



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 216

Bogotá, D. C., viernes, 8 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 39 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 19 DE 2023

(noviembre 28)

Segunda Legislatura – 2022-2023

El día veintiocho (28) de noviembre de dos mil veintitrés (2023), siendo las nueve y cincuenta y dos minutos de la mañana (9:52 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron de manera presencial en el recinto de la comisión, con el fin de sesionar.

El Señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, da inicio a la sesión y solicita al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Flórez Hernández Álex Xavier

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Quintero Cardona Esteban

Trujillo González Carlos Andrés.

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María

Elías Vidal Julio Alberto

Echeverri Piedrahíta Guido

Flórez Porras Pedro Hernando

Jaimes Cruz Sandra Yaneth

Ramírez Lobo Silva Sandra

Tamayo Tamayo Soledad.

Con excusa deja de asistir a la sesión el honorable Senador Daza Guevara Robert

Certifico cinco (5) honorables Senadores presentes en el recinto, señor Presidente, quórum deliberatorio. Señor Presidente, si usted lo permite, doy un informe de los citados e invitados y luego daré lectura al orden del día, si usted así lo autoriza.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias Secretario. Muy buenos días a todos, a todas. Por favor Secretario, sí, dar lectura al orden del día y a los citados que tenemos el día de hoy.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente. Citados: por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Mariantonia Tabares Pulgarín, no se encuentra presente, señor Presidente.

Dirección de Tránsito y Transporte, desde este momento hay una delegación, señor Presidente, que usted ha aceptado para que pueda estar aquí presente el Coronel Diego Mauricio Córdoba, Subdirector de Tránsito y Transporte y su excusa que fue aceptada por su señoría, está bien sustentada.

Invitados:

La doctora Martha Marlene Sosa Hernández, Directora de Estudios Sectoriales de la Contraloría, bienvenida doctora.

Por parte de la Procuraduría General de la Nación, Javier de Jesús Montoya, gracias. De la Procuraduría y la Contraloría están presentes.

Daré lectura al orden del día, señor Presidente.

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE.**

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día martes 28 de noviembre de 2023, a las 9:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Citación a la señora Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora *Mariantonia Tabares Pulgarín*; y al señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Coronel *Óscar Andrés Lamprea Pinzón*, en cumplimiento de las Proposiciones número 01 de 2023 y 25 de 2023.

Invitación al señor Contralor General de la República (e), doctor *Carlos Mario Zuluaga Pardo*; y a la señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*.

PROPOSICIÓN NÚMERO 01 de 2023

Cítese a todos los Ministerios, especialmente a los Ministros de Educación Nacional; Cultura; Tecnologías de la Información y las Comunicaciones; Transporte; Comercio, Industria y Turismo; Ciencia, Tecnología e Innovación; a sus Viceministerios, Secretarios Generales, Representantes Legales; Directores y Subdirectores y a las entidades adscritas o vinculadas a estos (como la Agencia de Seguridad Vial), Para que en sesiones de la Comisión Sexta, en las fechas que designe la Mesa Directiva, presenten informes sobre todos los temas que les competen, de acuerdo con los cuestionarios que se anexarán.

Invítese a la Procuraduría General de la Nación; y a la Contraloría General de la República.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores Pedro Hernando Flórez, Soledad Tamayo, Julio Alberto Elías, y Sandra Yaneth Jaimes, y aprobada por unanimidad en la sesión del 26 de julio de 2023.

PROPOSICIÓN NÚMERO 25 DE 2023

La Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República llevará a cabo debates de control político a los cuales citará y participarán las siguientes entidades: El Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior "*Mariano Ospina Perez*" (Icetex), la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, la Superintendencia de Transporte, la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgos de Desastre, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invias), Artesanías de Colombia S. A., ProColombia, Fontur, INNpuls, la Agencia Nacional del Espectro, Comisión de Regulación de Comunicaciones, la Agencia Nacional Digital y 4-72.

La mesa directiva definirá las fechas en las cuales citará individualmente o conjuntamente a las entidades y de acuerdo con el sector administrativo que pertenecen.

El cuestionario se remitirá a la Secretaría de la Comisión VI una vez sea aprobada la presente proposición.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, y aprobada por unanimidad en la sesión del 21 de noviembre de 2023.

**CUESTIONARIO 1 - ANEXO A LA
PROPOSICIÓN NÚMERO 25 DE 2023**

**PARA AGENCIA NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL (ANSV):**

Preguntas relacionadas con funciones y programas

1. Sírvase a señalar de manera clara y concreta las diferentes estrategias diseñadas por la entidad desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha, relacionadas con la política pública de seguridad vial en el país y las adiciones reglamentarias que se hayan promovido y expedido desde la entidad.
2. Sírvase señalar de manera clara y concreta las diferentes estrategias diseñadas por la entidad desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha, para disminuir los siniestros viales, actualizar la normatividad técnica en materia de límites de velocidad y señalización vial, el régimen jurídico sobre los dispositivos electrónicos para la detección de infracciones al tránsito -Foto multas- e impacto de transporte de carga pesada en las diferentes vías.
3. Sírvase indicar si la entidad ha llevado a cabo estudios entre el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha para justificar las estrategias a las que se refiere la pregunta anterior, especialmente tratándose de la actualización de la normatividad técnica sobre:
 - Límites de velocidad
 - Señalización vial
 - Dispositivos electrónicos para la detección de infracciones al tránsito - fottomultas.
4. Con base en la respuesta anterior, por favor señalar si los estudios fueron realizados directamente por la entidad o si para ello, la entidad contrató los servicios de personas, jurídicas o naturales, de derecho público o privado.
5. Sírvase señalar ¿cuáles proyectos regulatorios o pedagógicos tiene diseñados la entidad para impulsar y desarrollar la política de seguridad vial?, por Favor mencionar el estado de los proyectos y si estos están siendo diseñados directamente por la entidad o si para ello la entidad contrató los servicios de personas, jurídicas o naturales, de derecho público o privado.

6. Sírvese señalar de manera concreta las facultades de inspección, vigilancia y control que tenga la entidad y las facultades jurisdiccionales, en caso de que la Constitución, la ley y el reglamento se las atribuyan.
 7. Sírvese señalar de manera concreta las funciones y facultades que tiene la entidad que impacten el desarrollo de la función pública que tienen otras entidades del orden nacional y local.
 8. Sírvese señalar ¿cuál es el papel de la entidad en la definición de la política de seguridad vial a nivel local (departamentos, distritos y municipios)?
 9. Sírvese señalar ¿cuáles son las estrategias en materia de seguridad vial a nivel local que lidera la entidad o que de forma conjunta desarrolla con los departamentos, distritos y municipios?
 10. Favor en listas los proyectos en desarrollo y relacionar el número de los convenios o contratos, la información no sometida a reserva y el estado de ejecución.
 11. Sírvese señalar las disposiciones previstas en las bases y articulado del Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia de la Vida”, que tengan por objeto mejorar la política de seguridad vial.
 12. Sírvese señalar ¿qué medidas o estrategias ha implementado la entidad frente al aumento del 6,5 % en muertes por siniestros viales primer semestre de 2023?
 13. Por favor indicar de manera detallada las cifras de accidentalidad vial y de mortalidad a nivel nacional y desagregada por departamentos y municipios durante los años 2021, 2022 y 2023.
 14. Por favor indicar ¿cuáles son las vías del país en dónde se presenta mayor número de tasa de accidentalidad y qué medidas o estrategias de prevención ha desarrollado la entidad al respecto?
 15. Sírvese rendir informe de los resultados de las campañas adelantadas por la ANSV de seguridad vial durante los años 2022 -2023.
 16. Según las cifras suministradas este año por la ANSV el 42% de los conductores fallecidos en las vías durante 2022 no tenían licencia de conducción y el 20% de estos fallecidos ya habían recibido un comparendo por no tener licencia anteriormente, ¿qué medidas o estrategias ha implementado la entidad al respecto?
 17. Sírvese informar ¿qué planes, programas o estrategias adelantas por la entidad sobre seguridad vial para personas en condición de discapacidad?
 18. Sírvese informar si la entidad cuenta con un registro de víctimas de siniestros viales en condición de discapacidad.
 19. Sírvese señalar ¿qué medidas ha implementado la entidad frente al riesgo de seguridad vial por las obras de infraestructura vial que se adelantan en las principales ciudades del país?
 20. Sírvese informar si la entidad lleva a cabo un registro o seguimiento de la demarcación vial desgastada, semáforos faltantes y deficientes, límites de velocidad no señalizados y vías con iluminación deficiente en las principales ciudades del país y si existe una articulación entre la ANSV y el Ministerio de Transporte e INVIAS para tratar esta problemática.
 21. Sírvese informar ¿qué medidas o estrategias de inspección y vigilancia ha tomado la entidad que permitan la identificación de los vehículos responsables de accidentes en las vías nacionales?
 22. Sírvese informar ¿qué medidas o estrategias adelanta la entidad para evitar accidentes viales ocasionados por la presencia fauna silvestre en las principales vías del país?
 23. Sírvese informar si la entidad lleva un registro de los animales fallecidos en siniestros viales y si la entidad actualmente adelanta un programa para proteger a los animales en las vías del país.
- Preguntas relacionadas con la ejecución presupuestal:**
1. ¿Cuál ha sido el presupuesto anual asignado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial durante los años 2020, 2021, 2022 y 2023?
 2. Sírvese señalar el monto y porcentaje presupuestal ejecutado desde el 1° de enero de 2023 hasta la fecha, con base en el presupuesto aprobado a favor de la entidad para la vigencia 2023.
 3. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase señalar la justificación de dicha ejecución presupuestal.
 4. Sobre la base del principio de anualidad ¿cuál es la distribución que corresponde a gastos de funcionamiento de la entidad y a gastos de inversión, para las mismas vigencias señaladas en el numeral anterior?
 5. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase indicar de manera detallada la justificación de dicho presupuesto.
 6. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase señalar el presupuesto que se destinaría a cada una de las direcciones de la Agencia.
 7. Sírvese presentar de manera clara y concreta el presupuesto que ha llevado a cabo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para fortalecer la articulación y la coordinación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales.
 8. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase indicar la justificación de dicho presupuesto.

