? Alguien me diría a mí, no, pero es que nosotros estamos llegando, sí señor, entendido el mensaje; pero, ¿qué vamos a hacer de hoy en adelante, para evitar que más niños mueran en carretera? Los transportes, los buses, no cumplen con las condiciones, la cosa no es rebajar a los motociclistas el costo del SOAT, es decirle el que se monte en una moto tiene que pagar, y tiene que tener la instrucción debida, mientras exista una verdadera cultura de seguridad vial, mientras no exista una cultura nos vamos a seguir jugando la vida, cada que transitamos por una calle o una carretera de nuestro país, muy lamentable.

Quiero ahorita decirle al señor Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que la primera responsabilidad es de esa agencia, encargada por la Ley 1702 de articular, ese verbo hay que ponerlo a funcionar, las autoridades, en busca de reducir la siniestralidad vial, esa misma ley le entrega una serie de facultades, en las cuales debe accionar

articuladamente con las autoridades, pero eso no se hace, cada uno hace cositas, pero no se hace nada, y por eso no se ha interesado en salvar vidas.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, adelanta campañas desarticuladas, precarias, que no están dando resultados, pues las cifras continúan incrementándose anualmente. Ahora les mostraré un cuadro donde está el del 2010 aproximadamente, hasta la fecha, año a año siguen subiendo estas cifras; el problema grave es que no se construye una solución definitiva, sino que se toman medidas aisladas, que no surten efectos importantes, que no impactan realmente; como maestro sé que la solución al problema, se obtiene por medio de la formación de niños y niñas en seguridad vial, ellos constituirán la base de la pirámide de la seguridad, como esta mañana hablando con la señora Mary decía: –mire está bien, eduquémoslos–, ¿pero que se está haciendo para prevenir? Muy poco, además de educación hay que prevenir esas muertes. Por tanto, también tiene responsabilidad el Ministerio de Salud, en esos muertos tiene mucha responsabilidad también, el Ministerio de Educación, toda vez que el mandato legal desde el 2002 a través de la Ley 769, en el artículo 56 que dice: –se establecerá como obligación en la educación preescolar. Básica primaria y básica secundaria y media, impartir cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional–, y el parágrafo dice: –los Ministerios de Transporte y de Educación, tendrán un plazo de 12 meses, contados a partir de la fecha de la sanción de esta ley, para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo–, ¿dónde está eso? ¿Cuál es el cumplimiento? No lo hay, por tanto, la mayor responsabilidad frente al número de muertos por siniestros viales, también es del Ministro de Educación, toda vez que ese mandato legal desde el 2002 a través de la 769, en ese artículo 56 no se pone en marcha, no se cumple, si ese mandato legal se hubiese cumplido desde hace 21 años, tendríamos varias generaciones de usuarios de la vía, formados en seguridad vial y, por ende, reducción drástica en la siniestralidad. Propongo por eso, que pensemos una serie de estrategias a seguir, con miras a formar usuarios viales, a reeducar los adultos, pero, sobre todo, a prevenir tanto siniestro vial que ya les dije, que es prevenible en las carreteras de nuestro país.

Se debe crear, un sistema de licencia de conducción por puntos, con sanciones acordes y drásticas, que obliguen a los nuevos conductores para tener mayor estándar de conducción; alguien me diría, “no, es que no solamente vamos a llenar las cárceles de presos”, ¡ah!, entonces vamos a llenar los hospitales de heridos, vamos a llenar entonces, ¿los cementerios de muertos? ¡Noo!

Presidente-Julián David López Tenorio:

Termine, por favor, señor ponente, adelante.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente. La ley hay que cumplirla, la ley debe hacerse cumplir; porque no

podemos poner más muertos en este país, ¿cómo así que es la segunda causa de muerte en el país? Después de los problemas cerebrovasculares. Las obligaciones de la Agencia Nacional de Seguridad en la Ley 1702, la responsabilidad del Ministerio de Educación, se le ordenó en el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 del 2002, para la formación en seguridad vial, varios artículos inclusive modificados por la Ley 115 de educación, el día de hoy ni los establecimientos públicos, ni privados, están dando cumplimiento de esas leyes promulgadas hace 21 y 12 años, respectivamente.

El proyecto de ley donde se crean sanciones para funcionarios públicos y privados, obligados a forzar que cumplan la Ley de Formación de Seguridad, se pasó, se pasa por la faja, no se cumple. Otro actor negligente, que tiene responsabilidad frente a la siniestralidad, son todas las autoridades de tránsito del país, para que no crean que únicamente es de orden nacional, y efectivamente si en La Guajira están muriendo, el Ministro hará unas directrices pero allá, el alcalde, la autoridad de tránsito, tiene que velar para que eso se dé según la región; todas las autoridades de tránsito en el país tienen responsabilidad, y eso evidencia en las estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que concluyeron que el 54% de los conductores que participan en la siniestralidad no tenían licencia de conducción, quiere decir, que aquí no hay orden, 54% no tenía licencia de conducción, pero una persona que no tiene licencia de conducción, a ver, cuál es la responsabilidad. Obviamente esto implica, que no tenía ningún tipo de formación, una persona que maneje un vehículo sin licencia de conducción, es una persona que no tiene ningún tipo de formación. Entonces, es bueno que le prestemos atención a eso. Hay que capacitar a los conductores.

El Ministerio de Transporte, los Gobernadores, los Alcaldes, los Guardas de Tránsito y la Policía Nacional, son cómplices de la mortalidad que hay en el país por su negligencia, al no garantizar que quien conduce pueda hacerlo de una forma apta, como lo ordena la ley en Colombia.

El Ministerio de Salud, yo quisiera que me devolvieran una diapositiva, donde dice cuánto le cuesta al Ministerio de Salud, óiganme bien, los siniestros viales, la reparación, la sanidad de estas personas, ¿cuántos miles de personas quedan incapacitadas? ¿Cuántas quedan sin poder volver a trabajar, con una vida útil perdida por la siniestralidad? Aquí tenemos, mire, el Ministerio de Salud invierte más de 4.1 billones al año, por qué en vez de eso no cogemos un billón para educación y un billón para más ambulancias, ambulancias medicalizadas, que en cada territorio haya hospitales, donde puedan atender la gente inmediatamente. Me contaban esta mañana que Bogotá es la de mayor eficiencia y atiende una persona a los 34 minutos, una zona alejada del país la atiende después de una hora, y la primera hora es fundamental para salvarle la vida a una persona en Colombia, y este Gobierno a ustedes, señores Ministros, con todo respeto les

digo, este Gobierno que dice que es el Gobierno de la vida, el cual estoy de acuerdo, tenemos que hacer más para salvar vidas en este país, no es posible que este año le apuntemos a 8 mil 500 muertos, sin contar en subregistro, porque algunas personas mueren allá que ¡pum! la arrolló un carro, lo llevan al hospital y dicen le dio un infarto, ese infarto se lo provocó el golpe que le dio una moto o un vehículo a esa persona.

Entonces, tenemos que hacer más, tenemos que hacer más, es más, mire, aquí se trata de humanizar las carreteras, de que la gente pueda salir a la carretera y vaya confiado, pero uno va allá y se tiene que encomendar a todos los santos para que no lo vaya a arrollar un carro, que no lo vaya a arrollar un irresponsable.

El Ministerio de Salud, ya que está y que le agradezco que haya venido, el señor Ministro tiene que hacer algo más por estos, vamos a llegar a 10 mil muertos entre este y el próximo año, señor Ministro, de muertos en carretera, algo tenemos que hacer, pero por favor, ahora les voy a decir aquí no podemos estar doctor Darío, con campañas desarticuladas, aquí cada uno no tiene que brillar, tiene que brillar el gobierno salvando vidas; 4.5 billones de pesos, que se gastan en el presupuesto de salud, en atención a heridos, en siniestros viales, sin contar con el desangre del erario público, como consecuencia de indemnizaciones que se pagan a sobrevivientes, por secuelas permanentes o temporales, causadas por siniestros viales. Ministerio de Salud no ha diseñado mucho, y mucho menos ha implementado una estrategia preventiva, señor Ministro, por favor, implemente una estrategia preventiva, para ayudar a configurar la siniestralidad vial, las estadísticas del costo del rubro de salud, que tiene la siniestralidad vial puede mermar, si efectivamente hacemos una estrategia, que prevenga las muertes en este país.

Para ir terminando, quiero decirles que hay unos objetivos muy claros, niños y niñas formadas, endurecer las normas de tránsito, para que no las infrinjamos los colombianos, “¡ay, que no!, que a la cárcel”, yo prefiero las cárceles llenas, escúcheme que no me gusta decir eso, que un cementerio lleno, los niños de nosotros todos los días van a la escuela, y se juegan la vida o por las barreras invisibles o por los vehículos en los que los llevan o al atravesar una calle, nosotros no podemos ser insensibles a eso. Adultos y usuarios reeducados, programas de capacitación a conductores idóneos y actualizados, garantizar la salud de los conductores, por favor, señor Ministro de Salud, Ministro de Transporte, hay que tener así como se tiene alcoholímetro, alguna tecnología que muestre que una persona puede ir embriagada por otras cosas, por marihuana, por cocaína; que la persona va a fumar su marihuana sí, pero no puede manejar, y lo más grave es que combinen eso, hay gente que combina alcohol, marihuana, cocaína, es una persona que va embobada, es una persona que no va normal, y no estoy diciendo para no meterme en la cosa de marihuana, ¡noo!, pero para conducir hay que tener una tecnología que muestre que esa

persona no puede conducir; autoridades que vigilen el cumplimiento legal, y asegure que quien conduce es apto y tiene licencia de conducir, por favor, miren a ver cómo se hace la licencia de conducir por puntos; régimen sancionadores actualizados a la realidad del mundo, y por último, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, debe articular a todas las autoridades, pero poner a funcionar ese verbo articular, para que cada uno no haga cositas, sino que se invierta todo ese presupuesto en salvar vidas; si ustedes hoy me pudieran ayudar, esa es de las cosas más grandes. Entonces, señores Ministros, señor Viceministro, señor director de la Agencia, ¿qué se requiere, cuál es el instrumento, cuál es el plan de contingencia, qué se debe hacer para cambiar las cifras de mortalidad por siniestros viales? El propósito es reducir la siniestralidad vial, debemos proteger a las personas en la vía, tenemos que luchar por la prevención a través de la educación y la formación de niños, niñas y adolescentes, porque la ineficacia del estado frente a esta pandemia, es muy fuerte. Señor Presidente, muchas gracias.

También le pido, señor Presidente, que por favor, nos dé un espacio de sesión informal, para la intervención de la doctora Mary Bottagisio, que es la Directora Ejecutiva de la Liga contra la Violencia Vial.

Presidente-Julián David López Tenorio:

En consideración la proposición del Representante Hernando González, ¿aprueba la Comisión entrar en sesión informal?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, certifica la Secretaría, que ha sido aprobada por unanimidad, la proposición de declarar la sesión informal, señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Bueno, muchas gracias. Tiene el uso de la palabra la doctora Mary Bottagisio, Directora Ejecutiva de la Liga contra la Violencia Vial. Por favor doctora, ahí en esa curul, tiene hasta 15 minutos, doctora para que nos cuente.

Liga contra la Violencia Vial-Directora Ejecutiva-Mary Bottagisio:

Presidente, buenos días. Muchísimas gracias por esta invitación, yo tengo que decir, es la segunda vez este año, la primera vez que estuvimos invitados por el honorable Representante Daniel Carvalho, pero a diferencia de ese momento, no celebrábamos, no contábamos con la presencia del Ministro de Salud, del Ministro de Transporte y del Viceministro de Educación, nobleza y cortesía obliga usted, señor Presidente, su deferencia de preguntarme cuánto tiempo necesitaba, porque generalmente nunca usamos más de 3 minutos, le agradezco los 15 minutos, que intentaré aprovechar al máximo.

Iniciar diciendo que, la seguridad vial es ante todo un problema de salud pública, Ministro, y tal vez por eso celebro aún más su presencia; porque de todos los debates de control político que he asistido desde el año 2011, cuando empezó la década de acción por

la seguridad vial, solo una vez tuvimos un Ministro de Salud, que asistió para decirnos que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que en ese momento estábamos debatiendo, iba a costarle mucho a la nación, y yo pregunté, ¿Que cuánto valía, cuál era el costo de una vida humana? Entonces, celebro mucho su presencia, Ministro, porque no podemos olvidarnos, que la última década, Ministro, tenemos 2.6 millones de años de vida, potencialmente perdidos de colombianas y colombianos, solo para darles un orden de magnitud, cierren por un momento sus ojos e imagínense, que Barranquilla y Soledad Atlántico, murieron todos sus habitantes, a eso equivalen 2.6 millones de años de vida, potencialmente perdidos. Agradezco mucho al honorable Representante, profesor, por haberme invitado, y sobre todo, por concitar y por haber citado a este debate de control político tan importante, y tan importante para la vida ciudadana, y tan importante en un Gobierno que se ha declarado “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”; porque la única manera que podemos acceder a todos los derechos ciudadanos, es a través de la seguridad vial, que uno pueda salir sin correr el riesgo de perder la vida en el intento.

Decía el honorable Representante, profesor, que el IRTAD acababa de sacar unos datos, donde por supuesto Colombia queda a la cola de los países, que no solamente fracasaron en la primera década de acción, sino que además vamos realmente cada día pagando más caro el costo de nuestra movilidad; en este Gobierno Potencia Mundial de la Vida, señor Ministro de Transporte, que usted lo conoce muy bien y nos conocemos de hace muchos años, usted sabe que la agenda mundial para el desarrollo sostenible, oigan bien, desarrollo sostenible, tiene un único objetivo y es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede atrás, por favor, cómo podemos hoy hablar cuando nos aprestamos a superar el registro histórico más mortífero, que ha tenido la historia del tránsito, el transporte y la seguridad vial en Colombia que fue el año 2020-2022 y este año, muy probablemente llegaremos a las 10 mil vidas deploradas, ¿cuál es el costo?, ¡claro!, el costo es para las familias cierto; pero hablemos de plata, el costo ha sido estimado en 4.5% del PIB, porque yo le quiero contar algo, Ministro, cuando se crean las subcuentas del Fosyga y se crea el SOAT, recordemos que una contribución se crea para el Ministerio de Salud, hoy esa contribución representa cerca de cuánto, ¿2.8 billones de pesos?, Sí, la contribución del SOAT que se crea para el Ministerio por mera contribución, y el resto pues ya sabemos a dónde va, pero el grueso, el grueso del costo de la carga por enfermedad que genera la discapacidad y que generan obviamente los años de vida potencialmente perdidos, si los avisa, pues lo asumen es la familia, es decir, que muy probablemente sería más de ese 4.5% del PIB.