9. Sírvase indicar el presupuesto relacionado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.
10. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase indicar el presupuesto destinado a cada uno de los pilares estratégicos, programas y acciones que conforman el plan.

Preguntas relacionadas con el aspecto contractual de la entidad

1. Sírvase relacionar los contratos que la entidad ha celebrado desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha en que recibe el presente cuestionario, que tengan por objeto diseñar y definir las estrategias regulatorias y pedagógicas en materia de seguridad vial.

Favor relacionar el monto del contrato, la información no sometida a reserva, la vigencia y el estado actual de ejecución.

2. Sírvase señalar los planes y programas priorizados presupuestalmente para desarrollar la política de seguridad vial desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha, detallando el estado actual del plan o programa, el avance de su ejecución, el monto presupuestal ejecutado, los responsables de su ejecución y los distintos contratos o convenios suscritos para llevarlo a cabo.
3. Sírvase señalar los planes y programas destinados a involucrar e implementar los desarrollos tecnológicos en materia de seguridad vial desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha en que recibe el presente cuestionario.
- A. ¿Qué alianzas público privadas específicas ha adelantado en los últimos cuatro años el Gobierno para garantizar la difusión en el mensaje en seguridad vial? ¿Cuáles continúan adelantándose?
- B. ¿Cuántos contratos de prestación de servicios profesionales ha suscrito la Agencia desde el año de 2020 hasta la fecha? ¿Cuántos se encuentran vigentes actualmente? Favor relacionar el objeto y cuantía de los mismos.
- C. Favor enlistar los proyectos en desarrollo y relacionar el número de los convenios o contratos, la información no sometida a reserva y el estado de ejecución.
- D. ¿Cuántos contratos de prestación de servicios profesionales ha suscrito la Agencia desde el año de 2020 hasta la fecha? ¿Cuántos se encuentran vigentes actualmente? Favor relacionar el objeto y cuantía de los mismos.
- E. ¿Cómo está conformado el organigrama institucional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial? ¿Cuántos y cuáles son los cargos de la entidad? Favor relacionar el número de empleados vinculados en las diferentes modalidades (libre nombramiento y remoción, provisionalidad y carrera administrativa) ¿Cuáles son los nombres de las personas que ocupan dichas posiciones

y qué tiempo de vinculación llevan con la entidad?

4. Sírvase señalar el estado de avance del contrato 198-222 con objeto “realizar la interventoría técnica, administrativa, financiera y jurídica a los contratos cuyo objeto es “promover escenarios de formación en seguridad vial para la conducción segura de la bicicleta, dirigidos a niñas, niños, adolescentes y tutores en los municipios priorizados por la ANSV”, el cual en informe a junio de este año contaba con un avance del 30%.
5. ¿Cuál es el estado de avance del contrato número 104-2019?, cuyo objeto es “gerencia integral de proyecto para el desarrollo de los programas de intervención de medidas para la seguridad vial, en el territorio nacional”.
6. Sírvase explicar el estado del avance del contrato número 051-2023, cuyo objeto es “apoyar en el procesamiento, análisis y presentación de los datos alfanuméricos y geográficos de los siniestros viales que administra el observatorio nacional de seguridad vial”.
7. Sírvase explicar el estado de avance del contrato número 015-2022, cuyo objetivo es “fortalecer el entorno de la escuela virtual seguridad vial, mediante la elaboración de nuevos recursos educativos digitales y de software”.

Preguntas relacionadas con la seguridad vial

1. ¿Qué acciones ejecuta la Agencia Nacional de Seguridad Vial para garantizar la promoción y prevención en materia de seguridad vial y movilidad, en el 75% del país en donde no hay presencia de organismo de tránsito alguno?
2. ¿Qué hace el Gobierno nacional para garantizar la presencia de autoridades en la vía, cuando no hay firmado un convenio policial en seguridad vial por parte de la Policía Nacional con algunos municipios?
3. ¿Conoce la Agencia cada esfuerzo local y regional en materia de seguridad vial que vienen adelantando los diferentes organismos de tránsito?
4. ¿Se ha cuantificado y cualificado cada campaña en seguridad vial local y regional?
5. ¿Tienen las autoridades locales y regionales alguna instrucción o directriz sumada a la normatividad legal, que disponga deberes y obligaciones?
6. ¿Hay unidad de criterio comunicacional en torno al tema en cada región? ¿Qué acciones específicas se han cumplido en este sentido?
7. ¿Tiene el Gobierno un inventario de las multas y sanciones de tránsito nacional? ¿El Gobierno hace seguimiento, control e inspección al tema? ¿A través de qué medidas?

8. En materia de seguridad vial y accidentalidad, ¿cómo está Colombia y sus cifras en el ámbito latinoamericano y mundial?
 9. ¿Qué acciones específicas se han adelantado para frenar la informalidad en la prestación del servicio público de transporte? ¿Cómo se está regulando la informalidad en el trámite de las licencias de conducción? ¿Qué controles se han llevado a cabo respecto de las plataformas online que ofertan el servicio de transporte? Favor establecerlo por municipio.
 10. ¿Hay relación directa entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los administradores de las plataformas online que ofertan el servicio de transporte?
 11. ¿Tiene el Gobierno nacional a través del RUNT una clasificación de licencias de conducción de extranjeros residentes o de visita en Colombia? ¿Hay datos específicos al respecto? ¿Hay estadística de accidentalidad de extranjeros y presencia de los mismos en las vías nacionales?
 12. ¿Qué control específico se viene cumpliendo en torno a la misión funcional de los CRC, CDA, CIA, CEA y OT?
 13. ¿En qué se avanzó durante los últimos cuatro años en materia de reposición de equipos del parque automotor nacional?
 14. ¿Qué solución plantea la Agencia Nacional de Seguridad Vial ante el desmonte de los convenios con la Policía Nacional para los tránsitos que no tienen como asumir gastos de funcionamiento para el control, inspección y vigilancia en las vías públicas?
 15. ¿Tiene el Gobierno un inventario nacional de acciones para la movilidad de las personas en condición de discapacidad?
 16. ¿Maneja el Gobierno una estadística de los procesos de judicialización a victimarios responsables de accidentes de tránsito?
 17. ¿Qué alianzas público privadas específicas ha adelantado en los últimos cuatro años el Gobierno para garantizar la difusión en el mensaje en seguridad vial? ¿Cuáles continúan adelantándose?
 18. ¿Qué campañas de entrega de implementos en las regiones ha desarrollado el Gobierno nacional en los últimos cuatro años?
 19. ¿En la consolidación de la construcción de infraestructura vial, qué procesos se cumplen para garantizar que se culminen las fases de señalización y demarcación adecuadas?
 20. ¿Cuenta el Gobierno nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial con un inventario de vías terciarias y accidentalidad en las mismas?
 21. ¿Qué repercusiones en materia de accidentalidad se han presentado con cada modificación normativa de la que ha sido objeto la Ley 769 de 2002? ¿Cuál es la posición oficial del respecto?
 22. Sírvase señalar la interpretación que da la entidad a la sentencia C – 038/20 proferida por la Honorable Corte Constitucional.
 23. Con base en la respuesta anterior, sírvase señalar si, de acuerdo con las consideraciones de la Corte Constitucional, las llamadas fotomultas hoy gozan de legalidad o no.
 24. En cuanto a la implementación de tecnologías y de acuerdo con las exhortaciones de la Honorable Corte Constitucional en la referida sentencia en lo que, respecto a la responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el infractor, ¿cómo garantizar el respeto al debido proceso y al principio de responsabilidad individual si Colombia no cuenta con herramientas tecnológicas que permitan identificar plenamente al infractor de un vehículo a través, por ejemplo, del reconocimiento facial?
 25. Con base en la respuesta anterior y teniendo en cuenta la ausencia de herramientas tecnológicas que permitan la plena identificación del infractor, sírvase señalar si la presunción legal en contra del propietario goza de legalidad o no.
 26. De acuerdo con las investigaciones y conceptos llevados a cabo y emitidos por la entidad, ¿cuáles son los retos normativos para blindar el sistema de fotodetección o sistemas tecnológicos de detección de infracciones al tránsito?
 27. En lo que respecta a los límites de velocidad en las diferentes vías nacionales y locales, ¿cuáles han sido los conceptos emitidos por la entidad desde el 8 de agosto de 2023 hasta la fecha?
 28. Sírvase señalar si los límites de velocidad vial actuales han demostrado resultados favorables en la disminución de siniestros viales.
 29. Sírvase señalar si la entidad ha recibido conceptos técnicos por parte de personas naturales u organizaciones expertas en seguridad vial en las que justifiquen aumentar los límites de velocidad en las diferentes vías del país.
- En caso afirmativo, favor relacionar de manera sucinta la respuesta de la entidad.
30. Sírvase señalar los conceptos, recomendaciones y propuestas normativas y pedagógicas que la entidad haya planteado para regular y disminuir los siniestros viales de los deportistas – ciclistas de ruta aficionados en las diferentes carreteras del país.
 31. ¿Cuál es la propuesta concreta de la entidad para disminuir la accidentalidad vial que involucra deportistas – ciclistas de ruta aficionados?