Hablamos de cambio climático, hablamos de pobreza, hablamos de justicia social, yo quiero contarles hoy algo, la segunda causa de defunción

no fetal, es decir, por todas las enfermedades, Ministro, en la población entre los 5 y 14 años, son las muertes en siniestros viales, es decir, ¿cuál es el costo de ese mayor empobrecimiento? Porque realmente si ustedes quieren saber en dónde está la mayor trampa de pobreza en el país, está justamente en la movilidad de los más pobres, que es un problema no resuelto señor Ministro de Transporte, y usted lo sabe, ¿cierto? Entonces, hablamos de los motociclistas, pero no estamos hablando de toda esa población infantil, que representa 24 millones de viajes diarios, de los cuales más del 60% se hacen en medios vulnerables, es decir, como peatones, como ciclistas, y el nuevo transporte escolar, que es la motocicleta en el país. Y, hasta ahí vamos, ¿cierto?

Pero yo les quiero contar algo, el 89% de las personas que han muerto en el país, no habían culminado la básica secundaria, es decir, que estamos empobreciendo aún más a nuestra base de la sociedad, y si seguimos recabando en las estadísticas, hoy señoras y señores, la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa, en las niñas y mujeres, en la población femenina en Colombia, son las muertes en siniestros viales; pero además las mujeres mueren en total estado de indefensión, porque mueren como pasajeras, como peatonas, o como ciclistas, es decir, ellas no conducían un vehículo. Honorable Presidente, me recuerda cuando me queden 2 minutos, por favor.

Yo quiero contarles, que tenemos una década y media discutiendo sobre la seguridad vial, yo les puedo contar aquí en este mismo recinto, cuando se votó la ley que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hablamos de los motociclistas, alertas epidemiológicas que lanzó el Instituto Nacional de Medicina Legal desde el año 2005, y seguimos discutiendo, y seguimos en ese debate, que en el año 2011 era “tenemos que tener un organismo líder” y entonces se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con unos muy importantes recursos, y se le dio un Fondo Nacional de Seguridad Vial, que ese fondo tenía que contribuir a ejecutar las políticas locales de seguridad vial, ¿por qué?, porque es que uno dice: “los muertos están en Bogotá”, ¡nooo!, los muertos no están en Bogotá, cuando ustedes van a ver dónde están las mayores tasas de muertes y de lesiones en siniestros viales, están en esa Colombia profunda, están en Yopal, están en el Casanare, están en el Putumayo, en Mocoa, están en el Quibdó, es decir, tenemos que empezar a romper esos paradigmas que no hemos logrado romper en década y media. Hoy tenemos una Agencia Nacional de Seguridad Vial, que hoy no está representada por su Directora, está el Director de comportamiento, entiendo, es decir, revisemos qué tan importante es el tema para este Gobierno, cuando en un debate de control político de esta naturaleza y de este talante, pues nos hace falta la cabeza principal, y aquí yo tengo que decir, que todos los días de mi vida, porque yo quiero recordarles, que nosotros desde la Liga contra la Violencia Vial, conseguimos todos los apoyos internacionales y nacionales para

crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y en ese momento teníamos 5.400 vidas perdidas, hoy vamos a cumplir el doble de esas vidas perdidas, que se le entregaron unos recursos, se le entregó una estructura y no ha funcionado, y eso no quiere decir que el modelo sea malo, yo quiero recordarles que ese modelo se construyó con el Banco Mundial, con la Organización Mundial de la Salud, con la OPS, y con esos importantes recursos hoy no hay resultados, y aquí hablo de resultados porque, ¡jojo!, aquí en este mismo escenario tenemos, doctor Darío, la costumbre de venir a contar los indicadores de gestión y no los de resultados, y aquí en el Gobierno Potencia Mundial de la Vida, como lo dijo el mismo Presidente Petro, acá lo único que vale es cuántas vidas salve y cuántos lesionados menos tengo, no que si hice el programa de educación, el de bicedestreza, el de motodestreza, que voy a atender a las víctimas Ministro de Salud, porque tan bonito que suena eso mi programa de atención a víctimas, la mejor manera de atender a las víctimas es no tenerlas, es prevenirlas y es evitarlas, pero, ¡jojo! Cuando el Estado no pudo evitar tiene que reparar, pero reparar no es a mí de qué me sirve la atención pospsicológica y postrauma, cuando ya me dejaron morir a mi hijo. Yo quiero contarles hoy a ustedes, y ese es un trabajo de salud pública, hoy en Colombia, Ministro, y ojalá usted pueda traer en el próximo debate unas estadísticas actualizadas, Colombia más del 60% de sus ambulancias son privadas, pero además Colombia, primarias, tiene 0.08 ambulancias, por cada 100 mil habitantes, y medicalizadas tiene 0.0004%, por favor, ¡sí claro! Hay que darles apoyo psicológico, porque como no fuimos capaces de salvarles la vida en la hora dorada, que ahora dice la OPS, que ya no es una hora, sino 30. Entonces yo creo, que nos estamos equivocando.

El mundo sabe cuáles son los factores de riesgo: velocidad con ebriedad alcohólica y no alcohólica, infraestructura, seguridad vehicular. Pero aquí el populismo político nos está matando, y nos está matando porque que a la Agencia le tocó a tal Senador o a tal hombre político, ¡noo!, la Agencia Nacional de Seguridad Vial es un organismo de los colombianos para los colombianos, y los únicos dueños son los colombianos, y eso tiene que quedar claro, tenemos que romper con ese populismo político, con el populismo político de salir a tener miedo de controlar, hay infracciones al tránsito, y hay delitos contra la seguridad vial y no son lo mismo, y hay que empezar a hacer la diferencia. Entonces, yo sí les ruego a ustedes y creo que termino con esto, es correcto, Presidente, hace menos de un mes, nosotros veníamos trabajando en un proyecto de ley muy importante, que era la colita que había quedado de la Ley “Julián Esteban”, y este proyecto de ley entonces salieron lo volvieron como un caballito de Troya, y ese proyecto de ley, es un proyecto de ley que viene del corazón de la ciudadanía, nos ayudaron todas las organizaciones de la Sociedad Civil, Red PaPaz, Ciudad Humana, la Organización Panamericana de la Salud, la

Organización Mundial de la Salud, el IRTAD, la Fundación de Espacio, es decir, es un proyecto que viene del corazón de quien hemos padecido ser víctimas de lo que conocemos como la violencia vial. Entonces, yo aquí en público les pido, paremos con el populismo político, porque el populismo político mata, no podemos esperar a que el próximo proceso de paz sea con los motociclistas, que, ¡jojo!, no son todos representativos, hoy tenemos 8 millones de motociclistas, y tenemos un pequeño puñadito que anda por ahí bloqueando las vías, pero no salen a bloquear las vías por los más de 5.000 muertos cada año. Entonces, yo creo que tenemos que empezar a devolvernos a nuestros valores sociales, porque es que lo que nos caracteriza a nosotros como sociedad, son los valores que compartimos, y yo no creo que ese que se pasó el semáforo en rojo a 120, sea un infractor vial, no, ese es un delincuente vial, y no podemos esperar a tener un Policía, para que cada carro se comporte.

Mi invitación hoy a ustedes es, a que tenemos que hablar del SOAT, Ministro, porque el SOAT se creó como un seguro social, pero también tenemos que empezar a hablar del peaje de las motos, y también tenemos que empezar a hablar de los delitos contra la seguridad del tráfico, y también tenemos que empezar a hablar de poder controlar esas conductas de riesgo, y también tenemos que pensar en cómo vamos a paliar la gobernanza local en la seguridad vial; porque usted solo Ministro de Transporte, solito usted no lo va a lograr, usted necesita y celebro hoy esta articulación que se muestra acá, creo que por acá está el Viceministro de Educación, porque no se trata de educar a los niños, se trata de educar a los conductores, se trata de proteger a los niños para que los violentos viales...

Presidente-Julián David López Tenorio:

Tranquila doctora Mary, termine por favor.

Liga contra la Violencia Vial-Directora Ejecutiva-Mary Bottagisio:

No, muchas gracias, de verdad que aterradora, en 15 años de ejercicio ciudadano me siento muy honrada, Presidente, de estos largos 15 minutos, generosos 15 minutos, muchas gracias. Y recuerden ustedes, esto no les pasa a los otros, esto nos puede pasar a todos, y solo nos damos cuenta cuando llegamos a ser víctimas, y un día las generaciones futuras, nos van a preguntar: ¿Cómo pudimos convivir con tantos muertos y no hacer nada para evitarlos? ¿Potencia Mundial de la Vida?

Presidente-Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctora Mary. Le pregunto a la Comisión, ¿si desea volver a la sesión formal?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quiere, señor Presidente. Se certifica por la Secretaría, que continuamos con la sesión formal.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Tiene el uso de la palabra el doctor Carvalho.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Presidente, muchísimas gracias. Compañeras y compañeros, muy buenos días, saludo especial a todos los ciudadanos que hoy nos siguen, nos ven y en especial obviamente, al señor Ministro de Transporte, al señor Ministro de Salud, al Viceministro de Educación. Yo quiero empezar por agradecerle al profesor Hernando, por haber traído de nuevo este debate aquí. Les recuerdo que hace apenas seis meses el 15 de marzo, tuvimos un debate sobre seguridad vial, donde expusimos una cantidad de cosas, trajimos propuestas para el Plan de Desarrollo que ese momento estaba aún en discusión, y lamento decir que desde entonces no ha pasado absolutamente nada, ninguna de nuestras propuestas fue aceptada, y las cifras nos muestran que estamos peor que hace 6 meses.

Yo valoro mucho la presencia del Ministro de Salud, doctor Jaramillo, porque como lo dijo bien el profesor González, como lo acaba de decir nuestra experta, este es un problema de salud pública, estamos perdiendo casi 9.000 vidas al año, y no parece que esté pasando nada al respecto; tenemos un plan decenal, se acaba de renovar, tenemos inversiones multimillonarias y las cifras no paran de crecer, bien hizo en compararlo con una pandemia, y entonces no sabe uno qué esperar. Hicimos ese debate, dejamos unas propuestas, hicimos unas reuniones y al mes o a los dos meses, cambio de director de la Agencia Nacional, y debo mencionar, que la inestabilidad en general en el Ministerio de Transporte y en particular en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues no nos está ayudando ni un poquito, para solucionar este tema que insisto, no es un capricho, no es ideológico, 8.500 muertos no es un tema ideológico, es una realidad que está ahí gravísima, y no está pasando nada.

El Gobierno salió con que había que bajar el SOAT y eso no funcionó, no aumentaron significativamente el número de personas con SOAT y, por el contrario, creamos un déficit de casi un billón de pesos en salud, entonces eso no funcionó, ahora están amenazando con que quieren quitar el SOAT, me muero del susto, me muero del susto y no han explicado técnicamente eso por qué sirve y, sobre todo, como nos va a permitir salvar vidas.

Hay algunas ideas que ya habíamos dejado, señor Ministro, en su momento usted no era Ministro aún, entonces voy a repetir algunas de ellas. Primero, y cosas que se pueden hacer, digamos, fácilmente, señor Ministro, no podemos seguir recibiendo cualquier motocicleta en Colombia, ¿cómo es posible que las motocicletas que están prohibidas en Europa y Estados Unidos las recibimos acá? Qué es esto, pues, ¿el basurero del mundo o qué? Hay motos que no podemos seguir recibiendo y eso con un decreto sale, y pues no tendría un impacto mañana en las cifras de mortalidad, pero sí en 1 año, 2 años, 3 años, ahí hay una idea, digamos, fácil.

Segundo, yo recuerdo, qué pena, pues aquí la anécdota personal, cuando yo llegué a estudiar a Francia, acababa de ser reelegido el Presidente Jacques Chirac en el año 2002, Francia tenía en ese momento unas cifras de mortalidad vial bastante altas, creo que superaban las 10 mil personas al año, y me sorprendió que Jacques Chirac un Presidente de derecha, una de las primeras cosas que dijo fue: –voy a declarar un año de mi quinquenio–, recordemos que allá los Presidentes son de 5 años –a la seguridad vial–, y puso a todo su gobierno durante un año, en función del tema, con resultados inmediatos, y una de las cosas más sencillas fue la licencia por puntos, o sea, eso ya está inventado, en España también funcionó de manera maravillosa. Y, segundo, mejorar y facilitar todo lo relativo a la fotodetección, creo que algo que tendríamos que hacer y no hablo solo de usted, señor Ministro, sino de todos nosotros, es ver cómo superamos todos los obstáculos que hay en el tema de fotodetección; uno entiende el enfoque garantista de la Corte al respecto y todo, ¡claro que sí! Pero no puede ser que el conductor o el propietario de un automóvil o de una motocicleta se safe tan fácil de la responsabilidad de su vehículo, necesitamos ver cómo desde lo legal, desde lo jurídico, resolvemos eso, pero en mi ciudad Medellín, la fotodetección había comenzado a permitirnos disminuir el número de muertos, hoy en día esta otra vez creciendo en Medellín, como en el resto del país.