32. De acuerdo con la información que posea la entidad, ¿a cuánto asciende el número de víctimas viales desde el 1 de enero de 2023 hasta la fecha de deportistas – ciclistas de ruta aficionados?
33. Sírvase señalar si la entidad lidera individualmente o en conjunto con las entidades territoriales algún programa para evitar y disminuir la siniestralidad vial que involucre a los deportistas – ciclistas de ruta aficionados.
34. Sírvase señalar los conceptos, recomendaciones y propuestas normativas y pedagógicas que la entidad haya planteado para regular el uso de patinetas eléctricas y disminuir los riesgos de accidentalidad vial de los usuarios de estas.
35. Sírvase señalar si la entidad lidera individualmente o en conjunto con las entidades territoriales algún programa para regular el uso de patinetas eléctricas y disminuir los riesgos de accidentalidad vial de los usuarios de estas.

Otras preguntas

1. Debido a las alertas que ha emitido la Contraloría General de la Nación en el último mes ¿la entidad ha adelantado algún estudio o informe o sobre los impactos financieros y económicos que podría conllevar la reducción de las tarifas del SOAT?
2. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase informar si ¿la ANSV actualmente registra una disminución en las contribuciones de las transferencias de ley? y si ¿actualmente se ven comprometidos los recursos destinados para la atención de víctimas de accidentes de tránsito?
3. Sírvase rendir informe detallado frente a las denuncias realizadas por los oferentes y diversos actores políticos por presuntas irregularidades en la asignación de un contrato de más 14.000 millones las cuales fueron difundidas el presente año por diferentes medios de comunicación.

CUESTIONARIO 2 - ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 25 DE 2023

PARA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV):

1. Mencionar el estado de avance con sus evidencias, a la fecha del Plan Estratégico de la entidad y los planes, programas y proyectos que dan cumplimiento a los objetivos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
2. ¿Cuáles acciones se han realizado durante el segundo semestre del 2023, frente a los planes, programas, proyectos, que se debían ejecutar en esta vigencia?
3. Se solicita adjuntar el presupuesto de la entidad, los informes financieros, técnicos y administrativos pertinentes de la Agencia.

4. ¿Qué políticas y estrategias sobre seguridad vial han sido implementadas en la vigencia?

5. Constancia de las revisiones del Plan Nacional de Seguridad Vial,

6. Numero de alianzas realizadas en el 2023 que permitan desarrollar estrategias de cooperación para el cumplimiento de los planes y acciones que se adopten en materia de seguridad vial.

7. ¿Cuántos conceptos se han emanado en el 2023, sobre los proyectos normativos que tengan implicaciones en materia de seguridad vial?

8. Enuncie y describa las investigaciones realizadas en el 2023, en materia de accidentalidad vial, que impacten la política de seguridad vial en el país.

9. Mencione las iniciativas regulatorias relativas al tránsito, a los reglamentos técnicos para equipos y vehículos automotores y a las estrategias comportamentales, para todos los actores con incidencia en la seguridad vial, que durante el 2023 se han presentado al Gobierno nacional.

10. Listado de los actos administrativos generados en 2023, que contengan las obligaciones que en materia de seguridad vial deban cumplir los Organismos de Tránsito y las entidades o firmas responsables de la construcción y mantenimiento de infraestructura vial para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

11. ¿Qué acciones se han generado durante el 2023, que permitan definir con las autoridades competentes las estrategias, prioridades y planes de acción de vigilancia y control para el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito?

12. ¿Qué acciones se han generado durante el 2023, que permitan implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito de conformidad con lo establecido en la normativa vigente?

13. Listar las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial realizadas en el territorio nacional.

14. ¿Qué contenidos en materia de seguridad vial, dispositivos y comportamiento, se han generado, de conformidad con el código nacional de tránsito, frente a la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y los que deban llevar los manuales de propietario?

15. Mencionar las auditorías o inspecciones de seguridad vial, que la ANSV ha realizado en el 2023, referente a promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

16. Copia del informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país. Que debe presentarse al Congreso de la República.

17. Mencionar el estado de avance frente al programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito (ECAT).

18. Estado detallado de los rendimientos derivados del contrato de fiducia mercantil para la administración de recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

19. Discriminación de los recursos involucrados para garantizar el funcionamiento de la Agencia.

20. Listado de los contratos desarrollados en el 2023, que den cumplimiento al objeto de la ANSV.

21. Listado de los contratos de prestación de servicios suscritas en el segundo semestre de 2023.

22. En cumplimiento de las metas dispuestas por el Decreto número 1430 de 2022 con relación a lo concerniente en capacitación y formación en primer respondiente de la ciudadanía, indique la cantidad de personas que se han capacitado en este curso de forma presencial y virtual en el segundo semestre del año 2023.

23. Indique si desde el mes de julio y hasta la fecha la ANSV ha suscrito contrato y/o convenio con alguna entidad en virtud de ejecutar el contrato de capacitación y/o formación en el curso presencial de Primer respondiente tendiente a cumplir con los indicadores del PNSV.

24. Indique si desde el mes de julio y hasta la fecha la ANSV ha suscrito contrato y/o convenio relacionado con la partida presupuestal y contractual relacionado con entrega y capacitación de alcosensores.

CUESTIONARIO ANEXO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 01 DE 2023

SEGURIDAD VIAL PARA TEMPORADA DE FIN DE AÑO Y TEMPORADA ALTA:

1. ¿Qué medidas preventivas se están tomando para reducir los accidentes viales durante las fiestas de fin de año y temporada alta?

2. ¿Qué campañas de concientización sobre seguridad vial se están lanzando específicamente para estas fechas?

3. ¿Cómo se intensificarán los controles de alcoholemia durante la temporada de fin de año y temporada alta? Especifique las acciones por departamento.

4. ¿Qué estrategias se están implementando para garantizar la seguridad en las carreteras durante el aumento del tráfico?

5. ¿Cómo se está coordinando la Agencia con otras entidades gubernamentales y policiales para asegurar una movilidad segura en estas temporadas? Detalle la respuesta por departamento.

6. ¿Qué medidas específicas se están tomando para garantizar la seguridad en el transporte público?

7. ¿Qué protocolos están para responder a emergencias viales durante el periodo de alto tráfico? Especifique por departamento.

8. ¿Cómo se está monitoreando el estado de las carreteras y las condiciones climáticas para prevenir accidentes?

9. ¿Qué papel juega la tecnología en mejorar la seguridad vial durante esta temporada?

10. ¿Qué medidas específicas se ofrecen para la conducción nocturna durante las festividades en las principales vías del país?

11. ¿Qué medidas especiales se están tomando en zonas rurales y carreteras menos transitadas?

12. ¿Cómo se está utilizando los medios de comunicación para difundir mensajes de seguridad vial?

13. ¿Cómo se medirá el impacto de las medidas de seguridad vial implementadas durante la temporada?

SOBRE LA NUEVA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL, SIN PAZ VIAL, NO HAY PAZ TOTAL:

1. ¿Cuáles son los principales objetivos de la nueva Estrategia Nacional de Intervención de Municipios con Alta Siniestralidad Vial?

2. ¿Cómo se planea implementar los estrictos controles para reducir los siniestros viales?

3. ¿Qué acciones específicas se tomarán en áreas metropolitanas con altos índices de siniestros, como el Valle de Aburrá y Bogotá, Cundinamarca?

4. ¿Cómo se utilizará la tecnología para mejorar el control y seguimiento de las normas de tránsito?

5. ¿En qué consistirá la colaboración entre la ANSV y la Superintendencia de Transporte respecto a los Centros de Enseñanza Automovilística?

6. ¿Cómo se evaluarán y medirán los resultados de la nueva estrategia de seguridad vial?

7. ¿Qué procesos sancionatorios se implementarán para persuadir efectivamente a los infractores?

8. ¿Qué papel jugará la educación y la formación en esta nueva estrategia?

9. ¿Cómo se abordará el tema de la siniestralidad entre motociclistas, que representan una proporción significativa de las víctimas?

10. ¿Qué medidas se tomarán para asegurar que los nuevos conductores reciban una formación adecuada en seguridad vial?

11. ¿Cómo se integrará la sensibilización de la ciudadanía en la estrategia de seguridad vial?

12. ¿Qué tipo de tecnologías se implementarán para la detección y el control operativo en las vías?

13. ¿Cómo se planea trabajar con las autoridades locales en los territorios priorizados para mejorar la seguridad vial?

14. ¿Cuál será el enfoque en el manejo de datos y estadísticas para mejorar la seguridad en las vías?

15. ¿De qué manera se incorporará la perspectiva de diversas organizaciones y entidades, como la Liga Contra la Violencia Vial y la Fundación Ciudad Humana, en la estrategia?

16. ¿Cómo se planea abordar el aumento del exceso de velocidad como causa probable de siniestros fatales?

17. ¿Qué acciones se llevarán a cabo para reducir la siniestralidad en corredores viales críticos administrados por la ANI o el Invías?

18. ¿Qué papel desempeñará la red de lideresas por la Seguridad Vial en esta nueva estrategia?

19. ¿Qué iniciativas se implementarán para mejorar la seguridad vial en el transporte público y privado?

20. ¿Cómo se asegurará que la estrategia sea inclusiva y atienda a las necesidades de todos los usuarios de la vía?

III

ANUNCIO para Discusión y votación de ponencias para primer debate de Proyectos de Ley.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Gustavo Adolfo Moreno Hurtado.

El Vicepresidente,

Julio Alberto Elías Vidal.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

Siete (7) honorables Senadores presentes, señor Presidente, hay quórum decisorio. Seguiré con la lectura del orden del día, para que usted después autorice poner en consideración.