Entonces, creo que allí tenemos, señores Ministros, como unas ideas, digamos, rápidas, que cuyo impacto ya se han medido en otras partes del mundo, uno quisiera ver que el Presidente Gustavo Petro, hablara de este tema, nunca se ha referido a eso, qué bueno que Colombia dedicara un año a hacer énfasis en un tema que, insisto, nos afecta a todos, hoy van a morir 25 colombianos en las vías, mañana 25, pasado mañana 25, y así todos los días, y, ¿qué estamos haciendo? Yo quisiera además ver un trabajo conjunto de los Ministerios, qué bueno escuchar al Ministro de Salud hablando al respecto, qué bueno escuchar al Ministro de Transporte, qué bueno escuchar al Ministerio de Educación, porque esto se nos salió de las manos y no parece que estemos tomando las medidas necesarias. Yo le pido, señor Ministro, por lo menos en este tema de la licencia por puntos y en las dificultades de la fotodetección, que ponga su equipo técnico y jurídico al servicio de este tema, y nos diga qué podemos hacer, qué proyectos de ley necesita para facilitar esto, y yo creo que todos nuestros compañeros estamos a disposición de ustedes para eso; porque compañeros y quiero terminar con esto, si al cabo de este cuatrienio las cifras de seguridad vial no han mejorado, por supuesto va a ser responsabilidad del Gobierno, pero va a ser responsabilidad de todos nosotros; porque somos la Comisión de Transporte, y si no seguimos insistiendo, apretando, acosando, controlando, sugiriendo, proponiendo, sacando adelante proyectos para esto, la culpa también va a ser de todos nosotros, y yo no quiero terminar este cuatreño aquí, pensando en que soy culpable de no

haber ayudado a reducir el número de colombianos que se mueren en las vías. Les dejo esa reflexión, le dejó esa invitación, señor Ministro, a que les trabajemos junto a eso, porque no es tolerable, no es aceptable lo que estamos viviendo. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente-Julían David López Tenorio:

Gracias, señor Representante. Tiene entonces el uso de la palabra, vamos a ir al bloque del Gobierno, para que inicie el señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo, doctor William hasta por 20 minutos.

Ministerio de Transporte-Ministro William Camargo Triana:

Buenos días, gracias, Presidente, el Vicepresidente, a los Representantes, al profesor por la citación tan relevante, que como efectivamente lo refiere usted, tiene varias aristas, pero que une en esta ocasión a tres ministerios. Si quisiéramos mirar en términos de lo que significa el comportamiento vial en las ciudades, en los espacios interurbanos, la seguridad vial tiene que ver hasta con el proceso de diseño de nuestras ciudades, la localización de los usos urbanos, la forma como preparamos y capacitamos a conductores, la forma como les dotamos de ingeniería, para que circulen de manera segura por nuestras vías, y por nuestras avenidas, y por nuestras autopistas de cuarta generación; pero también algo muy importante que tiene que ver con ese proceso educativo, que desafortunadamente o tal vez por la forma como se transversalizan las iniciativas de formación en la infancia, paulatinamente se ha venido por esa transversalización disipando, sí, debo decir al respecto, que todos los enfoques en eso, Mary, que ha estado trabajando en esto bastante tiempo, que recomiendan los expertos internacionales, tienen básicamente tres pilares: engineering, education and enforcement. Podemos generar la mejor ingeniería, pero si no enseñamos a los usuarios a utilizarla adecuadamente, podría ser el mejor resultado para un coctel peligroso; podemos tener la mejor ingeniería, la mejor educación, pero si no tenemos mecanismos de control para inducir a reverencia, a lo que diseñamos y acordamos normativamente, no vamos a tener la respuesta que como sociedad esperamos, de un tratamiento que es obviamente multicausal, y que tiene que ver con aspectos de comportamiento del ser humano, pero también de provisión de infraestructura y de reglas de operación, que no siempre son interiorizadas con el mismo rigor y respeto en los diferentes países, en las diferentes ciudades y mucho menos en las diferentes regiones, y eso de alguna manera, nos pone en un reto no solamente desde capacitación, porque podría uno decir que en la práctica la ingeniería es la misma, sino en la capacitación, en la educación y en el control. Y, me voy a referir, porque al igual que ustedes en su mayoría, también me duelen las víctimas de seguridad vial, y mucho más, porque durante todo mi proceso de desarrollo profesional, he estado muy vinculado a temas de seguridad vial; pero en la medida que empieza uno a abordar la forma como la

inversión y la materialización de las políticas se ha venido concretando en el país, no encuentra una asociación entre esos componentes de capacitación, algunos incorporados en los pénsum o en los programas de la agencia, o inclusive, en los procesos de reinducción en los conductores cuando cometen infracciones y la disminución de la siniestralidad. Entonces, en ese balance a pesar de la creación de la Agencia, del esfuerzo que se ha venido haciendo y de una realidad que no es solamente del país, el rebote que tuvieron las cifras de siniestralidad podrá decir alguno “mal de muchos consuelo de tontos”, es un problema que a nivel mundial se presentó en varios países, y eso tendrá en su momento, seguramente múltiples explicaciones, contuvimos durante algunos meses, en algunos casos años, la necesidad de viajar, y cuando se libera nuevamente esa posibilidad, olvidamos temas de comportamiento que la pandemia relativamente la mayoría asumimos de respeto y cuidado, y superamos cifras que en el pasado relativamente considerábamos controladas. Teníamos antes de pandemia cifras entre 6 mil y 6.500, en pandemia tuvimos a pesar de la disminución de tráfico, 5.600 víctimas, estamos subiendo nuevamente en una cifra, que esperamos este año poder contener, a pesar, digamos, de que las iniciativas que empezamos a materializar en estos 6 meses, están más orientadas al control y al acompañamiento a entidades territoriales; pero en la práctica lo que uno observa es que, desde el punto de vista de la pedagogía, lo que estamos sembrando ahora en los niños y en los jóvenes, tendrá resultados en mediano y largo plazo, la andragogía, si es adecuado el uso de la palabra, que es la capacitación a los adultos, todavía nos está costando y nos está costando, porque seguramente a un niño es mucho más fácil inducirle un comportamiento virtuoso, porque en casa existen mecanismos mucho más robustos e inmediatos para que esa conducta se corrija, cuando llegamos a adultos, esos comportamientos suelen tener repercusiones tardías, en cuanto a procesos sancionatorios y en algunos casos, ni siquiera existen procesos de culpa al interior de las personas, y eso habla no sé si bien o mal, pero habla de lo que como sociedad entendemos de la responsabilidad ciudadana, y eso es algo que en su momento, Antanas Mockus nos incorporó en el discurso, en la medida que el Estado traslada respeto al ciudadano y le enseña a acatar las normas, se esperaba que el ciudadano en esa misma línea, adopte comportamientos de respeto y acatamiento de las normas, desafortunadamente nos hemos dado cuenta que eso no está pasando, y no está pasando con un segmento poblacional que no lo quiero rotular, pero que indudablemente a nivel mundial está poniendo el mayor número de víctimas, y que tiene que ver con un vehículo que en la práctica, si se mira en términos de ocupación de espacio, consumo energético...

Presidente-Julián David López Tenorio:

Señor Ministro, lo que pasa es que de un tiempo para acá y eso para cabina, aprovecho aquí el

paréntesis, yo no sé por qué salta aquí al interior del recinto el audio, y parece que se hubiera acabado, a mí me gustaría que ese problema nunca más vuelva a ocurrir, esto es un mensaje para los funcionarios de la cabina, esta es la Comisión, ¿adivinen de qué?, de la tecnología, ¡increíble!

Yo sé que allá, afuera en sus televisores, ustedes nos están viendo bien, eso es lo que me informan a mí, pero a mí me gustaría que resuelvan el cable que está roto, uno.

Dos, no es culpa de la persona cuando se pega acá y entonces por eso salta, eso es paja, eso no se lo cree nadie. Entonces, por favor, resuelvan esa situación. Señor Ministro, después de que esté siempre prendido aquí en rojo, usted está hablando. Listo.

Ministerio de Transporte-Ministro William Camargo Triana:

Gracias, Presidente. Entonces, en esa perspectiva, el tema comportamental en adultos, nos está costando en un componente de actores viales, que a nivel mundial están poniendo la cifra más alta, entre el 38, 40, 50, 60% de víctimas anuales, y obviamente el vehículo como tal, está siendo objeto de una revisión, no solamente a nivel de Colombia si no del mundo, por el impacto, sobre todo en países emergentes y países en crecimiento como el nuestro, en el que encuentra el ciudadano que no tiene, digamos, posibilidades diferentes a alternativas del transporte público eficiente, en la moto una opción, y se suma a un tema que, a pesar de que se han incrementado los controles, sigue siendo complejo de erradicar y es, la evasión en pago del SOAT, y la habilitación de los conductores para la conducción de motocicletas, así como los documentos de propiedad y tenencia de sus vehículos. En eso, digamos, diferentes experiencias de control han generado resultados diversos en Bogotá, en Medellín, en Cali, en lo interurbano; pero existe, digamos, en ese segmento de usuarios, una mayor exposición al riesgo.

El tema de la incidencia en el transporte público también lo estamos cubriendo, sobre todo en zonas escolares, luego hay, digamos, tres enfoques allí, que desde la agencia y desde el Ministerio se están trabajando. El primero, es todo el componente de pedagogía, tanto en la formulación de planes escolares de seguridad vial, en los colegios de diferentes ciudades, se ha venido haciendo un trabajo de fortalecimiento de capacidades, justamente para incidir directamente en una población altamente vulnerable, y la que no siempre encuentra respuesta formal en transporte público, y que nos ha llevado inclusive a habilitar mecanismos alternos para la oferta de transporte público.

Otro tema que no es menor, tiene que ver también con las capacidades que se han venido y los cambios en la tecnología, muchos trabajadores en el campo que antes se desplazaban o utilizaban inclusive animales de carga para su desplazamiento, para su transporte, están saltando del animal de carga a la motocicleta, y en algunos casos sin capacitaciones y

sin el adiestramiento, para manejar estos vehículos. Entonces, desde el componente de educación, con la Agencia a partir de los mismos programas que ha venido implementando el Plan Nacional de Seguridad Vial y que lo recomienda, se ha venido fortaleciendo el tema en colegios, en universidades, y en general en jardines infantiles; también se está trabajando con capacitación a conductores, tanto de transporte de carga, intermunicipales, y hay un programa específico inclusive para motociclistas, los cuales además digamos, de insistir en la exigencia documental, no sé restringe su participación por el hecho de que no tenga licencia o vehículos al día, normalmente se permite que ingresen, se hace la reconvencción frente a ese tipo de comportamientos para disuadir su recurrencia, pero obviamente es un trabajo que se hace articulado de la mano con autoridades locales, y que tiene un componente de gobernanza como lo refería efectivamente el Representante, que en algunos casos genera situaciones de orden público complejas; hay ciudades donde para efectuar controles nocturnos, tiene que hacerse por parte de guardas tránsito y autoridades de policía, en el Valle lo vemos con frecuencia, en la Costa Atlántica, y eso relativamente traslada un tema de comportamiento ciudadano, frente a la responsabilidad que tiene el conductor de bicicleta, moto, vehículo particular o público, de estar habilitado para prestar ese servicio. Efectivamente el número de comparendos se mantiene, digamos, en su imposición, y los patios están llenos de motocicletas inmovilizadas, que muchas de las veces ni siquiera la retiran, sin documentación y prefieren dejarlas allá, por el tema del costo que implica sacarla nuevamente y prefieren, que es un tema también de mercado, comprar motos nuevas, que adicionalmente se pagan con el subsidio de transporte.

Entonces, ahí tenemos un elemento que tiene que ver el comportamiento, que se trabaja desde la pedagogía, desde la formación, pero también desde el control, y en el cual es una invitación que desde el pasado inclusive yo he hecho, temas como el subsidio de transporte se pudiera llevar efectivamente a utilizarse para pagar el transporte seguro, y no como incentivo para comprar motocicletas. Esa es una discusión gruesísima, porque en la práctica ese subsidio terminó volviéndose una parte del salario, y hay una discusión que no es menor cada vez que se aborda, la insostenibilidad de los sistemas de transporte público, que tiene que ver justamente con la disminución de usuarios, que migran de transporte público a motocicleta. Entonces, ahí hay un componente en el que el peso más importante que es alrededor del 60% de la siniestralidad, lo están poniendo motociclistas, a renglón seguido, siguen ciclistas y peatones, que juegan también un papel importante, pero que tienen menor incidencia en las cifras, y en menor proporción mujeres y hombres, una quinta parte de las víctimas de siniestros viales son mujeres, las otras cuatro quintas partes son hombres, y tiene que ver también por una condición de cuidado y de mayor, si me permiten la palabra,

sensación de seguridad en los hombres al conducir, y un reto que tiene que ver inclusive con la formación de casa, y esas actitudes que de pequeños nos enseñan de que “los hombres no lloran”, etcétera, y que ya afortunadamente paulatinamente, están cambiando.

Desde la ingeniería que venimos haciendo, y esto es un proceso, yo cito siempre el caso de España. España para bajar sus cifras de siniestralidad, de número de víctimas por cada 100 mil habitantes, se gastó 20 años, y es el país que mayor experiencia tiene en disminución de siniestralidad e inclusive, ha asesorado a Colombia en la formulación de políticas, y ha estado en varios eventos, inclusive por eso es justamente la ausencia de la Directora, que está acompañando la Asamblea Panamericana de Observatorios de Seguridad Vial, que busca justamente compartir experiencias de la forma cómo Colombia, ha venido paulatinamente incrementando la calidad y cantidad de su información para incidir sobre la siniestralidad, efectos que efectivamente debemos reconocer, todavía no se han dado en la magnitud que esperamos, pero que están en el marco de la segunda década de la seguridad vial, y en el marco también de lo que recomienda el Plan Nacional de Seguridad Vial en su segunda versión. Estamos obviamente en ese proceso, hay unos temas que hay que reconocer en la Agencia de Seguridad Vial, por efectos de cambio en su nivel directivo y ajuste de los nuevos equipos, que en este momento pues tienen obviamente una mira importante. en términos de la ejecución de recursos, pero que hacen parte obviamente de un proceso que ha venido desarrollando la Agencia. Entonces en ingeniería, se ha venido acompañando las entidades territoriales para mejorar los puntos de siniestralidad, se ha hecho también trabajo con auditorías de seguridad vial, con concesionarios y con el Invías, hay una serie de recomendaciones que han venido incorporando los concesionarios, y temas asociados inclusive a domesticar, si se me permite la palabra, los pasos urbanos; existía una lectura de que la infraestructura vial concesionada debería mantener en los pasos urbanos, las mismas especificaciones y secciones viales, y eso tiene un impacto en aumento de siniestralidad, y una inducción al riesgo para los conductores y usuarios de la vía. Se nos olvida que, en el paso por las ciudades, las concesiones deben amoldar sus soluciones de diseño, a condiciones seguras para todos los usuarios, que allí tienen una condición de velocidad y de riesgo por su número más alto, y obviamente, allí hay un trabajo que también se está haciendo desde el Ministerio.

Y, un tercer tema que no es menor, y en el que yo agradezco como lo refiere el Representante Carvalho, y también lo hizo Mary en su momento, y el Representante el profesor en la convocatoria, que nos apoyen para que efectivamente la tecnología siga siendo un elemento de disuasión en el comportamiento de riesgo. Hay varias iniciativas, que estamos trabajando con el equipo legislativo de la Agencia de Seguridad Vial y del Ministerio, para tratar de

ajustar una reglamentación que efectivamente nos ayude un poco más en el proceso pedagógico, un momento después en el proceso sancionatorio y de imposición de multas, y posteriormente por qué no, en el desmonte y rotación de los puntos. Aquí se instaló un mecanismo que relativamente pensó primero en el cierre financiero de esas instalaciones, y no en la función que tiene estos elementos que debe ser ante todo pedagógicos, sí, pero que obviamente tiene que tener mecanismos de seguimiento, levantamientos de información y visibilidad frente al acatamiento de normas, respecto a los usuarios y a los puntos que se están interviniendo, eso es parte de la revisión que estamos haciendo con la Agencia, parte de la revisión que estamos haciendo en el tema normativo, y tiene que ver con fortalecer los temas de tecnología, el enforcement cada vez más se puede hacer y se debe hacer, sin o con la mínima interacción entre el ciudadano y el infractor, hoy en día hay mecanismos que nos ayudan para eso, elementos como inclusive el cambio de control de velocidad de punto, al cambio de velocidad por tramos, la construcción de percentiles de velocidad por tipo de vehículo, por horarios del día, en el cual ya la tecnología que tenemos nos permite avanzar en una exigencia normativa, que se apoye mucho más en la tecnología, sí, como en el pasado ya lo ha venido haciendo el tema de fotodetección y menos en la imposición del comparendo. Eso en la práctica es, algo similar a la verificación tecnológica de un observador independiente, completamente neutro, que entrega la evidencia de la ocurrencia de una infracción, o la violación de un límite de velocidad, o la violación de una velocidad de recorrido en un tramo, o la violación de un semáforo en rojo, de un giro a la izquierda, del bloqueo de una intersección, y adicionalmente la verificación de la existencia de los documentos en el Registro Único Nacional de Tránsito y Transporte, que habilite a ese vehículo para circular por las vías. En esa medida, seguramente comportamientos de riesgos asociados a temas documentales, y a comportamiento de los conductores se pueden disuadir, pero necesitamos ese cierre, podemos tener la mejor educación, la mejor ingeniería, pero si no tenemos el enforcement al final de la cadena, difícilmente logramos que usuarios maduros, adultos responsables, que olvidan su responsabilidad ciudadana, acaten las normas de tránsito y asuman una actitud de conducción más responsable. En esa línea y bajo esos tres enfoques, desde la Agencia estamos trabajando.

Voy a referirme en 2 minutos al tema del SOAT, un poco para traer a colación la historia, porque a veces se nos olvida por que los elementos que tiene el Estado colombiano existen. La adopción del SOAT, fue una recomendación de un estudio de expertos internacionales del Banco Mundial, del BID, hace ya algunos años, con la intención de incorporarle al usuario que traslada a los demás una externalidad como la accidentalidad, un mecanismo de compensación de lo que ese efecto podría generar, los siniestros viales y en general la pérdida de vidas, y la atención hospitalaria.

Entonces, esto no surge porque se nos ocurrió, es porque a nivel internacional esta es una práctica que ha recomendado o sugerido unos buenos resultados, en interiorizar un costo que la circulación de los vehículos le traslada a la sociedad en su conjunto, desafortunadamente hay mecanismos de revisión, porque el instrumento por el camino se fue de alguna manera desnaturalizando, procesos que inclusive estando en Cali conocí, de ubicación del accidente en el sur de la ciudad, y traslado del paciente al norte de la ciudad, cuando en ese recorrido encontraba 7, 8 o 10 clínicas de atención, de primero, segundo y tercer nivel para atender el siniestro, y en eso entiendo, además porque así me lo comentaron en el empalme todo eso, el Ministro de Transporte anterior trasladó información a Fiscalía, Secretaría, Ministerio de Salud también lo estaba haciendo, y tiene que ver con empezar a eliminar esas prácticas y cerrarlas al mínimo, temas inclusive de auditoría de la prestación del servicio, y la confrontación de que efectivamente lo que motivó la activación del SOAT fue un siniestro vial, y eso tiene un elemento de prueba que se llama el IPAT. Todas esas modificaciones son las que desde Ministerio estamos sugiriendo abordar, antes de pensar en eliminar el instrumento, porque relativamente con esa salida, le estaríamos dando la razón a quienes, de alguna manera, desnaturalizando el instrumento, le quitan al estado un mecanismo que relativamente ha incidido para una mejor atención inmediata a las víctimas de los siniestros, y nos dejaría con otro problema por resolver. Eso obviamente implica una conversación con Ministerio de Salud, con Fasecolda, con el mecanismo a través del cual se activa ese desembolso, porque en últimas no va a las EPS, va directamente a las IPS, pero aparecen una serie de incentivos, que sugieren la desnaturalización que ha tenido, unos valores más altos para ciertos componentes, una información que no necesariamente se cruza con los costos estándar de cierto tipo de servicios, y una práctica en algunas instituciones, que volvieron esto relativamente un mecanismo de incentivos perversos; eso hay que eliminarlo, hay que cortarlo de raíz, y hay que buscar mecanismos para judicializar a quienes han inducido en esas prácticas.

Otro ejemplo, solo para cerrar, el SOAT lo utilizan 5, 7, 8 y 10 veces, para generar cargos sobre una misma póliza, eso en la práctica debería eliminarse, y son los mecanismos, nosotros esta tarde casualmente tenemos una reunión con el equipo de Fasecolda, que nos va a compartir su lectura frente a lo que está pasando y un fortalecimiento de los mecanismos de control en el que coincidimos, no son solamente inherentes al Gobierno nacional, sino que tienen un componente en el gobierno local, para efectos de sancionar y reprender conductores que circulen por la red vial urbana e interurbana, sin sus documentos en regla, sin sus elementos de protección y seguridad, y, cierro con esto, que es el tercero y que es un poco más preocupante, en muchas de nuestras regiones, pareciera ser que los elementos de protección personal, son simplemente

un aditamento que las autoridades y las normas exigen, para que los otros los podamos ver, cuando en la práctica son para utilizarlos; encontramos conductores en algunas regiones del país, y en otras en que ni siquiera existe ese elemento como norma obligatoria, no lo han interiorizado, en el que el casco lo utiliza para protegerse el codo, en el que se desplazan dos y tres personas en motos, que tienen capacidad para 2 pasajeros, en donde niños de 4 y 5 años, se mueven en motocicletas, sin desconocer que haya un problema de acceso al transporte público.

En esa línea, también ha venido trabajando la Agencia, generando conciencia en los usuarios de la responsabilidad y desde los concesionarios también estamos trabajando en las zonas de influencia, para capacitar a conductores, que debo señalar para cerrar, solo en la práctica más del 50%, de los siniestros viales que atendemos en las carreteras nacionales a cargo del Invías y ANI, no pagan en algunos de los casos el SOAT, ni la revisión técnico-mecánica, ni tienen licencia, y por un efecto de lectura de menor impacto en la red vial, no pagan peaje. Ahí estamos frente a una problemática social, que tenemos que abordarla integralmente, no estoy significando que esos mecanismos de compensación social no exista, ni más faltaba, este es un Estado solidario, en el que los que tenemos capacidad de pago, cubrimos y abrigamos a los que no lo tienen; pero eso implica para estos usuarios un mayor sentido de responsabilidad y acatamiento de las normas, no es por cobrarles lo que los demás como sociedad pagamos, sino que es simplemente un mecanismo de respeto por las normas y por la civilidad, que nos comporta a ser parte de un Estado solidario, en el que si yo recibo beneficios del Estado, lo mínimo que debería hacer es acatar las normas, respetar las reglas de operación, y tener comportamientos seguros. En esa medida, les comento un tema ya para cerrar, que me llamó poderosamente la atención; 20 años después, de haber iniciado los programas de concesiones en la red vial nacional del país, ni siquiera mediamos las motos en el paso por los peajes, solamente los contábamos como estadísticas cuando tenían siniestros viales, pero no teníamos la información de cuántos estaban cruzando por nuestros peajes, cuántos se estaban desplazando en los tramos interurbanos, y cuántos están pasando en los sitios de siniestralidad. Esa tarea ya la acometimos con la ANI, ya estamos levantando toda la información, para tener realmente una línea base y adicionalmente, el impacto en sufragar esa atención, cada vez que hay un siniestro vial hay que desplazar un equipo de ambulancias, un equipo medicalizado, grúas, y obviamente la afectación en el tráfico, que además es nuestra responsabilidad solidaria como colombianos, cuando se presentan estos eventos, pero frente a los cuales no pareciera haber el mismo sentido de corresponsabilidad en un grupo de motociclistas, no generalizo, esto como en todo, hay motociclistas buenos, respetuosos, y que acatan las normas, hay otros que no, y hay algunos que por desconocimiento o ausencia de mecanismos

de control en algunas zonas, no tienen esa conducta arraigada.

Sobre eso estamos trabajando, nosotros esperamos en lo que resta de este año, contener el crecimiento de las cifras, no esperamos abatirlas, justamente por la forma como las medidas se han venido tomando, y porque esta desafortunada situación de cambio en los equipos gerenciales ha tenido efecto, y porque adicionalmente, quisimos fortalecer con equipos técnicos mucho más robustos y de mayor experiencia, la tarea que acomete la Agencia. Ese el compromiso que tenemos desde mi llegada al Ministerio y obviamente en el pasado desde la ANI, para mejorar la información y la atención a este segmento de población, empezando por motocicletas y usuarios más vulnerables, ciclistas y peatones, que están llevando la peor partida en esta pandemia de siniestralidad vial, que como lo dice Mary, y como también lo refirieron los Representantes, nos convoca a todos, pero que solamente nos toca cercano, cuando algún familiar se ve inmerso en un siniestro de tránsito y, Dios no lo quiera, pierde la vida, solo en ese momento somos conscientes del impacto y la responsabilidad que tenemos, cada vez que abordamos un vehículo y salimos a conducir a veces pensando en otras cosas, y sin los elementos de protección, y sin los documentos a la mano. Yo con eso cerraría, y pasaría entonces, Presidente, con su venia, para que los colegas de los otros Ministerios, nos puedan apoyar en el debate.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Ministro. Para cerrar el sector de Transporte, tiene el uso de la palabra el director encargado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Darío Rincón Jaramillo, hasta por 10 minutos, después vamos en el sector salud y el sector educación, por favor.

Agencia Nacional de Seguridad Vial-Director (e)-Darío Rincón Jaramillo:

Bueno, un cordial saludo, miembros de la Mesa Directiva, señores Ministros, señores Representantes, Representante citante. Después de la técnica, importante intervención que hace el señor Ministro, pues pocas cosas quedan por decir, pero respecto de la visión y el marco institucional que se tiene frente a la seguridad vial en país, nosotros venimos haciendo un análisis para fortalecer ese relacionamiento institucional; pero ese análisis se viene haciendo desde no solamente el sector transporte, sino también el Sistema Nacional de Transporte, del cual hacen parte todas las instituciones públicas y privadas del país, a través de la Dirección de Coordinación Interinstitucional, a raíz de allí, hemos venido enlazándonos con la empresa privada, con la academia, con los sectores de innovación, con las ensambladoras de moto, principalmente con los expendedores de motos, para poder tener una acción mayor y más articulada, basados en el principio de corresponsabilidad que tenemos todos a la luz del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, que cambia ese paradigma donde el Estado y la conducta

de las personas, son los dos principales responsables de la siniestralidad vial, a un enfoque de sistema seguro, donde las velocidades seguras como lo mencionaba el señor Ministro, los vehículos, la educación, el comportamiento, la atención a las víctimas, la gobernanza, el comportamiento, hacen parte todos de ese sistema de comportamiento seguro y de corresponsabilidad de todos los actores de la cadena, no solo del transporte, sino de la movilidad en general. Y, cuando nosotros hablamos de la movilidad en general, tenemos que entender que como lo decía ahora el señor Representante citante, es un tema complejo, es un asunto complejo, de aquellos que están compuestos por muchos otros componentes, que hace necesario entenderlo como un todo, pero donde cada uno de manera articulada y de manera transversal, entiende que hace parte de ese todo y eso hace parte del fracaso que hemos venido teniendo a lo largo los años; nosotros no entendemos la cadena de corresponsabilidad que hay, en cada uno los aspectos que hay en el concepto de movilidad, transversalizado por el principio de la seguridad vial; no entendemos bien el tema de cómo encaja la salud, cómo encaja el ambiente sano, cómo encaja el enfoque de género, la equidad y la igualdad de género; no entendemos bien cómo encajan los proveedores de vehículos en todo ese esquema, y eso es lo que nos hemos dado a la tarea en este Gobierno, el Gobierno de la vida, de tratar de evolucionar en ese mejor entendimiento para poder trabajar.