Se encuentra presente, señor Presidente, han solicitado su participación *Rodrigo Martínez Navas*, Presidente de Asociacar, ¿se encuentra presente? Gracias; por parte de Vitel, Sr. *Gerson Vargas Valdeleón*, bienvenido; por parte de Publimotos, *Alejandro Rubio Sabogal*, bienvenido; por la Asociación Colombiana de CDA, Acolcda, Luis Alberto Mora, Presidente; Fenaltax, *Pablo Hernando Valbuena*, esa es la Federación Nacional de Taxis, gracias; Asomocol, el doctor Víctor; y, señor Presidente, a la Secretaría General desde la aprobación del orden del día, Jerson Vargas, mayor de edad, identificado como aparece al pie de mi firma, obrando en mi condición de influenciador de transporte en redes sociales, conocido como el señor Biter, solicito de manera cordial se me permita intervenir en dicha sesión, ya que este debate es de trascendencia nacional.

Asomocol, Asociación de Motociclistas de Colombia. Solicitud para participación en la sesión; el señor Alejandro Rubio Sabogal, Presidente de la Asociación de Motociclistas de Colombia, Asomocol. -Solicito se me permita intervenir de manera, como considere el señor Presidente, en la sesión del día de hoy en el debate de seguridad vial.

Señor Presidente, estas han sido las personas que han pedido participar. Vamos a dar la aprobación del orden del día, si usted así lo autoriza, de manera nominal.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado: Senador Guevara:

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón: Gracias Presidente. Creo que no se mencionó Raúl Buitrago, que está presente ¿desea intervenir? De Asomocol, que está presente también aquí en la Comisión, por si desea intervenir. Gracias, Presidente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Hay una carta solo de Asomocol, de Alejandro Rubio, ¿es lo mismo? Ah, bueno, perfecto, perfecto, o sea, de la asociación dos solicitan intervenir. ¿Sí? Listo, ya con mucho gusto hablo con el señor Presidente, ya por solicitud del doctor Carlos Guevara, con gusto.

Vamos a la aprobación del orden del día leído con lo establecido por la mesa directiva, lo haremos de manera nominal, como ha pedido el señor Presidente.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	Excusa
Echeverri Piedrahíta Guido	Sí	Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Sí	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	
Trujillo Andrés González Carlos	Sí		
		Votos favorables	09
		Total votos	09

Nueve (9) votos por el sí, ha sido aprobado el orden del día leído, señor Presidente, para darle continuidad al importante debate de control político del día de hoy.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, señor Secretario, muy buenos días a todos, a todas las asistentes, Senadores, Senadoras de esta Comisión Sexta. Yo quiero darle la bienvenida, teníamos año y medio en esta Comisión encargada de transporte, que nunca había venido acá la Dirección de la Agencia de Seguridad Vial, bienvenida doctora Mariantonia Tavárez Pulgarín; bienvenido Coronel Óscar Andrés Lamprea, lo manda a usted como representante delegado Diego Mauricio Córdoba Rojas, Subdirector de Tránsito y Transporte; bienvenida la Contraloría General de la República, presenta excusa, delega a la doctora Martha Marlene Sosa, Directora de Estudios Sectoriales, delegada para el sector de infraestructura; a la Procuraduría General de la Nación, bienvenida la doctora...La Procuradora delega a Javier de Jesús Montoya, asesor de la Procuraduría Preventiva de Control de Gestión para la vigilancia Preventiva de la Función Pública;

a los gremios del sector de transporte, de taxistas, camioneros, moteros, a cada uno de los sectores que tienen que ver con este importante sector, bienvenidos a esta Comisión Sexta del Senado la República. Para nosotros es importante saber la gestión de la Agencia de Seguridad Vial, Directora bienvenida a esta Comisión, se mandó cuestionario, lastimosamente fue allegado el día de ayer en la tarde sobre las 5 de la tarde, muy complejo que como Senadores y Senadoras podamos leer todo y preparar un debate, con lo que pudimos se hizo algunas preguntas, de un cuestionario extenso, le agradezco por haberlo contestado, por haberlo respondido, sí hubiésemos querido que hubiese sido con mayor tiempo, pero bueno, acá estamos hoy en esta Comisión. Bienvenida. Primer punto del orden del día, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Citación a la señora Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora Maríantonía Tabares Pulgarín y al señor Director de Tránsito de la Policía Nacional, hoy hace sus veces el señor Subdirector, mi Coronel Córdoba, con la proposición 01 de 2023 y 25 de 2023, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchas gracias, señor Secretario. Si quiere, para organizar el debate... bienvenida Senadora Soledad.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Una moción de orden Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Senador Guevara

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

No sé, a ese punto iba a fin de poder hacer un debate ágil, poder conocer las cifras, conocer también la estrategia de la Agencia de Seguridad Vial, poder conocer también de parte de las organizaciones que nos acompañan y que, de antemano le damos la bienvenida a la Comisión Sexta del Senado, poder establecer una metodología, Presidente, donde se puede intercalar, si usted lo considera, una intervención de un Senador y una intervención de las comunidades, para que al final...

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Claro que sí.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Para que no queden al final del debate sin el quórum necesario. Entonces para que lo podamos hacer de esa manera, si usted lo tiene a bien Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Perfecto Senador Guevara, recibida su proposición. Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente muchas gracias. En el mismo sentido del Senador Guevara, y teniendo en cuenta Presidente que no se nos ha allegado, sino hasta las 5 de la tarde ayer las respuestas, entonces es que es imposible hacer un debate así, es imposible, yo no sé hasta cuándo nosotros vamos a tener que soportar que este Gobierno y su falta de planeación, su falta de respeto con esta Comisión, pues dañé, por decirlo así, todo el trámite legal que se tiene que hacer en esta Comisión. Entonces tratemos, obviamente por respeto a la funcionaria que está acá y a la fuerza pública que le agradezco mucho su presencia, tratemos de que este debate sí sea lo realmente eficiente, lo que necesitamos nosotros es tratar de solucionar las problemáticas de los colombianos, pero es muy difícil si recibimos las respuestas solo faltando casi unas 10 horas antes. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias Senador Esteban. Senador Pedro.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Presidente, de manera muy concreta, es como para apoyarlos en el orden y en la metodología del debate. Yo coincido con el Senador Esteban en que las respuestas llegaron ayer sobre el tiempo, sin embargo, tuvimos oportunidad de revisarlas con nuestro equipo de compañeros de asesores y encontramos que hay un material muy interesante y muy sustancioso que ha elaborado la doctora Maríantonía y creo que vale la pena que se revise. Entonces yo, en aras de la metodología, propongo que intervenga primero la doctora Maríantonía, que intervenga el Coronel Óscar Andrés y luego los Senadores y Senadoras, para poder escuchar a la Agencia, teniendo en cuenta la importancia del debate, señor Presidente. Y, por qué no pensar posteriormente en hacer un debate un poco más nutrido, con un poco más de información. Pero yo quiero, a pesar de que la información llegó tarde, yo quiero valorar lo importante de la información y, por eso propongo que sean los citados los que intervengan primero. Corrijo, Diego Mauricio. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias Senador Pedro. Senador Guido. Ok. Entonces, pues dinamizar el debate, te damos la palabra Directora, ahí hay un cuestionario, si quiere va respondiendo las preguntas, las 10 primeras y luego intervenimos los Senadores, si tiene lugar y el Director. Tiene la palabra, Director.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Moción de orden, Presidente, excúseme, de pronto por respeto también a las personas que nos acompañan, yo sugiero doctor Pedro y respetando que usted es el citante, que una vez intervengan los funcionarios, el Senador citante, pueda intervenir

de manera intercalada, también los asistentes a la audiencia, me parece muy importante también escucharlos, si le parece doctor Pedro.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

De acuerdo Senador Guevara. Tiene la palabra la Directora Mariantonia ¿cuánto tiempo más o menos?

La Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora Mariantonia Tabares Pulgarín:

30 minutos.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Si quiere 15 minutos intervenimos para no ser... para que también otras personas tienen que intervenir y tú luego tienes otro espacio. 20 minutos Directora.

La Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora Mariantonia Tabares Pulgarín:

Bueno, buenos días para todos, muchas gracias por este espacio. De antemano excúsenme ustedes por no poder yo enviarle la información antes, sino que eran casi 1000 folios, quería enviarles una información muy concreta, muy completa, no soy una mujer de enviar informaciones a la carrera, tengan en cuenta que recibí el último cuestionario apenas el viernes y estoy completamente de acuerdo, Senador Pedro, que la idea para alimentar estos debates es que ustedes también tengan a la mano la información para que todos podamos llegar acá con todo a la mano. Entonces, excúsenme por favor, pero quedo completamente dispuesta a volver acá las veces que sea necesario, a mí me interesa que ustedes se integren y conozcan lo que estamos haciendo desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En cabeza del Ministerio de Transporte nos interesa que todas nuestras estrategias sean conocidas por todos para que todos sean unos actores participativos que nos permitan crecer en la misionalidad que nosotros tenemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Entonces, quiero aprovechar el tiempo y hacerles una pequeña presentación que traje, que trata de condensar un poco las preguntas generales que pude tomar de los cuatro cuestionarios realizados. Entonces si me ayudan, por favor, con la presentación que tengo para iniciar.

Bueno, entonces les quiero hablar primero de los programas y acciones que nosotros tenemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial y de contarles de lo que hemos venido haciendo y lo que hemos venido trabajando. La Agencia Nacional de Seguridad Vial había sido un poco impopular, realmente pocos la conocían, había sido una Agencia que probablemente no había tenido una participación muy activa en el medio y yo entiendo realmente que eso se pueda presentar en el sentido que muchas veces en el argot popular se escucha “Es que la gente se sigue muriendo en la calle” y

sí señores, la gente se sigue muriendo en la calle. Pero imagínense ustedes si el panorama es hoy así con todo el trabajo que estamos haciendo desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cómo sería donde no existiera.