Ahora bien, esto suena muy filosófico, ¿qué estamos haciendo hoy por las vidas en las vías? Nosotros nos hemos dado a la tarea de salir a la calle, a salir a los territorios, venimos implementando dos estrategias que son en corredores viales de máxima siniestralidad en el país, en seis corredores con 36 puntos críticos, hacemos intervenciones articuladas con todo el sector transporte, con la DITRA hacemos operativos de control, hacemos capacitación y pedagogía, y con esa estrategia logramos nosotros en mitad de año reducir un 14% la siniestralidad vial en los principales seis corredores del país, esa estrategia se dio como una prueba piloto, ahora estamos en el proceso de estandarizarle un equipo de trabajo, que pueda estar en más zonas del país simultáneamente, que pueda tener un proceso de seguimiento a lo que se viene haciendo por parte de las autoridades territoriales, otro tema bien importante que tocaba ahorita el Representante citante, donde apoyamos técnicamente a esas autoridades de tránsito, no solamente aquellos que tienen el organismo, porque los organismos son una cosa diferente que es para la realización de trámites, y donde estamos buscando crear un equipo de seguimiento y un equipo de análisis de datos y de problemáticas, que pueda generar con eso, proyectos que sean amoldables a cada una de las zonas del país.

Ese mismo ejercicio lo estamos haciendo en las zonas urbanas de las ciudades, tuvimos ya una intervención en Yopal, tuvimos una intervención en 6 municipios más, Ibagué, Pasto, bueno, etcétera,

donde también estamos tratando de crear equipos que hagan que esa estrategia que en principio es exploratoria, permanezca en el tiempo, ¿por qué?, porque hemos logrado con esa estrategia, por ejemplo, que, en julio de 2023 en Yopal, que es la mayor ciudad con índice de siniestros viales por cada 100 mil habitantes, tuvimos cero fallecidos, solamente por la presencia institucional allí, porque fuimos y dimos la cara y trabajamos de la mano con ellos. Ahora, ¿qué pasó?, que cuando salimos del territorio las cifras se mantuvieron por un periodo más o menos de 20 días y luego se volvieron a disparar, lo cual denota la necesidad de tener un equipo de seguimiento y un equipo estructurador, que permanezca en los territorios pendiente, de cómo se sigue la siniestralidad allá y no abandonar los territorios. En ese tema estamos.

Lo mismo pasó en Pasto, Riohacha, Popayán, Neiva, donde se implementa la estrategia y donde hoy por ejemplo estamos en Neiva, si mal no recuerdo, estamos allá con nuestro equipo de trabajo, volcados hacia la gente. Otros resultados que hemos tenido con esta estrategia, inicialmente exploratoria es, no sé Ministro si usted me lo permite puedo dar la cifra de la que hablamos esta mañana, tuvimos una reducción del 48% de los fallecidos, con el mismo periodo de tiempo del año inmediatamente anterior, en siniestros viales en las carreteras del país, lo cual indica que sí estamos haciendo acciones que en el territorio se van viendo, tal vez espaciadas, tal vez no con la perdurabilidad en el tiempo que es lo deseable, pero sí indica que hay un camino que podemos ya de acuerdo a la planeación que tenemos proyectada para el año 2024, andar de manera más prominente y más sostenible en el tiempo, recuerde que nosotros venimos trabajando con la planeación del año inmediatamente anterior, que apenas recibimos este año, y con eso es que estamos hoy tratando de salvar vidas en las vías.

Desde el punto de vista de vehículos, hay acciones que son muy importantes; hemos emitido 7 reglamentos técnicos, ya avalados por el Ministerio de Transporte, recuérdese que para que los reglamentos técnicos para la circulación de vehículos, no se dan de la noche a la mañana, eso no es que un grupo de expertos se siente allí doctor Carvalho, especialmente usted que hacía el comentario ahorita, sino que eso tiene un proceso, que es un compromiso de Colombia con la OCDE, de revisión de impacto normativo, donde tiene que pasar por varios Ministerios, Ministerio de Comercio, Ministerio de Industria, Ministerio de Transporte, la concertación con la industria nacional, para poder revisar los estándares y la afectación económica que puede tener, también, esas implementaciones en el sistema económico del país, y cómo se da eso de cara a lo que es los tratados de libre comercio, que es un compromiso que Colombia adquirió y por ende, al ser un compromiso que está avalado en una ley de la República, hace parte de nuestro bloque de constitucionalidad, o sea, es un proceso bastante complejo, donde ya hemos surtido todo ese proceso

en siete reglamentos técnicos para vehículos en Colombia, muchos de los cuales entrarán en vigencia entre el año próximo y el año 2025. Por ejemplo: el ABS obligatorio para todas las motocicletas que ingresen al país, está a partir del año 2025, es decir, ya normativamente y ya todo el tema de análisis lo hicimos para poder surtir ese trámite. Ahora bien, en este momento tenemos dos reglamentos técnicos más, que están surtiendo ese trámite de impacto normativo, de análisis de impacto normativo, que es el de los sistemas técnicos de contención vehicular, donde trabajamos muy de la mano doctora, Mary Bottagisio, con la Fundación Espacio, en ese entonces yo estaba desde el sector académico y desde el sector también activista, con ellos trabajando esos temas, hoy lo vemos materializado a este lado del gobierno, y también estamos trabajando los sistemas inteligentes de tránsito y transporte con el Ministerio, para evaluar cuál es la mejor manera de dotar de tecnología nuestras vías, nuestras ciudades, nuestros corredores viales, para poder disuadir los comportamientos negativos de los actores viales, y poder salvar vidas en las vías.

De otro lado, como les comentaba ahorita, hemos venido realizando ingentes esfuerzos con todos los sectores económicos, sociales, académicos, políticos, incluso, porque este también es un problema político, para poder avanzar en todo el tema de la seguridad vial en el país; desde la dirección de coordinación interinstitucional, hemos suscrito no menos de 142 actas o convenios de entendimiento, con el ánimo de poder avanzar en los propósitos, integrados todos a los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial, la semana entrante por ejemplo, con la Cámara de la Moto de la ANDI, tenemos programada la suscripción de un convenio marco con ellos, donde toda la industria de las motos en Colombia, se compromete a no entregar una moto sin que una persona haya sido capacitada y con licencia de tránsito, para retirarla de su concesionario, donde podamos tener unas charlas de capacitación a los vendedores de las motos, a las personas que comercializan las motos allá en sitio, para poderles crear esa conciencia y transmitir esa conciencia también a los compradores de las motocicletas. En fin, aquí nos podríamos quedar hablando de eso pues bastante rato. Yo creo que ya se me va agotando el tiempo, pero cualquier inquietud o duda pues estoy presto a atenderlo con cifras, si así lo requiere.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, doctor Darío. Tiene el uso de la palabra nuestro Ministro de Salud, por favor, Ministro.

Ministerio de Salud-Ministro Guillermo Alfonso Jaramillo:

Gracias, doctor López, muy amable. Un saludo especial para nuestro Secretario, un saludo especial para todas y todos, nuestros Representantes de la Comisión Sexta de la Cámara y por supuesto, agradecer muy especialmente la citación que me ha hecho el doctor Hernando González, en un tema que me parece a mí de vital importancia, lo mismo que

lo expresado por el Representante Daniel Carvalho, que indudablemente plantean con la doctora Mary, este tema, como un tema de salud pública, y así lo diría yo, estoy totalmente identificado con esa situación, y quiero decirles a ustedes, que tal vez la experiencia que he tenido en estar en cargos de elección popular, no solamente en el Congreso, sino como gobernador, como alcalde, o en el caso de haber sido elegido o denominado por el Presidente Petro, como Secretario de Salud, pues me ha tocado que atender este tipo de situaciones, por eso me identifico muy claramente con lo que ustedes están planteando, y tendría que reconocer que estamos haciendo muy poco con todo el respeto. Creo que esto merece de parte no solamente del gobierno, sino de toda la sociedad, una mayor comprensión y una mayor decisión y lo refiero en este sentido.

La doctora Mary habló de las ambulancias, tocaba unos temas que de pronto recogen algunas de las palabras que ustedes han dicho, y que tiene que ver con lo que ustedes han planteado acá, es alguno de los temas que nos corresponde a nosotros. En este momento tenemos CRUES, pero esos CRUES son CRUES que desafortunadamente no tienen la capacidad que deben tener, pero para eso está el ejemplo que sí tuvimos la posibilidad de tener cuando el Presidente Petro estuvo en la en la alcaldía, yo tuve 157 ambulancias, que eran ambulancias pagadas y además compradas por los recursos públicos del distrito, y teníamos una obligación de no demorarnos más de 15 minutos para poder llegar a un sitio, por eso cuando hay 25 o 30 minutos, esa es una cifra fatal, y la llevábamos inmediatamente y lo canalizamos hacia el sitio en donde le pudieran brindar la primera atención lo más rápido posible, porque se está jugando a eso, esa es la vida de las personas que estamos recogiendo en la calle; desafortunadamente pasó en la administración nuestra y se desmanteló ese proceso, hoy está muy debilitado.

Siendo Alcalde de Ibagué en 2016-2019, monté el CRUE y compré ambulancias, porque teníamos cerca de 100 ambulancias, y cuando había un accidente llegaban, pero cuando había un infartado no llegaba. En estos días fui, hacía mucho tiempo no iba a Ibagué, y una señora donde estuvimos asistiendo al sepelio de un gran amigo, el doctor Hugo Ernesto Zárate, que además fue Secretario de Gobierno de esta ciudad y una señora tuvo un colapso, probablemente puede haber sido un infarto o un coma diabético, 50 minutos para que llegara una ambulancia. Entonces los CRUES se hacen necesarios y fundamentales, y nos corresponde a nosotros ayudar en esos CRUES, así como distribuimos ambulancias, el año pasado se distribuyeron cerca de más de 200 ambulancias, y este año muy seguramente repartiremos otras tantas; creo que debemos con ustedes, especialmente ustedes que representan los entes territoriales, tanto departamentales y conocen muy bien sus municipios en donde ustedes han sido electos, porque los recorren, los atienden, para poder comenzar verdaderamente a tener la posibilidad de tener ese

tipo de ayudas, y que nosotros podamos ayudarles del Ministerio, y contribuir a esa situación que es importante.

Ahora, estos trabajos no se pueden hacer solo; una de las situaciones que encontré yo siendo Alcalde de Ibagué del 2016 al 2019, era que las muertes por accidentes de tránsito eran iguales a las muertes por homicidios, quedé aterrado apenas supe esas cifras, nos dedicamos con el doctor Mahecha, y tengo que decir que recibimos un gran apoyo de la dirección Nacional de la Agencia Nacional para la Seguridad Vial, pero poniendo también recursos nuestros para poder haber rebajado en 30% los accidentes mortales, 29 personas sobrevivieron, y por eso pues me declararon el mejor gobernante de seguridad vial, en las ciudades de más de 500 mil habitantes, o sea, yo lo que quiero decir con esto, es que este es un trabajo que tiene que hacerse desde el municipio, a la gobernación y ascender aquí a este nivel, y no darnos miedo de tener que hacer lo que tenemos que hacer, o si no entonces, estamos en una situación compleja. Ustedes lo dijeron acá, ¿por qué llegan entonces motos que no llegan aquí? Lo dijo el doctor Carvalho, ¿cómo llegan, por qué no ponemos eso? Es de tomar una decisión, por qué tenemos que ser nosotros de estar recibiendo todavía o recibíamos, ya no sé si ahora motos de dos tiempos, cuando contaminan terriblemente, o sea, son situaciones que nosotros tenemos que tomar muy claras, yo creo que ustedes están haciendo y valorando algo supremamente importante, porque como en la cadena del narcotráfico, los perjudicados en esa cadena de narcotráfico es todo el país, pero fundamentalmente hay dos cadenas débiles, que son los cultivadores y los consumidores, y aquí lo que resulta siendo de esta cadena que tiene que ver con muchas cosas, es que los muertos los ponemos nosotros, y los ponemos y son las personas indudablemente más vulnerables, porque terminan siendo los más vulnerables los que terminan pagando eso, porque están montados en un bus, porque van en una moto, porque los atropellaron en la calle, porque son transeúntes. Y, yo creo que se hace necesario, que podamos atender estas situaciones, y me alegra mucho que ustedes lo estén haciendo de la manera que, respetuosa, quiero agradecerles eso, porque esto es un tema que indudablemente si nosotros hablamos y no quiero que de pronto pase, yo preguntaba porque soy cirujano cardíaco pediátrico, no soy experto en tránsito, a ver si podemos presentar eso, desde la Ley 715, el artículo 42 es claro, en dónde debe de intervenir el Ministerio de Salud, o sea estamos hablando de hace más de 20 años, y la Agencia lleva ya 10 años, y pasa el tiempo, y la verdad es que no puede uno entender que sigan aumentando y de acuerdo a lo que tenemos hoy, nos aproximamos con facilidad a los 10 mil, y eso es algo terrible, 10 mil muertos en accidentes de tránsito; pero lo más grave y miremos un poco, porque es que me preocupa mucho, que es que estas son las cifras que nosotros tenemos a ver si pueden ir pasando, en las personas y ya vamos en 4.944, ahora lo que reportan, mire lo que reportan, yo le pedí que lo volviéramos a

revisar, ¿por qué reportan tanta siniestralidad? Y me dicen que esto, Fasecolda es la que alimenta estas estadísticas, miren esta cantidad de situaciones, las atenciones reportadas el día lunes, parece que saliera todo el mundo como enguayabado, después entonces terminan los accidentes los lunes, las víctimas, o sea, son cifras que yo sinceramente, en estos días que me puso el doctor González a revisar esto quedé aterrado, porque no estaba actualizado e indudablemente es algo supremamente grave, y vean ustedes entonces los números de víctimas, en atenciones de salud, todos son accidentes de vehículos fantasmas, una cantidad de situaciones que uno dice “hay que revisar estas cifras con mucha detención, hay que revisarlas”.

Y, el otro tema tiene que ver con los no cubiertos por el SOAT, que ya lo mencionaba. Entonces reportadas, en víctimas de accidentes sin SOAT, ahí aparece el 30%, y atenciones en salud lo mismo 30%, 1.500 de las cuales entonces sin SOAT, son 443 atenciones, que tiene que atender y que por supuesto, se terminan pagando o no se le paga a las instituciones, lo que sucede muchas veces se termina el SOAT en una clínica particular, y entonces el paciente termina en el hospital público, no se le paga al hospital público, y ahora lo que ustedes decían un ascenso vertiginoso, de lo que está pasando en ciertas partes, yo tengo ese dato. Decía claramente el doctor Rincón, que Yopal, por ejemplo, y uno ve Cesar, o Guainía, Cundinamarca, unos aumentos exorbitantes de atención en salud, en materia de siniestralidad, y las víctimas versus atenciones, que también se diferencian mucho y que vuelvo y repito, hay que revisarlas con mucha detención; porque parecería que están llevando a hacer presentaciones que no corresponden.

También se me preguntaba directamente cuál es el presupuesto, ya directo, en materia de salud, y es este para este año, es de 482 mil millones de pesos, eso sin contar pues lo que recauda, doctor González, lo que recauda las aseguradoras que es en total vienen siendo cerca de 4 billones de pesos, pero este es la adicional en lo que tiene que ver con el sector de salud para atenciones en salud. Y ahora, de las estrategias de seguridad yo tendría que decir y tengo que ser honesto, que me desilusiona mucho lo que nosotros podamos estar en materia de salud, para no decir que la verdad, da pena que lo que verdaderamente se está haciendo, ¿por qué?, porque desde hace muy poco se comenzó verdaderamente a vincular a pesar de que tenemos y en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que está y debe de ir el Viceministro de Salud, pero no hemos estado haciendo pilotos, y hemos por ejemplo en el 2019, 20, 21, recientemente se han cogido 11 departamentos, después se toman otros 11 departamentos, y la verdad es que con la Resolución 926 y con estrategias como la de movilidad saludable, segura y sostenible, pues se ha venido haciendo algunas cosas, que con educación y con la Agencia, se han venido desarrollando para buscar incidir en algunas situaciones, y condiciones

y circunstancias, que determinan el estado de salud de la población y contribuir en la reducción.

Hay otro tema de estrategias que son modelo de ciudades, entornos, ruralidades saludables y sostenibles, ahí hay un poco de promoción de la movilidad, pero muchas veces se circunscribe más a la movilidad de incentivar a las personas a caminar, incentivar a las personas a usar al uso de la bicicleta, que tienen que ver con la movilidad, pero tienen más que ver con el tema de salud pública, que es lograr que la persona ande cierto, que la persona utilice la bicicleta, eso es más un tema vuelvo y repito de hábitat, de buen hábitat en temas de salud pública, y por supuesto inclusive, lograr mejorar para reducir la movilidad de vehículos, incentivando a la gente a caminar e incentivar a gente a la utilización de las bicicletas, lo que es un ejemplo muy claro, es el resultado favorable que se ha venido dando en Bogotá, durante toda esta década en que se ha incentivado, está un poquito más como direccionado a pesar de que tiene que ver con este tema, primero de hacer unos entornos más y educar a responsabilizar a la gente, tanto a peatones como ciclistas, como inclusive a motociclistas, para bregar a tener una movilidad mucho más segura, y especialmente con programas que se vienen orientando muchas veces con las secretarías de salud municipales, distritales, y también con la Agencia Nacional de Seguridad Social en muchos de los colegios, que fue un tema que nosotros adelantamos, de tener unos grupos especiales de promover la atención, y rehabilitar un parque de tránsito que se había hecho, imagínese usted doctor González, un parque de tránsito que se había hecho en los años 80, lo volvimos y lo rehabilitamos para llevar a los niños pequeños, y comenzar a enseñarles los semáforos, cómo conducir, porque por la derecha, donde tienen que hacer los pares cómo respetar al peatón, algo que indudablemente tenemos que hacer, y que debe ir vinculado también a las actividades que venimos realizando.

Y, por el otro lado, algo importante que tiene que ver, y usted lo decía, aquí se hace una prueba de alcoholemia, pero en donde usted respira, y por qué no hacemos ojalá que ya es muy fácil, hacer test de pruebas rápidas, para detectar a las personas que están bajo otro tipo de drogas, ahora recordemos a nuestro gran famoso ciclista Nairo Quintana, él no se dopó, él se tomó un analgésico que es el Tramadol, que lo consumen y es un opiáceo, ¿qué es lo que pasa?, pierden reflejo las personas, entonces cuántas personas están tomando opiáceos todos los días, ¡todos los días!, y tienen los reflejos retrasados y pueden entonces generar en un momento dado, sin quererlo un accidente, porque no reaccionan adecuadamente, por eso fue que sancionaron a Nairo, porque se pierden los reflejos, y en estos grupos que van 180-200 ciclistas en carreteras muy estrechas, cualquier situación en donde no haya buenos reflejos termina creando una caída, en donde se lesionan un poco de ciclistas, esa fue la situación. Entonces, si tenemos pruebas rápidas ahora, por

qué no hacemos esas pruebas rápidas, porque hay cantidades de personas que están bajo otro tipo de efectos, no importa, puede que en ese momento usted no lo detecte, ¿no es cierto?, pero si lo para por un tiempo y saca la prueba rápida, usted puede detectar que esa persona puede estar bajo efectos de cualquier otro tipo de droga, especialmente cuando hay una contradicción, cuando de pronto está cruzándose inadecuadamente, pasa una doble raya, no tiene o está a alta velocidad. Entonces yo creo, que sí es muy importante, porque aquí estamos actuando nosotros y después se lleva al hospital o a la clínica, y allá entonces se hace ya una prueba sanguínea para poder corroborar que la prueba que se hizo de alcoholemia, compagina con lo que se ha venido presentando.

Entonces me parece, que sí es muy importante que podamos ponernos todos de acuerdo, porque ahí se compaginan mucho el Ministerio de Salud y el Ministerio de Educación, fundamentalmente el Ministerio de Educación, para lograr este comportamiento del actor vial, nosotros tenemos que llegar a eso. Yo tuve la oportunidad por múltiples razones de seguridad, en la época de los años 80 a muchos nos tocó que irnos de aquí, yo había hecho una coalición con la Unión Patriótica y me declararon objetivo militar, terminé de estudiar haciendo cirugía cardíaca 7 años y medio en Suecia, y allá en ese momento, así como le pasó al doctor Carvalho, estaban era porque no hubiera sino menos de 200 muertos en todo el año, en una población de óigase bien, en una población de 10 millones de habitantes. Quiere decir, que nosotros deberíamos de estar hoy buscando que estuviéramos por debajo de los mil y no de los 10 mil, estamos 10 veces por encima de cualquier situación, de temas que se hayan tocado en otras partes del mundo. Entonces, yo creo que sí es supremamente importante el comportamiento del actor vial, la educación para la salud y la información en la salud, ahí estamos trabajando ahora con la Agencia y con los gobernadores y alcaldes de esas ciudades, en estos departamentos que están acá.

Viene un tema que me preguntaron sobre la Ley 1507 del 2011, la Ley 1548 del 2012, que tiene que ver muy especialmente con estos problemas de consumo responsable del alcohol, yo creo que habíamos logrado ese tema del chofer y el conductor elegido, hemos perdido un poco eso que se había vuelto casi ya un hábito, viene entonces la Resolución 089 del 2019, tenemos que prepararnos porque por supuesto, siempre hemos entendido que mientras en otros países como los Estados Unidos, el consumo recreacional y medicinal del cannabis ya está en más de 20 estados de los Estados Unidos, ahora el consumo responsable de una sustancia como el de cannabis, pues implica necesariamente que también tiene que haber una responsabilidad por parte de ese consumo, y entonces desde ese punto de vista, pues creo que hay que actuar.

Respecto a la 1702 del 2013 y la 2251 del 2022, pues por eso les comentaba, tenemos un consejero delegado que es el Viceministro de Salud Pública

y prestación de servicios que trabaja y actúa mancomunadamente con la Agencia Nacional, y por supuesto, estamos trabajando y apoyando todos estos planes de políticas, estrategias, pactos y planes, que venimos adelantando en compañía de la Agencia Nacional y el Ministerio de Transporte. Eso sería todo lo que tendría que decirles, pero fundamentalmente estar muy de acuerdo con ustedes, creo que ustedes tienen la absoluta razón, la doctora Mary fue bastante enfática, y nosotros no podríamos de ninguna manera, no ser consecuentes de lograr una rebaja sustancial en esto. En eso yo creo, que se hace necesario un trabajo mancomunado entre todas y todos; el doctor Carvalho decía: que tal mañana que entonces yo termine aquí, espero que no termine, yo creo que espero que a todos los reelijan, y eso es lo que uno espera desde que está uno acá, o pasar al Senado de acuerdo a eso, pero que no termine que tanto este Gobierno no sea capaz de hacer una reducción sustancial, que el Congreso de la República que está haciendo, doctor López, una excelente labor y está pidiendo ejecuciones, lograr sacar adelante, conseguir recursos, hacer el trabajo que tenemos que hacer, llevarlo al departamento, a las alcaldías, no sea que mañana entonces tengamos que lamentarnos de que hay mucho más muertos, y que la doctora Mary venga aquí, a darnos una paliza con toda razón, por no haber sido capaz de defender la vida de niños, de mujeres, de hombres y de adultos mayores, que son los que terminan indudablemente padeciendo una situación tan grave como esta, que vuelvo y repito, no tiene por qué suceder y que es terriblemente grave que tengamos esos niveles tan altos, no solamente de accidentes, podríamos tener los accidentes, es de muertos por accidentes de tránsito, los muertos son lo grave, que lo material se puede recuperar pero lo que no se puede recuperar es la vida, y fuera de eso, no se puede recuperar a las personas que después del siniestro quedan inhabilitadas, muchas permanentemente, sometidas a gravísimos problemas en sus familias y sobre todo, situaciones de orden económico supremamente graves para esas familias.

Entonces, muy agradecido por estar aquí, y felicitarlos por el trabajo que están haciendo, Colombia merece ese trabajo que ustedes están haciendo. Muchas gracias.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, querido Ministro. Tiene el uso de la palabra el Viceministro de Educación Básica, Preescolar y Media, el doctor Óscar Gustavo Sánchez, hasta por 10 minutos, después del señor Viceministro, vamos a darle la palabra a los colegas que quieran usarla hasta máximo un minuto, porque estamos colgados del tiempo, tenemos que ir a la Plenaria. Entonces, les pido ahí esa comprensión. Señor Viceministro, adelante.

Viceministro de Educación Básica, Preescolar y Media-Óscar Gustavo Sánchez:

Gracias, señor Presidente, y muchas gracias señores y señoras Representantes, señor citante,

profesor González, al doctor Carvalho, que también se ha ocupado de este tema, que bien han anotado ustedes, considera la Organización Mundial de la Salud pandemia, problema de salud pública; pero a mí me parece particularmente relevante, la manera como la doctora Mary lo plantea, un tema de violencia. Quienes nos hemos ocupado en la vida de educar para la paz, la pregunta que siempre nos hacemos es, ¿cómo evitar la muerte, y cómo evitar la victimización letal y la victimización en otros terrenos? Y entenderlo para el conflicto armado, para la violencia de las pandillas etcétera, ha sido el oficio de muchos de nosotros, hay que entenderlo también para la violencia vial, viéndolo de esa manera uno en últimas diría, que, ¡claro, por supuesto!, hay que atender y prevenir, y que aquí se ha dicho que la prevención pasa por la ingeniería, el control y la educación, pero, digamos, en últimas en la educación, hay un tema fundamental que es aprender, ¿aprender qué?, aprender a tomar decisiones, decisiones instantáneas o decisiones mediatas, sobre los efectos de lo que uno hace o deja de hacer en la salud, en la vida y el bienestar de los demás. Ese es el punto aquí, cómo se construyen las decisiones y cómo se aprende a tomar decisiones, por lo menos desde la perspectiva de cómo evitar las muertes y las lesiones en la educación, y en este caso, en la educación vial, que ahora como verán nosotros la vemos como educación ciudadana, así lo hemos conversado con la Agencia de Seguridad Vial en varios momentos, con la Directora de la Agencia aquí en La Guajira, en las juntas Directivas de la Agencia, y el Ministerio hace cosas, digamos, yo quisiera anotar aquellas cosas que el Ministerio ha venido haciendo y ha hecho este año; pero también quisiera anotar especialmente las cosas que en el Plan Nacional de Desarrollo que este Congreso aprobó, está previsto hacer con un enfoque relativamente diferente en materia de educación.

Como ustedes saben, el sistema educativo funciona a través de dos mundos, bueno, del mundo de las Secretarías de Educación, las certificadas, 32 Secretarías departamentales, y sesenta y tantas Secretarías municipales de las ciudades principales del país, y funciona para la educación formal y para la educación no formal, y para también educación para el trabajo. Entonces, digamos, son cosas distintas, no es lo mismo como anotaba aquí el Ministro de Transporte, el proceso educativo para una persona, niño, adolescente, joven, que está en una institución educativa, que, para un adulto para la andragogía, digamos, que es una ciencia diferente; pero en todo caso, es muy importante entender los principios básicos de cómo aprendemos a tomar ese tipo de decisiones, que significa ser ciudadano o ciudadana responsable.

Yo quisiera, entonces, anotar dos minutos con esta presentación, lo que viene haciendo el Ministerio, la Ley 769 de 2002 como lo recordaba el Representante González, nos marca unas obligaciones, también la Ley 1503 de 2011 y la ley 2251 de 2022, que hablan de la formación de los hábitos, los comportamientos

y las conductas seguros en el campo de la seguridad vial, y en particular es importante el Plan Nacional de Seguridad Vial, que habla del comportamiento seguro de los actores viales y nos establece una serie de obligaciones al Ministerio de Educación. Bueno, hay una lista grande de elementos asociados a ese plan por supuesto, pero el cuarto digamos componente, de las áreas de acción que habla del componente seguro de los actores viales, tiene más obligaciones específicas, y hay dos en la siguiente, una que hemos llamado “Fortalecer los procesos que promueven la movilidad segura y sostenible, en los escenarios de la educación formal e informal y para el trabajo y el desarrollo humano”, y el de Fortalecer modelos de comunicación y sensibilización, para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado de los actores viales”. Entonces, aquí es donde yo decía, aquí hay que mirar dos universos de análisis: uno sería lo que se hace, lo que se ha venido haciendo y lo que, digamos, ya, la Agencia de Seguridad Vial antes Fondo, junto con el Ministerio de Educación han venido desarrollando, y algunas actividades que voy a relatar, que seguimos haciendo en esa misma línea.