Entonces en este sentido, les quiero presentar y les quiero contar en resumidas cuentas qué hemos hecho y cuáles son los programas y acciones que nosotros tenemos para reducir la siniestralidad. Finalmente, a los seres humanos no podemos seguirlos midiendo en términos de cifras, los seres humanos son personas, son familias y son personas que nos duelen a cada uno de nosotros cuando nos toca, entonces la idea es que cambiemos esta metodología de tomarlos únicamente como términos de cifras, como el aumento de cifras y pensar que son seres humanos que están perdiendo la vida en las vías.

Entonces en este sentido es la nueva apuesta que tenemos desde el Ministerio de Transporte con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para trabajar. En este sentido, nosotros tenemos unas líneas estratégicas que vienen acorde a nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial, que lo tenemos estructurado a 2022 – 2031. En este sentido, las líneas estratégicas que nosotros tenemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial nos permiten poner nuestro trabajo en unas bases puntuales; para esas bases puntuales tenemos un tema de gobernanza, gobernanza es el pilar fundamental de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, si no hay gobernanza, nosotros probablemente no podamos llegar a todos los territorios de la Colombia profunda. Adicionalmente a la gobernanza tenemos un tema de estrategias, ¿por qué? porque las estrategias son los únicos medios y motores que nos permiten llegar a lo que queremos llegar como Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las estrategias están enmarcadas en gran parte como primera acción de choque en acciones de control porque realmente el control es la primera medida que nosotros tenemos, pero nosotros no podemos abandonar el control, ni dejar el control solo cuando no tenemos en cuenta un tema de comportamiento, no tenemos en cuenta un tema de educación y aparte de todo nosotros no estamos integrando todo el sistema porque es que el sistema no son solo las personas, el sistema implica ambientes seguros, implica vehículos seguros.

Adicionalmente, en el tema de control estamos trabajando con la DITRA porque es nuestra primera acción. La Seguridad Vial debe ser entendida en varias capas, yo no puedo hablar de Seguridad Vial si yo no condenso varias estrategias o varias líneas o pilares fundamentales. Desde nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial nosotros tenemos 8 ejes bases que nos permiten como pilares estratégicos trabajar... Entonces en este sentido, nosotros tenemos que trabajar de forma coordinada con cada uno de los factores que nosotros tenemos ahí; entonces hay un tema de control, hay un tema de infraestructura segura, que aunque no es una competencia específica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sí

tenemos algunas participaciones que nos permiten generar acciones en temas de infraestructura segura. Adicionalmente, una comunidad que todo el tiempo ha sido poco tenida en cuenta y es el tema de la atención integral a las víctimas, pero todo esto no se puede lograr si nosotros no tenemos en cuenta que hay un tema de cultura ciudadana, que es lo primero. Desde Seguridad Vial nosotros tenemos muchas estrategias, pero hay un tema de cultura ciudadana que es lo que nos permite articular todas las estrategias.

En este sentido, nosotros con el Plan Nacional de Seguridad Vial que es nuestra hoja de ruta y que es lo que estamos estructurando desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se ha venido haciendo durante todo el año, pero desde el momento en que yo asumí la Dirección, también se han venido haciendo estrategias en este sentido. Nosotros tenemos a Colombia dividida, por así decirlo, y esa división en Colombia viene desde nuestro Plan y nos permite hacer estrategias nacionales a nivel territorial según las necesidades de cada uno de los territorios; en este sentido les explicaba lo que venimos trabajando en términos de gobernanza como gran eje y nuestros puntos adicionales o pilares fundamentales en términos de sistema seguro ¿por qué? porque hay un cambio, realmente el sistema seguro invoca un cambio nuevamente, no es venir a hablar como veníamos hablando tradicionalmente de seguridad vial, sino que posteriormente tenemos que incluir todos estos factores. En este sentido, en materia de gobernanza hay unos temas de obligatoriedad con relación a la implementación de los planes locales de Seguridad Vial.

Quiero contarles acá un poquito de los planes locales de Seguridad Vial y de la importancia que los mismos tienen para las entidades territoriales. Son aquellos planes que nos permiten dentro de las entidades territoriales poder hacer una aglomeración para llegar al macro que vendría a ser la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hemos venido trabajando con ellos y estamos con la aplicación de la Ley Julián Esteban.

En este sentido, aparte de los planes territoriales tenemos los planes locales de Seguridad Vial, los Planes Locales de Seguridad Vial nos llaman al cumplimiento de una meta ¿cuál es esa meta que viene del Plan Nacional de Seguridad Vial y la meta por la que estamos trabajando?, estamos trabajando porque a 2031 haya la reducción de por lo menos el 50% en materia de siniestros viales; en este sentido, nosotros tenemos un tema de gobernanza que nos permite llegar a esos territorios y esos territorios son los que nos están cooperando a nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial con la responsabilidad de que cada una de las administraciones tienen para poder cumplir el objetivo, el objetivo de la disminución de los siniestros viales, pero para eso la Agencia los está apoyando y los está articulando. No es que nosotros estemos dejando a los territorios solos hacer el trabajo, nosotros les estamos brindando todas las

herramientas, todas las estrategias que les permiten a ellos tener todos los insumos para actualizar sus Planes Locales de Seguridad Vial en algunos casos, en algunos otros casos para realizarlos y estamos en ese proceso porque es un proceso de diseño e implementación que le permite a cada una de las administraciones seguir trabajando.

Y, entonces qué hemos hecho en materia de gobernanza, que fue una de las preguntas que creo que más redundó en el cuestionario realizado y traté de sectorizarlo como para que sepan cuáles son las acciones puntuales que se han realizado desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Tenemos que hasta el momento hemos realizado 32 sesiones de Consejos Territoriales de Seguridad Vial, 40 mesas de articulación interinstitucional o MAI como son conocidas, 191 comités de seguridad vial, 33 mesas técnicas de seguimiento de seguridad vial, 3 comités operativos de seguridad Vial, un diplomado en seguridad Vial para organismos de tránsito, una consultoría de diagnóstico de proyectos en materia de transporte para carga y pasajeros, un pacto por seguridad Vial, 3 acuerdos de entendimiento, 3 sesiones ordinarias de Consejo Directivo y 4 sesiones extraordinarias de Consejo Consultivo.

Adicionalmente, en temas de planificación de Seguridad Vial, qué hemos hecho y para dónde vamos, que es importante también que la gente lo tenga presente. Nosotros hemos realizado ya la formulación del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial en los cuales participamos y como les mencionaba en nuestra hoja de ruta a 2031 y es lo que nos dice cómo tenemos que trabajar nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial. En este sentido, esta hoja de ruta nos permite decir que hemos suscrito 28 convenios interadministrativos con entidades territoriales; adicional hemos realizado 26 Consejos Territoriales de Seguridad Vial; 171 Comités de Seguridad Vial; 20 Comités de Comportamiento en Seguridad Vial; aparte nos hemos articulado con cinco entidades territoriales que suscribieron convenios interadministrativos; 12 convenios interadministrativos prorrogados y un acuerdo de entendimiento.

Nuevos mandatarios. Como ustedes bien lo conocen, estamos en un proceso de cambio político en el país, eso nos llevó a nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial en conjunto con el Ministerio de Transporte que es quien está liderando la estrategia, de tener un kit por parte del sector transporte ¿en qué consiste este kit por parte del sector transporte? los nuevos mandatarios obviamente llegan y la idea es que nosotros podamos incluir desde la implementación en sus planes de Gobierno los temas de Seguridad Vial. Probablemente este año la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha venido trabajando mucho, pero se nos ha dificultado un poco la tarea porque los mandatarios, algunos, van de salida todos, entonces no generan tanto interés en las estrategias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pero con la estrategia de nuevos mandatarios, lo que estamos haciendo desde ya es anticiparnos

a los nuevos gobiernos con la idea de que desde su Plan de Desarrollo tengamos la Seguridad Vial como una prioridad. Eso nos ha permitido tener unos kits, unas fichas y adicionalmente, como les mencionaba, venir con un kit completo por parte del Ministerio de Transporte.

Aparte, acompañamiento a los empresarios, que creo que también fue una pregunta importante. Nosotros hemos trabajado con las empresas del país en el acompañamiento, en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, tuvimos todo el tiempo un equipo técnico acompañándolos, pero hoy en día seguimos con el equipo técnico que les está brindando ayuda y apoyo en todos los aportes que ellos requieran. ¿Qué es la idea? que nosotros tengamos implementado entre 2025 y 2031 un sistema seguro en términos de entornos laborales, por eso estamos trabajando. Adicionalmente, entre agosto del año pasado y agosto de este año, hemos realizado y hemos acompañado a más de 5.500 representantes de empresas del país con nuestros talleres de Asistencia en Seguridad Vial.

¿Qué pasa en materia de control? Que es importante decirles y ahí contar con el apoyo que hemos tenido por parte de la DITRA en materia de control: La Agencia Nacional de Seguridad Vial no tiene funciones de Policía ni de inspección y vigilancia, creo que también fue una de las preguntas que se realizó en ese sentido, nosotros realizamos todas nuestras acciones de forma articulada con las autoridades competentes para ellos, entre esos la DITRA, la DITRA ha sido uno de los aliados claves y estratégicos que nos ha permitido a nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial poder hacer control efectivo. En este sentido ¿de dónde hacemos nosotros el control?, para que quede claro por qué se hace control en determinados lugares, en unos sí y en otros no. Nosotros tenemos un observatorio nacional de Seguridad Vial, ese observatorio nacional nos permite y nos evidencia en dónde se encuentran los puntos críticos de siniestralidad vial y en esos puntos críticos de siniestralidad vial es donde nosotros realizamos los operativos de control.

Materia de cifras, que es importante para todos para que sepan cómo vamos en este momento. A corte de septiembre tenemos más de 6.150 personas que han perdido la vida en siniestros viales, de estas 6.150 personas, el 63% de ellos son motociclistas. ¿Qué hemos hecho con los motociclistas? es importante para que ustedes sepan también en qué hemos venido trabajando; los motociclistas vienen a ser la población que en este momento es la única que jalona las cifras en materia de siniestralidad vial, son los actores viales que tenemos en este momento con mayor vulnerabilidad; en ese sentido, hemos diseñado una serie de estrategias, que ya les voy a contar en qué consisten, para trabajar específicamente con esa población.

Si ustedes ven en este paralelo comparativo y que creo que es también la preocupación de muchos de ustedes, el aumento en cifras de siniestralidad vial lo tenemos comparado con 2021, veníamos

recién saliendo de una pandemia, pero posterior a la pandemia hubo un aumento en materia siniestralidad vial; aumento en materia de siniestralidad vial que tiene varios factores que pueden ser tenidos en cuenta y que han permitido, obviamente, también el aumento. Hay un crecimiento del parque automotor evidente, lo que ha conducido a que hoy estemos en estas cifras.

Adicionalmente, es importante decirles que lo que hemos hecho está sirviendo y darles en ese sentido un parte de tranquilidad porque siempre he dicho que la Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene una tarea muy importante, pero es una tarea que es también medida en términos de cifras, aunque nosotros hagamos un trabajo muy grande, muchas veces las cifras no reflejan todo lo que estamos realizando, pero en este caso creo que todo lo que hemos hecho está arrojando un muy buen resultado. En ese sentido, contarles que en los últimos tres meses en los que tenemos medición y de lo cual me siento muy orgullosa porque sé que son muchas más familias que han llegado a sus casas, tenemos una disminución del 3% en materia de siniestralidad vial, disminución que no la veíamos desde antes de más o menos pandemia, no se había permitido, disminución que ha venido siendo sostenida y lo que nos ha permitido analizar que nosotros venimos con una reducción, en septiembre específicamente ha sido uno de los meses que mejor le ha ido a la seguridad vial del país, tenemos una reducción del 8% en septiembre comparado con vigencia del año anterior. Hemos venido trabajando mucho y creo que esta curva de crecimiento muestra todos los programas que tenemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial que se están reflejando, pero no podemos bajar la guardia porque el trabajo sigue siendo mucho.

¿Qué pasa con los controles y por qué la importancia y la necesidad del control y por qué nosotros estamos trabajando de forma articulada con la DITRA? Pues decirles que lastimosamente las personas fallecen más en siniestros viales en fines de semana, ¿por qué? porque probablemente la gente se va para la fiesta, salen de la discoteca, conducen bajo el efecto de bebidas embriagantes o bajo otro tipo de sustancias; adicionalmente, hay un tema de que hay menos control porque no tenemos todo el cuerpo operativo para asumir control todos los días, entonces ahí tenemos una estadística que nos demuestra que en fines de semana es cuando más gente falta en materia de siniestralidad vial. ¿Qué estamos haciendo para eso y en qué estamos trabajando?, fortaleciéndonos con DITRA, estamos ad portas de la suscripción de un convenio que nos permita a nosotros darles a ellos unos insumos que requieren para poder fortalecer el control y poder seguir trabajando.

Motociclistas. Y en esto para que tengan como un tema específico en materia siniestralidad vial y en materia de víctimas. Realmente motociclistas es el único actor vial, como les mencionaba ahora, que nos está jalando cifras, pero en materia de los

otros actores viales nosotros seguimos con peatones, usuarios de vehículos y con ciclistas, en todos estos se presenta una disminución, teniendo únicamente un aumento en materia de motociclistas.

Adicionalmente, aparte de ser motociclistas es importante que tengan presente que son hombres, en su gran mayoría, hombres jóvenes entre 20 y 35 años el mayor actor vial que pierde la vida en siniestros viales en Colombia.

¿Y por qué se están matando los motociclistas? Tenemos una primera hipótesis que es la que más vidas de motociclistas ha cobrado y es el tema del choque contra objetos fijos, ¿eso qué implica? un tema de destrezas en los motociclistas. ¿Qué hemos hecho por eso?, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial tenemos ya, estamos en la tercera fase de un proceso que se llama Motodestrezas, que lo que busca es eso, generar destrezas en los motociclistas porque cada vez los muchachos adquieren como su primer patrimonio una moto, entonces en ese sentido, la idea es poderle generar unas herramientas básicas para que con la moto ellos no se maten porque eso es lo que está pasando; pero adicionalmente, logramos este año articularnos y estamos trabajando con la ANDI y por primera vez tenemos un protocolo de venta segura de vehículos, este protocolo de venta segura de vehículos está desde el momento que usted va a un concesionario para adquirir un vehículo, lo logramos con apoyo de todos los gremios, agradecerles todo el esfuerzo que ellos han realizado, pero adicionalmente, nosotros también tenemos nuestro protocolo de vehículos y de trabajo en moto porque también evidenciábamos que probablemente nunca se había tenido un protocolo para el que pide un Rappi, entonces la idea es también podernos articular y ya tenemos esos dos convenios suscritos, esos dos protocolos y ese apoyo de los gremios que ha sido tan importante para nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Como para resumirles, zonas del país que son importantes para ustedes y que también me hicieron una pregunta de ¿cuáles son las que están aumentando? pues decirles que Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca son quienes más jalonan las cifras, más van en aumento y más personas tienen víctimas por siniestros viales.

Aparte de esto, es importante decirles que probablemente, como están las cifras, nosotros tengamos un aumento, pero si tenemos en cuenta lo que hemos venido haciendo, el aumento se va a presentar en la primera parte del año porque en esta parte del año estamos con una tendencia a la baja, entonces esperamos que esa tendencia a la baja se mantenga, vamos a seguir trabajando por mantenerla y tenemos todo el cuerpo y una serie de estrategias para que lo podamos lograr. En ese sentido, nosotros hemos realizado varias campañas, para no extenderme mucho ni gastarme el tiempo les quiero contar, si algunos no la han visto, tuvimos una campaña que se llamaba “No tenía que pasar” es una campaña está de cumplimiento de nuestro

Plan Nacional de Desarrollo y es una campaña que busca llegar a eso. Y ¿algunos de ustedes recuerdan el tema de estrellas negras o algo así?, es una campaña que busca hacer ese cumplimiento, si quieren ahorita posteriormente la presentamos, pero como para agilizar con la presentación se las voy a mostrar. Aparte de eso, lo que les mencionaba de los envíos, del trabajo con las plataformas, tenemos una campaña muy bonita que es “En cada envío hay una vida que cuidar” y ese también es un llamado para todos cuando pedimos el Rappiturbo; pues ese muchacho el que nosotros le pedimos de RappiTurbo tiene que llegar en 10 minutos a entregarnos un paquete, estamos poniendo en riesgo su vida. Entonces para que lo tengan en cuenta, también tenemos una campaña con relación a la tecno; también tenemos una que realizamos en homenaje a las víctimas, algunos probablemente la vieron, estuvimos en Medellín en una puesta en escena muy importante porque Antioquia concentra la mayor cantidad de víctimas en siniestros viales en el país.

Con la estrategia de intervención a municipios que creo que ha sido una de las estrategias más importantes, ahorita les voy a presentar el video, no se los voy a presentar ya, sino que ahorita lo vemos. La estrategia de intervención a municipios ha sido una estrategia que nos ha permitido trabajar y hoy es el resultado de la estrategia de intervención a municipios lo que ha logrado la reducción en materia de siniestros viajes. Contarles que nosotros visitamos Yopal y posterior a la estrategia de intervención a municipios tuvimos cero fallecimientos en el mes siguiente. En qué consiste esa estrategia de intervención a municipios y ¿qué es lo que nos ayuda?, a lograr revertir el tema de siniestralidad que es algo muy complejo con lo que hemos trabajado mucho. ¿En qué consiste esa estrategia?, se las voy a contar reducidamente; es un tema de pedagogía, control y seguimiento, la estrategia de intervención a municipios nos lleva a que nosotros trabajemos en conjunto con la DITRA, con conjunto con la Superintendencia y nosotros venimos y hacemos auditorías a las autoridades de tránsito, pero adicionalmente de esa estrategia de intervención a municipios, nosotros nos vamos con nuestra oferta institucional, llegamos con 28 programas a cada una de esas 10 ciudades capitales que tuvimos priorizadas, el día de hoy estamos cerrando la estrategia de intervención de municipios en Pereira y eso nos ha permitido a nosotros en todos estos territorios que probablemente fueron en su momento determinados por los altos índices de siniestralidad vial como territorios priorizados, nos ha permitido hoy decirles que en absolutamente todos se presentó una disminución en materia de siniestralidad vial.

¿Qué vamos a hacer de cara la estrategia de intervención a municipio? la vamos a maximizar y vamos a llegar a cada uno de los rincones de Colombia porque nosotros tenemos que aprovechar lo que nos ha servido, lo que estamos haciendo bien y el ejercicio que está sirviendo para poder llegar a todos esos seres humanos que aún no conocen la Agencia

Nacional de Seguridad Vial, pero probablemente no la conozcan quién sabe por qué cosas, pero nosotros tenemos un programa muy importante que se llama “Rutas Nacionales” con Rutas Nacionales nosotros hemos llegado a los 32 departamentos de Colombia. Entonces es importante decirles que hacemos presencia en todo el territorio y que probablemente unos programas de den en unos territorios y en otros no, pero era por lo que les mencionaba ahora. Nosotros tomamos en cuenta qué debemos hacer según las cifras que tiene el observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, es decir, yo en la Guajira probablemente pues tengo que ir a hablar del uso del casco porque la gente se pone el casco en el codo, pero probablemente no sea la misma situación de Barranquilla; en ese sentido, las acciones que nosotros emprendemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial son territorializadas y son según la necesidad de cada uno de los territorios.

Adicionalmente, contarles que tuvimos una estrategia en materia de corredores viales, en el cual con corredores nosotros estuvimos con Invías, con ANI y el gran trabajo que ha hecho el Ministerio de Transporte de articular a todas sus entidades del sector transporte, que nos ha permitido que nosotros en la temporada de vacaciones logramos una disminución del 14% en siniestros viales. Nosotros esperamos llegar ahora a Plan Navidad, que también ahí les conté un poquito en qué consistía el Plan Navidad, esperamos llegar a Plan Navidad nuevamente con esta estrategia y con una serie de estrategias que van a tener una activación en varios puntos de Colombia que son críticos por siniestralidad vial.

Entonces, en este sentido lo que les mencionaba de la estrategia de intervención a municipios y lo que les mencionaba de nuestros programas. Nosotros hemos tenido nuestros programas, les mencionaba el Programa de Ruta Nacional que ha sido un programa que ha venido con pedagogía por todos los departamentos, pero adicionalmente nosotros tenemos escuelas de formación. Yo les contaba ayer cuando estábamos organizando todas las respuestas para este cuestionario, que nosotros tenemos más de 300 programas en nuestra escuela virtual, que esperaríamos yo que todos se lucen de esos programas, que todos aprovechen los programas que tiene la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tenga todos los visitantes que más pueda tener porque realmente, pues tenemos ahí una serie de insumos para ustedes, son para que todos los aprovechen.

Aparte, programas que nosotros tenemos como Agencia Nacional de Seguridad Vial, que creo que fue una de las preguntas también que los preocupaba mucho, el tema de los ciclistas, y contarles que yo no puedo catalogar si el ciclista aficionado o si el ciclista que va para el trabajo porque eso yo no lo sé, puede que usted se vaya para el trabajo de pantaloneta, entonces eso nosotros no podríamos desde el observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial catalogarlo como ciclista aficionado o como un ciclista que va para el trabajo porque nosotros los tenemos catalogados como ciclistas. Pero en ese

sentido, como son una población tan importante para nosotros, nosotros tenemos un programa que se llama Bicidestrezas, y Bicidestrezas no solamente llegó a ciclistas adultos, llegó a niños, niñas y adolescentes porque logramos evidenciar que desde temprana edad nosotros tenemos que generarles a ellos ese cambio cuando la bicicleta pasa de ser un juguete a ser un medio de transporte. En este sentido venimos trabajando, adicionalmente ya estamos prontos a sacar la tercera fase de Bicidestrezas y nos ha permitido llegar a esa población que es tan importante para nosotros y aparte nos permite fortalecer todos los temas de movilidad activa que también vienen llamados desde el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Hemos logrado salvar vidas, claro que sí, hemos logrado salvar 44 vidas con nuestros programas de Bicidestrezas y esperamos que no haya más muertes de ningún motociclista ni de ningún ciclista.

Cargadestrezas, conductores de carga. ¿Qué hemos hecho con los conductores de carga? Aparte de que les hemos ofrecido nuestros programas, realizamos una consultoría específica para la titulación de conductores, también hemos logrado capacitar a más de 5.000 conductores. No sé, algunos de pronto estuvieron en algunas de sus ciudades o de sus territorios este programa, es un programa muy importante y que les permite incluso generar acciones vivenciales a todos los transportadores de carga.

Juntos protegemos la vida en las vías del país. Nosotros estuvimos con esta puesta en escena en La Rolita acá en Bogotá, específicamente lo estuvimos trabajando y ¿qué nos permitió? como les mencionaba yo, experiencias vivenciales, a las personas las colocaban en un simulador y en ese simulador, ejemplo, los dejaban sin frenos, los ponían a manejar bajo el efecto de bebidas embriagantes para que ellos supieran y generaran una conciencia de cómo era que se estaba haciendo. Entonces creo que es un programa que ha sido muy valioso porque ha generado memoria institucional en las personas.

Promotores escolares, lo que yo les mencionaba desde ahora, somos convencidos desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial que la educación es clave y es fundamental para disminuir la siniestralidad vial. En ese sentido, la educación nosotros la estamos abordando desde la temprana edad y eso nos ha permitido tener promotores escolares, seguridad vial escolar, asistencia técnica a colegios y hoy tenemos un programa muy importante que se llama Caminos Seguros, ¿qué busca Caminos Seguros? enseñarles a los niños cómo irse para el colegio; ¿por qué?, porque en lo que va corrido del año se han muerto más de 125 niños, son nuestros niños. Entonces en ese sentido, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial allá estamos trabajando con los niños y creemos y somos convencidos que desde la primera infancia es que podemos avanzar.

Motodestrezas, lo que les mencionaba ahora de los motociclistas que son nuestro principal actor en materia de siniestralidad vial. Con ellos hemos

realizado campañas por todo el país, pero, como, para contarles unas específicas que creo que han funcionado mucho. Campaña del uso adecuado del casco, aunque ustedes no lo crean, en Colombia todavía la gente no se pone el casco, entonces tenemos campaña del uso adecuado del casco y creo que va a ser una campaña que va a tener que existir durante mucho tiempo porque hay un tema cuando el control es insuficiente, probablemente no tenemos todas las autoridades para hacer el control, estamos tratando de hacerlo lo mejor que podemos, pero resulta que hay un tema de conciencia social que empieza desde “yo decido comportarme bien”, en ese sentido tenemos que continuar con este tipo de programas que nos ayudan a generar eso en las personas.

Lo que les mencionaba ahora del protocolo de trabajo en moto; atención a víctimas y primer respondiente. Lo que les había dicho con relación a las víctimas, hacen parte de nuestros 8 pilares del sistema seguro; en este sentido, la atención a víctimas probablemente en algún momento no fue muy priorizada, pero hoy para nosotros es una prioridad en la Agencia Nacional de Seguridad Vial y nos ha permitido que en estas vigencias nosotros hayamos capacitado más de 4.900 personas en primer respondiente de forma presencial, sin contar adicionales que se han capacitado en forma virtual el primer respondiente, que son más de 5.000 personas.

En materia de infraestructura y vehículos que era una de las cuestiones que los preocupaba o que los había tenido en cuenta. Nosotros ya expedimos dos lineamientos que estamos esperando su adopción, tienen dos años en todos los territorios para adoptarla y estos lineamientos son con el tema de velocidad y seguros, la idea es que podamos seguir trabajando con ellos, pero nosotros también hemos realizado asistencia técnica, hemos realizado asistencia técnica a más de 4.262 personas en 18 departamentos.

Con relación a las cámaras de fotodetección como algunos las conocen, sistemas automáticos; con relación a los sistemas, nosotros tenemos aprobados 78 dispositivos en el nivel nacional. Contarles que a la Agencia Nacional lo único que le corresponde realizar, la autorización y la aprobación de las mismas, pero nosotros no somos quienes operamos dichos dispositivos, máxime aún, existen todos los elementos para que ustedes puedan verificar cuáles son los puntos que se encuentran autorizados en Colombia en la página la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en la página del Ministerio de Transporte, los mismos se encuentran, para que todos ustedes puedan disponer de ellos y los puedan revisar.

Adicionalmente, programa de pequeñas grandes obras, lo que les mencionaba de la intervención que hemos tenido nosotros en materia de infraestructura, este programa de pequeñas grandes obras ha buscado hacer obras específicas que pueden ser de tráfico calmado, urbanismo táctico, dependiendo de las necesidades que se tengan en este sentido, pero tenemos ya dos programas que buscan también

atender a cada uno de ellos. En ese sentido, nosotros estuvimos trabajando con la metodología iRAP, contarles que con iRAP, de las vías primarias del país, nosotros tenemos un análisis y una evaluación de seguridad de las vías de aproximadamente 95% del país, con esta metodología la idea es que una vez nosotros tengamos los resultados y el diagnóstico de esta medición, podamos venir y trabajar sobre esas vías específicas o las vías que la gente dice “esta vía es muy peligrosa”, pues la idea es que las vías de Colombia ya estén catalogadas y podamos trabajar sobre ellas.

Nuestro Plan Territorial para 2024. Lo que les mencionaba de la estrategia de intervención a municipios. Esa estrategia intervención implica auditoría, medios, pedagogía, lo que les mencionaba ahora, en resumidas cuentas, pero ¿de qué estamos de cara a 2024? Primero, un plan de mejoramiento que nos permita ¿qué? Una articulación de las necesidades con toda la oferta que se tiene disponible, pero que también nos permita estructurar soluciones para toda la problemática que tenemos; y un monitoreo y un acompañamiento constante porque las autoridades locales finalmente no pueden hacer el trabajo solo, tienen que hacer el trabajo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De cara a esto, vamos a hacer una estrategia de control a nivel sector; a nivel sector nosotros tenemos el país, como les mencionaba, estructurado en estas zonas y hoy yo estoy yendo a cada una de las zonas con un cuerpo operativo, para el... ahí* (00:58:15) ejemplo tengo 5 coroneles y así sucesivamente, que nos van a permitir fortalecer el control en esas zonas del país. De la mano del control nosotros vamos a continuar con todas las estrategias de pedagogía y de la mano de todo eso vamos a seguir haciendo un seguimiento ¿por qué?, porque realmente todas las estrategias que nosotros tomamos tienen que tener un seguimiento claro y continuo porque solamente el seguimiento a las estrategias es lo que nos va a permitir saber qué tan efectivas son.