Pero segundo: como el nuevo Plan de Desarrollo nos marca otras ideas, y en particular quiero hablar de una cosa, que hemos llamado la “educación ciudadana” o la “educación crece socioemocional ciudadana, y para la reconciliación en el Plan Nacional de Desarrollo”. Pero primero, permítame hacer una sintética presentación de las actividades recientes, esta que está aquí es un programa de televisión, que la televisión pública presenta para las escuelas, se llama “Profe en tu Casa”; desde la pandemia se está presentando, este año tuvo dos capítulos dedicados específicamente a los temas de seguridad vial, uno en concreto sobre los temas de la bicicleta, y otro en temas de la importancia de la movilidad segura, allí la directora de la Agencia estuvo participando, también hicimos el día 17 de agosto, el Día Mundial del Peatón, con una serie de campañas específicas para ayudar a los chicos y chicas, a comprender cómo tener una movilidad responsable en la condición de peatones, y también para ayudar que sus familias lo comprendieran, difundiendo la cultura vial del peatón, que es una actividad establecida, digamos, en los días internacionales a los que hacemos relación.

También hemos venido incentivando a la celebración del Día Internacional de la Educación Vial, el 5 de octubre pasado se convocó un webinar, que no alcanzaron a atender las Secretarías de educación, y por lo tanto el próximo 25 octubre se debe llevar a cabo ese webinar con “La educación vial como compromiso con la vida”, con los Secretarios de Educación del país, que son quienes deben transmitir las orientaciones pedagógicas que nosotros tenemos a los colegios, esas orientaciones pedagógicas, están establecidas en lo que se llama “Saber Moverse”. “Saber Moverse” es un conjunto de herramientas didácticas, que están en lo que se llaman la Escuela Virtual de Seguridad Vial, se

pueden disponer a través de la agencia, pero también a través de la plataforma “Colombia Aprende”, la plataforma “Colombia Aprende” tiene cerca de 200 herramientas, muy buena información sobre estos asuntos, de la que dispone quien quiera hacer uso maestros, incluso familias, etcétera, Secretarías de Educación en el Ministerio de Educación, ahora aquí viene la pregunta fuerte e importante y es, ¿hemos logrado que esa información llegue a donde tiene que llegar?, primero.

Y segundo, que me parece aún más importante, ¿esto es un problema de información? ¿Los seres humanos aprendemos por estar informados o por lograr la reflexión necesaria sobre ello?, y esto no es menor digamos, uno puede tener toda la información del mundo y, sin embargo, no cambiar en nada su conducta, y eso lo sabemos muchos quienes hemos trabajado en la reflexión sobre la construcción de ciudadanía desde la educación.

Entonces, aún con estos trabajos que yo creo que son relevantes, que hemos hecho hasta ahora, creo que es el momento de pensar si tenemos otra estrategia, y voy a, digamos, decirlo de manera muy específica; en el Plan Nacional de Desarrollo, está establecido que 5.000 colegios de Colombia, es decir, la mayoría de los colegios públicos, apropien las capacidades que ya algunos colegios pioneros han conseguido en materia de educación ciudadana, nosotros como decía, lo llamamos “socioemocional, ciudadana y para la reconciliación”; para efectos de aprender a tomar decisiones aquí, además de tener cierta información, y ahí hay como 200 materiales muy buenos para eso, necesitamos interiorizar los valores que allí están planteados, por ejemplo; valores como la empatía, cómo yo soy capaz de entender que esto significa víctimas, y cuál es el dolor de una víctima, y cómo hacemos para que en los colegios se escuche a las personas que han sido víctimas, o se haga conciencia sobre cómo uno mismo ha sido víctima o ha sido víctima su familia. Hoy en día la mayoría de las maestras, maestras sobre todo son mujeres, del mundo rural en Colombia se mueven en moto, y viven teniendo accidentes, eso es materia de reflexión en la escuela, para ponerles un ejemplo de cómo se construye ese proceso, que pasa de la información a entender la vivencia y hacer de esa vivencia un ejercicio que genera lo que se llama una disonancia cognitiva, es decir, una vivencia empática en relación con el otro, o una vivencia cívica, una vivencia que comprende que tenemos una responsabilidad como miembros de una comunidad, de un territorio, de una sociedad, de un municipio, de una región, de un país, o del mundo, del planeta también, sí, o una vivencia hacia el autocuidado, por ejemplo, poniendo en cuestión hábitos y conductas machistas, que aquí ha sido bien mencionado por el Ministro de Transporte, como una de las causas por las cuales los hombres tienen más accidentes que las mujeres, o en todo caso, cómo entender que sí en el mundo adulto, donde el problema es tener la oportunidad del contacto propicio con ese ser humano adulto, porque no

porque usted cometió una infracción y lo mandaron a un curso, en ese curso usted va a estar dispuesto realmente a reflexionar, puede ayudar sí, o en el momento mismo del accidente puede ser, o generar alguna reflexión tipo taller o visualización, como podrían haber sido las estrellas negras etcétera, pero realmente se necesita aprovechar las oportunidades para que un ser humano tenga conciencia de realidades que deberían ser hacia la empatía, hacia el civismo, hacia el autocuidado, y además en perspectiva de territorio, no es lo mismo en una cultura que en otra, en una zona que en otra, donde se mueven ciertos tipos de accidentes, ciertos tipos de carreteras, ciertos tipos de vehículos, o ciertos tipos de disposiciones de las personas hacer tales o cuales cosas, yo pensaba como, por ejemplo, esa práctica de pasarse por la derecha de los motociclistas es una práctica relativamente nueva, durante muchos años eso no pasaba, y luego yo me daba cuenta de que en unos territorios pasaba y en otros no pasaba, y ahora pasa en todas partes, sí, cómo se ha ido construyendo ese mal hábito, cómo se podría corregir.

Entonces, yo lo que quisiera aquí enfatizar, es que el Plan Nacional de Desarrollo nos obliga en esos 5.000 colegios, a hacer un trabajo que estamos haciendo de manera mancomunada, entre distintas entidades del Estado, ¿con cuáles?, por ejemplo: para los temas de bienestar físico, lo estamos haciendo con salud y con deporte; para los temas de formación artística, un derecho negado a los sectores populares con el Ministerio de Cultura; para los temas ciudadanos, lo estamos haciendo con el ICBF, con el Ministerio...

Presidente-Julián David López Tenorio:

Señor Viceministro, ahí se le fue el audio, 3 minuticos para que termine, por favor.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Sí, termino. Con la Agencia de Seguridad Vial, además de lo que estamos haciendo, incorporáramos en ese conjunto de formación que tiene este enfoque pedagógico más reflexivo y profundo, las herramientas con las que estamos; ustedes disponen de recursos, nosotros disponemos de muchos recursos materiales, tenemos a los maestros, tenemos las Secretarías, tenemos que ustedes tienen dinero para campañas, si hacemos una sinergia, estoy seguro que estaríamos logrando pegarle a lo que es, ya no solamente teniendo información como la que tenemos en los materiales de “Colombia Aprende”, que es bastante pertinente, y más allá de nuevos lineamientos etcétera, que creo que no son el problema de la necesidad inmediata, más bien llegar a esos colegios donde están los maestros y maestras, que quieren hacer cambios comportamentales, para varios temas: ambientales, de violencia social, conflicto armado etcétera, como ya lo estamos haciendo, incluyendo con mayor fuerza los de seguridad vial, con una confesión, si me permiten, y es que siento que sí, efectivamente, si las cifras dicen que no estamos siendo efectivos, es porque hay mucho más que podemos hacer y que debemos, de manera autocrítica, ponernos en esa tarea, y sea esta la invitación para que nos vuelvan a citar en un tiempo,

y nosotros podamos rendir cuentas si incorporamos estos temas en las políticas de educación ciudadana de manera más precisa. Evidentemente el control, la infraestructura, la atención, etcétera. Esto es un tema sistémico, no solamente es un problema de la educación, además aquí he dado más soluciones para los colegios que para el mundo adulto, para el mundo adulto francamente creo que nos toca reflexionar en esta misma línea, qué oportunidades pedagógicas tenemos; pero sí puedo decir una cosa y es, el exceso de información es perjudicial para el aprendizaje, el cambio en la reflexión, en la capacidad de autocrítica, para construir capacidad de tomar decisiones algo que se puede hacer, es difícil, porque es desde la escuela o desde las escuelas viales, o desde donde sea, tratar de competir contra la cultura, que es donde aprendemos de manera veloz y potente, digamos, pero podemos mezclarlo para lograr resultados, y yo diría que, estamos en mora de profundizar, más allá de lo que hemos hecho que es valioso, para tener las herramientas didácticas en los ejercicios concretos en escuelas y en otros ámbitos, y estamos dispuestos a seguir en esta gestión.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Viceministro. Tiene el uso de la palabra el doctor Hernando González, por ser él el citante, pues le voy a dar dos minutos, Representante usted entenderá, y tengo aquí ya un listado de varios Representantes, así que señor Hernando, porfa.

Honorable Representante Hernando González:

No, pues agradecer, primero: que yo recuerdo que tuvimos un debate aquí fue citado el Ministro de Salud y él me dijo a mí, no sé si recuerda Ministro, usted me dijo “yo vengo, estoy interesado, yo vengo”, usted me dijo aquí, “yo vengo a ese debate porque me interesa”; al Ministro de Transporte también, realmente la disposición, a usted Ministro, realmente que hace una reflexión y que lo voy a tomar, y a usted señor director Darío, que por favor usted es el encargado de articular. Ustedes tienen allá un comité, donde ustedes se reúnen, estos ministerios se tienen que reunir, usted haga por favor valer eso, que mire lo que él dice, hay mucha información, si ustedes no pueden hacerlo, háganlo a través del Ministerio de Educación, pero tienen que hacerlo.

Y, tomando la palabra de usted Viceministro, yo quisiera que ustedes señores Ministros, y usted nos pusiéramos de acuerdo para otro debate, mire como ha sido de tranquilo, como ha sido de respetuoso como usted lo dice, señor Ministro de Salud, que vengamos a ver en qué se ha avanzado realmente; porque hoy, inclusive me pasé de generoso, el Ministro de Salud, usted señor Viceministro de Educación, que han dicho mire, si están diciendo qué falta pues falta, y me parece sincero eso, la reflexión es que nos volvamos a reunir, por favor, pero con la presencia de ustedes, de usted Viceministro, para ver en qué, efectivamente, hemos avanzado, porque mire que este llamado, yo les dije: más que un debate

de control político es un debate para reflexionar, cuál es el camino adecuado para salvar vidas, si salvamos uno ya hemos ganado el año, pero que tal...

Presidente-Julián David López Tenorio:

30 segunditos, para que termine.

Honorable Representante Hernando González:

Y dicen 200, pues nosotros que tengamos mil, que tal que nos pongamos esa meta, para ver cómo salvamos vidas en este país, que está tan asolado por la violencia y por tantas cosas, por tanta pobreza, a ver si nos ponemos de acuerdo, usted, señor Director, articule, de tal manera, que de verdad podamos darle un regalo a este país, salvando vidas todos los días, y vidas de niños, también. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Representante. Tiene uso de la palabra el doctor Ciro Rodríguez, hasta por un minuto.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias, Presidente. Para saludar a los señores Ministros, al Director encargado de la Agencia y a los compañeros. Resaltar la información que nos da acá el Director encargado, de la disminución de los siniestros viales y de la muerte de los lesionados, lo importante es no retroceder, sino seguir avanzando.

Y, de la misma manera, Ministro, las señales económicas que usted menciona, que estén muy vinculadas con la demanda es muy importante, inclusive yo casi que lo mismo hacemos con la transición energética, si nosotros no damos esas señales económicas a la demanda, con tener un precio de los combustibles fósiles de mercado, sino subsidiado, difícilmente vamos a avanzar nosotros en ese propósito de transición energética, y en este caso, en un uso de transporte seguro, si seguimos nosotros casi que subsidiando este tipo de transporte no seguro.

Y hacerle una recomendación, al Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, importante que estos programas de seguridad lleguen a las regiones; mire, hoy estamos nosotros en el sepelio de Fabián D'Vera, accidentado en una motocicleta, allá en el municipio de Ocaña. Señor Ministro, mire, y los accidentes de tránsito la inversión en infraestructura vial es muy importante, en la vía Ocaña (Aguachica) la semana pasada, un accidente de tránsito, dos muertos, 10 heridos, y son vías realmente Ministro, de alta peligrosidad, con un...

Presidente-Julián David López Tenorio:

30 segunditos, para que termine, Representante.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Con un transporte de alta carga, tractomulas, de todo tipo de transporte, porque es la vía más importante que tiene el departamento Norte de

Santander, que une a Cúcuta, interconecta a Ocaña con toda la región del Caribe, con los puertos del Caribe. Importante, Ministro, acelerar esa inversión, en la vía entre Ocaña y Aguachica, que así lo establece el Plan Nacional de Desarrollo. Muchas gracias, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Eduar Triana.

Honorable Representante Eduar Alexis Triana Rincón:

Gracias, señor Presidente. Un saludo muy cordial, señor Ministro de Salud, señor Ministro de Transporte, a todo su equipo de trabajo, que nos acompaña el día de hoy. Felicitar aquí al profesor por ese debate de control, creo que es tal vez la segunda o tercera vez que hablamos del tema de siniestros viales, que es muy importante señor Ministro, creo que aquí se trataban varios temas y un tema que nos llamó mucho la atención es las cifras, porque usted lo dice señor Ministro, las cifras se miden es en muertos, y lastimosamente según el último boletín de seguridad vial para el 2022, 7.272 muertes; estos siniestros de seguridad vial, están produciendo más muertes que la guerra en Colombia, por eso yo creo que es de vital importancia el control que se debe hacer, el seguimiento que se debe hacer, especialmente a todas esas campañas, porque nos damos cuenta de que esto es un tema de educación y por eso, qué bueno que el Ministerio de Educación también este articulado desde la base, junto con el Ministerio de Transporte. Así mismo, los factores se han puesto aquí sobre la mesa, Ministro, pero yo quiero, pues creo que en varias ocasiones le he manifestado a usted el tema del estado de las vías...