Acciones en territorio, lo que les mencionaba ahora, trabajar de forma articulada. Para la forma articulada, como les mencionaba, el Ministerio de Transporte nos está apoyando en la coordinación de esta actividad, estamos trabajando con la Policía Nacional, con DITRA, estamos trabajando con el Invías, estamos trabajando con la Supertransporte, estamos trabajando con la ANI y ya todos tenemos mesas técnicas institucionales que nos permiten de forma constante hacer una revisión y poder llegar a todas las vías del país.

¿Qué vamos a hacer o qué tenemos ya y qué esperamos maximizar? Hoy en día nosotros tenemos todas esas acciones de pedagogía para las autoridades; ¿qué esperamos hacer?, poner esas vías y esas acciones en una forma más macro, ¿por qué?, porque los planes estratégicos ¿por qué? porque las modalidades de contratar agentes de tránsito, todo eso nos va a permitir disminuir siniestralidad vial.

Acciones de apoyo institucional. Vamos a continuar con formación, con capacitación de

actores viales, vamos a continuar con la promoción y el fortalecimiento de la participación ciudadana, vamos a continuar con la realización de los comités locales de seguridad vial, vamos a continuar con la formulación, implementación y seguimiento de los planes locales; adicionalmente, vamos a trabajar con el apoyo en la conformación de equipos de educación y prevención.

Acciones de control. Vamos a continuar haciendo acciones de control en todo Colombia con la DITRA y con la Súper, lo que nos va a permitir a nosotros probablemente ampliarnos y poder llegar a más lugares. ¿De la mano de quién?, como les mencionaba, tenemos actualmente más de 28 programas activos que son los 28 programas con los que vamos a la estrategia de intervención a municipios, que ahí pueden ver alguno de los que tenemos, Acciones en Vía, Cargadestrezas, Escuela Virtual de Aprendizaje, Puntos Seguros, Obras para la Vida, Bicidestrezas niños, niñas y adolescentes, Bicidestrezas adultos, Motodestreza, Ruta Nacional por la Seguridad Vial, entre otros.

Articulación con las autoridades y con las entidades de control. Nosotros tenemos la ROT-Red de Observatorios Territoriales, en la cual hemos tenido más de 124 entidades territoriales que están suscritas, la idea es suscribirnos con la ROT. ¿En qué consiste la ROT?, esta red de observatorios territoriales lo que permite es que ustedes inhouse, dentro de cada uno de sus territorios empiecen a desarrollar unas capacidades, unas capacidades que vienen de la mano de un tema de análisis para poder tener los datos, una vez se tienen los datos se analizan y eso es lo que nos permite definir cuáles son las estrategias con las que tenemos que trabajar, la idea es poder empoderar a los territorios para que sean los territorios quienes tengan la facultad para hacer esto y tengamos una gran red de observatorios a nivel nacional.

Plan Navidad, en qué consiste el Plan Navidad y qué vamos a hacer. Vamos a continuar con el tema de la educación y del control, este Plan lo vamos a estar activando desde el 7 de diciembre hasta el 8 de enero de 2024 ¿por qué?, porque la temporada vacacional es una de las temporadas que históricamente ha cobrado más vidas en la vía; en este sentido, tenemos un numeral que esperamos que todos compartan, #encasameesperan, venimos con una estrategia para maximizarla en cada uno de los territorios, vamos a estar en varias ciudades, en la que espero que algunos de ustedes nos puedan acompañar, esas son las fechas en las cuales vamos a participar del Plan Navidad.

Ejecución presupuestal y ya con esto termino la intervención. ¿Qué estamos haciendo desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial?, nosotros tenemos en este momento comprometido el 99.40% de los recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; en este sentido, las estrategias que nosotros hemos venido haciendo conversan con el Ministerio de Transporte, conversan con las políticas que tenemos de materia de sector transporte, esperamos

continuar, como les digo, con la intervención, poder seguir realizando todos los procesos que nos permitan disminuir las cifras de siniestralidad Vial porque como inicié la intervención, probablemente la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha sido un poco impopular porque la gente dice “se sigue muriendo la gente en la calle”, pero imagínense donde no tuviéramos todo esto, en qué escenario estaríamos.

Finalmente, invitarlos porque el próximo jueves tengo la rendición de cuentas, espero que nos puedan acompañar y les agradezco mucho por el espacio, me disculpan los minutos que me tomé demás. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted, Directora, por tan importante informe a esta Comisión. Senador Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Bueno, Presidente, muchas gracias. No sé si el citante, de pronto el citante, por respeto...somos los citantes, pues no sé doctor Pedro. No, quisiera iniciar mi intervención y que viendo la presentación y que en cierto modo es el punto nodal del tema de seguridad vial y que no lo vi, Directora, y está relacionado con el tema de educación vial. El Partido Político MIRA desde hace más de 12 años ha impulsado desde aquí del Congreso de la República una normativa que va encaminada a que se generen nuevos hábitos, nuevas culturas, nuevo comportamiento en la vía, que podamos tener ciudadanos que sepan el alcance, la responsabilidad, que nuestros niños y niñas desde muy pequeños puedan entender su rol, su responsabilidad como actores viales. No vi en la presentación, Directora, una estrategia encaminada a este sentido, que podamos poder tener un convenio o tener un trabajo directo con el Ministerio de Educación, que podamos ir más allá de lo que hoy se tiene que son estrategias de corto plazo. Usted ahora mencionaba el tema de los promotores viales, pero cuando uno observa el universo de los promotores viales son 3.000 personas, 3.000 niños y niñas que usted mencionaba ahora de universo, que por citar Bogotá, son más de 60.000 estudiantes que salen cada año de las escuelas y colegios de la ciudad, por citar solamente un ejemplo. Entonces, quisiéramos que la cátedra de seguridad vial que es una acción, que es una estrategia que va al nodo del comportamiento de los ciudadanos porque esto en virtud de las campañas siempre tú de las acciones reactivas que usted nos muestra, pues el alcance y el impacto no va a ser como debe ser y las cifras lo demuestran, ahora usted mencionaba las cifras de siniestralidad, infortunadamente el número de personas fallecidas pues infortunadamente este año vamos a superar la meta del año anterior, a pesar de que, como usted bien lo menciona, hubo una disminución en el último mes, vamos a superar el número de muertes en siniestros viales del año anterior. Y, a pesar de las estrategias, planes, proyectos, como Partido Político MIRA sí queremos proponer una estrategia que vaya vinculada al sector educativo, que podamos vincular

a nuestros niños y niñas desde temprana edad a que puedan conocer, no solamente las normas de tránsito, porque hay algunas cátedras que se están dictando, pero, pues prácticamente son paliativas.

Quisiera dar a conocer una encuesta que ustedes hicieron hace unos años y nos puedes dar a conocer un poco cómo entienden nuestros niños y niñas el tema de la seguridad vial. Una de las encuestas señala, por ejemplo, que el 51% de nuestros niños y niñas van acompañados por su papá o su mamá al colegio, y eso lo vivimos todos en el día y a día, mientras van creciendo nuestros niños nosotros los llevamos en el transporte público, los acompañamos de pronto en nuestro vehículo particular y en la práctica, ellos van creciendo si una adecuada educación vial y de seguridad vial; escasamente van conociendo las normas de tránsito, un semáforo, una cebra, un pare, pero hasta allí, hasta allí va el conocimiento en materia de educación vial y eso lo demuestra una misma encuesta que ustedes adelantaron con los colegios del país vía ICFES, donde demuestran que más o menos el 23% de nuestros niños solamente se enteran de las normas de tránsito y transporte por lo que le dicen sus padres o un 17% a través de la radio, un 7 y 8% a través de los profesores; es decir, aquí nos toca involucrar más al sector educativo, más al Ministerio de Educación. Ahora, en los sectores que usted presentaba como actores estratégicos a nivel de la estrategia territorial, no encontramos el Ministerio de Educación como un actor clave, no encontramos convenios firmados que puedan profundizar la cátedra de seguridad vial como una estrategia para salvar vidas, porque aquí estamos hablando de vidas. Y usted presentaba ahora que muchas de estas vidas son de niños, de menores de edad, el incremento de menores de edad víctimas de siniestros viales ha aumentado durante el último año y se requiere profundizar en esta cátedra de seguridad vial.

Es una Ley de hace prácticamente una década, vamos a cumplir una década precisamente ahora en diciembre de ser sancionada y no hemos encontrado ningún avance al respecto. Entonces si vamos a empezar a hablar de seguridad vial, yo creo que deberíamos empezar a hablar de los comportamientos, hábitos, conocimientos, las normas de apropiación de las normas que como actores viales, desde muy pequeños podamos enseñarle a ese niño que va a crecer y que más adelante va a adquirir una moto, más adelante va a adquirir un vehículo, más adelante se va a convertir en conductor de transporte público, más adelante va a comprar una bicicleta, más adelante va a comprar un monopatín, que sepa las normas básicas de comportamiento vial y que a su vez conozca los deberes y derechos que tiene como actor vial, yo creo que ese es un punto muy importante para profundizar.

Estuvimos investigando en el Ministerio de Educación, hubo un programa que se adelantó hace algunos años, este Gobierno no ha hecho nada en materia de educación vial, está a la expectativa de crear unos protocolos, de crear unos criterios, de

fijar una nueva metodología para que los colegios del país puedan profundizar en esta cátedra; no obstante que exista esta ley que pudimos impulsar en su momento, el Partido y especialmente el Senador Manuel Virgüez que desde hace 10 años viene trabajando este tema de seguridad vial, impulsó una ley que establece en su artículo número 11 un servicio social en materia de seguridad vial, un servicio social. Hoy escasamente en los colegios, doctor Flórez, escasamente en los colegios hay una cartelera allí en los salones con las señales de tránsito, escasamente. Estuvimos investigando, por ejemplo, en el ICFES, si dentro de las evaluaciones, dentro