Presidente-Julián David López Tenorio:

30 segunditos, para que termine.

Honorable Representante Eduar Alexis Triana Rincón:

El tema del estado de las vías, señor Ministro, eso uno es un factor muy puntual con el tema de accidentes viales, lo presentamos en el Magdalena Medio, en las vías del departamento de Boyacá, porque el estado es muy, pero muy deplorable. Entonces, señor Ministro, yo creo que esta articulación y como dice aquí mi doctor Ciro, hay que invertir recursos también en ello.

Así mismo, resaltar que el departamento de Boyacá, es uno de los que más aporta a estas estadísticas, con 239 muertes aproximadamente, y subimos casi un 36%, Ministro. Entonces, le pedimos el favor que esa articulación que ustedes van a tener desde el Ministerio, se concentre mucho en el departamento de Boyacá. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, Representante. Entonces voy como Presidente a escoger al vocero del Gobierno, y el señor Ministro de Transporte, va en 2 minuticos. un

poco redondee esa idea, con las intervenciones de Representantes y avanzamos.

Ministerio de Transporte-Ministro William Camargo Triana:

Bueno, gracias, Presidente. Celebrar y agradecer Representante Hernando, profesor, por su convocatoria que nos permite obviamente poner nuevamente sobre la mesa, la importancia de incidir sistémicamente sobre la siniestralidad vial, ahí es un ejercicio en el que obviamente el papel del Gobierno central es muy importante, los Gobiernos locales, pero también convocar a lo que nosotros hemos de alguna manera promovido desde el Ministerio, y es un tema de corresponsabilidad ciudadana, en la práctica como lo dice el Vice de Educación el doctor Óscar, los comportamientos que asumimos en la circulación vial, tiene que ver muchas de las veces con comportamientos que culturalmente tienen aceptación, y que los recibimos de manera directa las diferentes etapas de formación en la vida, y que se va naturalizando ,y que vuelven paisaje comportarnos mal en la vía, asumir situaciones de riesgo, pasar, digamos, por alto, el mantener los documentos de nuestros vehículos al día, hacer revisiones técnico-mecánicas, y un tema que adicionalmente a pesar del trabajo de las entidades y obviamente del Congreso para reglamentar, sigue siendo de alguna manera un comportamiento, si me permite el término, atávico, en algunas regiones, y es el pretender que la norma por allá no pasa ,y eso lo vemos en La Guajira, lo vemos en la Costa Atlántica, lo vemos en el Valle del Cauca, en algunas regiones con mucho mayor acento que en otros, y creo que en eso también hay un trabajo que nosotros agradecemos, y sabemos que se viene haciendo de manera continua por parte de Representantes, frente a la responsabilidad ciudadana que tenemos respecto al comportamiento en la circulación vial.

Quienes venimos del sector, obviamente sabemos las implicaciones y la responsabilidad que entraña entrar a conducir un vehículo, y en la práctica habitual lo que siempre hacemos como referencia, es que cada vez que abordamos un vehículo tenemos que estar pensando, conduciendo y anticipándonos a las decisiones de los demás, porque en últimas, en la vía lo que más permite preservar la vida es justamente una actividad cuidadora...

Presidente-Julián David López Tenorio:

30 segundos, señor Ministro.

Ministerio de Transporte-Ministro William Camargo Triana:

Presidente, yo creo que con eso de alguna manera expresamos el compromiso de parte del Gobierno, para que efectivamente esa máxima de ser potencia de la vida, se materialice en la preservación de la pérdida de vidas en los siniestros viales, y quedamos atentos a la nueva convocatoria para contar cómo van los avances, y esperamos una disminución significativa en las cifras de siniestralidad que nos comportan, como carteras ministeriales al frente del tema.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Ministro. En cumplimiento con el artículo 252 de la Ley 5ª, pongo a consideración

la proposición de declarar satisfactorias las explicaciones de los funcionarios citados, anuncio que se abre el debate, queda cerrado, ¿aprueban los Representantes las explicaciones dadas por los funcionarios?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, la Secretaría certifica que la proposición, ha sido aprobada por unanimidad.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario, por favor.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente. Consideración aprobación del dictamen resultado de la evaluación del informe de gestión 2022-2023, allegado por el Ministerio de Educación Nacional, presentado por la Subcomisión que para tal fin designo la Mesa Directiva, encabezada por el doctor Hernando González, quien obra como coordinador ponente, y los doctores Jaime Raúl Salamanca y Luis Carlos Ochoa, quienes obran como integrantes de la Subcomisión.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Doctor Hernando González, tiene el uso de la palabra, por favor, le pido sea breve. Gracias. Doctor Hernando, adelante.

Honorable Representante Hernando González:

Señor Presidente, muchas gracias. El informe que nosotros tenemos acá, es un informe de satisfacción, en este informe se presentan las estrategias, las metas, los retos, en diferentes sectores como educación inicial, en el marco de la atención integral, sistema regional de educación media y superior en zonas de ruralidad, en ruralidad dispersa, educación con enfoque diferencial para el cambio, educación superior como un derecho, talento humano con direccionamiento estratégico y planeación, y gestión del conocimiento y la innovación. Aquí para resumir, algunas observaciones sobre lo presentado en el informe, es importante anotar que la tasa de cobertura neta en educación media presenta un avance de solo 1.02%, por ende, eso preocupa, para que el resto del cuatrienio debe cumplirse con una tasa de 15.26%, de acuerdo con la meta proyectada, por lo que el avance presentado hasta el momento es mínimo.

Conclusiones generales, para terminar, señor Presidente, en términos generales la ejecución presupuestal, concluimos que el Ministerio de Educación ha realizado una labor aceptable en términos generales, entendiendo las nuevas prioridades del Gobierno nacional y su compromiso por la educación superior, en la cual estamos totalmente de acuerdo. Resaltamos puntualmente la labor sobresaliente, realizada para realizar o lograr una adecuada financiación de programas como “Matrícula Cero”, entendiendo el cumplimiento de las metas en materia de financiamiento, los ambiciosos proyectos del Ministerio de Educación Nacional, serán dados por una reforma al Sistema General de Participaciones; se insta el Gobierno nacional a radicar dicha reforma, y permita una socialización

del debate del mismo, así como Mesas de trabajo, que permitan una adecuada retroalimentación por parte de diferentes actores de la sociedad civil, a los puntos propuestos. Declaramos satisfecho el informe, del Ministerio de Educación.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Representante. En consideración el dictamen sustentado por el honorable Representante, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueba la Comisión?

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

La Secretaría certifica, que ha sido aprobado por unanimidad, señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente. Anuncios de proyectos de ley.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Por favor, anuncia los proyectos de ley.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente.

Proyecto de Ley número 023 de 2023 Cámara

- Agencia nacional de seguridad digital y asuntos espaciales. *por la cual se crea la agencia nacional de seguridad digital y asuntos espaciales y se fijan algunas competencias específicas.*

Radicado en Cámara el 25 de julio del 2023, en Comisión el 10 de agosto de 2023.

Autores: Ministro de las TIC, doctor *Mauricio Lizcano* y honorables Representantes *Ciro Rodríguez, Andrés Calle, Julián López*, entre otros.

Ponente primer debate: honorable Representante *Ciro Rodríguez Pinzón*.

Segundo proyecto de ley, Presidente.

Proyecto de Ley número 093 de 2023 Cámara

- Licencias de conducción, *por medio de la cual se amplía el término de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público y se incentiva el buen comportamiento en seguridad vial.*

Autores: honorable Representante *Olmes Echeverría Rosa, Christian Garcés, Modesto Aguilera*, entre otros Representantes, *Yulieth Sánchez, Juan Espinal, Honorio Henríquez*.

Ponente primer debate: honorable Representante *Yulieth Andrea Sánchez*.

Publicación: **Gaceta** PL 1030/2023, PPD 1277/2023.

Proyecto de Ley número 101, *por medio del cual se establecen parámetros para cobro de la expedición de las tarjetas y/o matrículas profesionales.*

Ponente primer debate: honorable Representante *Daniel Carvalho*.

Publicación: PL. **Gaceta** 1031/2023, PPD 1277/2023.

Proyecto de Ley número 422 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se promueve el turismo de aves como estrategia de conservación y desarrollo rural y se declara a Colombia como: Colombia país de las aves.*

Ponente primer debate: honorable Representante *Ciro Rodríguez*.

Publicación: **Gaceta** PL. 883/2022, PPD 1256/2022, PSD 481/2023, TDAPS 706/2023.

Proyecto de Ley número 115 de 2023, *por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, se establece garantías constitucionales en el proceso de fotodetecciones y se dictan otras disposiciones.*

Ponente primer debate: honorable Representante *Alfredo Ape Cuello* (coordinador ponente), *Pedro García, Lina Garrido, Dolcey Torres, Diego Caicedo*, entre otros.

Ponencia primer debate con nota interna: 586/2023.

Publicación: **Gaceta** PL. 1079/2023. PPD 1079/2023.

Proyecto de Ley número 135 de 2023, *por medio del cual se establecen los formatos de sentencias de lectura fácil, se establece medidas para promover y difundir el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.*

Ponente primer debate: honorable Representante *Jaime Raúl Salamanca*.

Ponencia primer debate nota interna: 587/2023.

Publicación: **Gaceta** PL. 1189/2023, PPD PDTE.

Proyecto de Ley número 103 de 2023, *por medio del cual se estimula y fomenta la recreación como estrategia para promover la visita de sitios culturales y turísticos y se dictan otras disposiciones.*

Ponente primer debate: honorable Representante *Alfredo Ape Cuello*, ponencia primer debate nota interna: 595/2023.

Publicado: **Gaceta** PL. 1032/2023, PPD PDTE.

Proyecto de Ley número 187 de 2023, *por medio del cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación a las prácticas y habilidades artesanales de la subregión de la depresión momposina bolivarense y se dictan otras disposiciones.*

Ponente: honorable Representante *Alfredo Ape Cuello*.

Ponencia primer debate nota interna: 605/2023.

Publicación: **Gaceta** PL. 1265/2023, PPD PDTE.

Proyecto de Ley número 178 de 2023, *por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los quinientos (500) años de fundación del municipio de malambo en el departamento del atlántico, se rinde homenaje a sus habitantes, se declara como patrimonio cultural de la nación; sus piezas arqueológicas, la parroquia de santa maría magdalena y de nuestra señora del Carmen, las fiestas patronales de santa María Magdalena.*

Ponente primer debate: honorable Representante Susana Gómez. Nota internada 3.6/2023.

Publicación: *Gaceta* PL. 1263/2023.

Proyecto de Ley número 026 de 2023 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural inmaterial de la nación el festival de música campesina de Floridablanca, Santander y todas sus manifestaciones culturales.

Ponente primer debate: honorable Representante Dorina Hernández.

Publicación: *Gaceta* 968/2023.

Señor Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del Orden del Día, señor Secretario.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Se han anunciado en total 10 proyectos de ley. Siguiente punto del Orden del Día. Lo que propongan los honorables Representantes.

Presidente, tenemos una solicitud de retiro de un proyecto de ley, que de conformidad con la Ley 5ª del 92, y comoquiera que se rindió ponencia a lo mismo, requiere autorización de la Comisión, para que sea retirado el proyecto que ha sido radicado por su autor, si me permite darle lectura a la misma, lo sometemos a consideración.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Lea entonces, la proposición de la Representante, por favor.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Bogotá D. C., 9 de octubre de 2023.

Representante

Julián David López Tenorio

Presidente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cámara de Representantes

Asunto: **Solicitud de retiro del Proyecto de Ley 083 de 2022 Cámara,** por medio del cual se crea el Sistema de Registro de Profesiones, Técnicas y Tecnológicas y se elimina el requisito de tarjetas profesionales para ejercer diversas profesiones en el país.

Respetado Presidente:

Por medio de la presente, como autora del Proyecto de Ley 083 de 2023 Cámara referenciado en el asunto, solicito el retiro de este proyecto, cuya ponencia para segundo debate se encontraba pendiente de radicación, puesto que, mi intención es que la iniciativa no siga su trámite, con el fin de radicarlo nuevamente la próxima legislatura.

Cordialmente,

Representante a la Cámara por Risaralda,

Partido Alianza Verde

Carolina Giraldo Botero.

Presidente-Julián David López Tenorio:

En consideración la proposición de la Representante. Tiene el uso de la palabra el Representante Hernando González.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, señor Presidente. Yo pido que haya votación nominal.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Señor Secretario, por favor, votación nominal, para esa proposición.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente.

VOTACIÓN PROPOSICIÓN RETIRO DEL PROYECTO DE LEY 083 DE 2022 CÁMARA:

POR EL SÍ:

González Hernando

Hernández Palomino Dorina

López Tenorio Julián David

Ochoa Tobón Luis Carlos

Salamanca Torres Jaime Raúl

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Torres Romero Dolcey

Señor Presidente, han contestado a lista siete (7) honorables Representantes por el “SÍ”, aprobando la solicitud de retiro del proyecto de ley, de la Congresista.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Tenemos decisión, esa es decisión.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, la Ley 5a no impone mayorías absolutas, para esta decisión.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Bueno, listo. Entonces, siguiente punto del Orden del Día.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

En consecuencia, ha sido aprobada la solicitud de retiro del proyecto de ley. Lo que propongan los honorables Representantes. Ha sido agotado el Orden del Día, Presidente.

Presidente-Julián David López Tenorio:

Se cita para mañana por Secretaría. Gracias.

Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

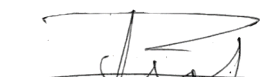
Gracias, señor Presidente.

Honorable Representante Hernando González:

Me sentí apoyado. Muchas gracias.

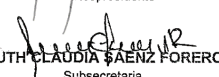
Secretario-Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Representante. Siendo la una y siete (1:07), del 17 de octubre de 2023, se levanta la sesión y se citará por Secretaría.


JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente


ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Vicepresidente


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario


RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria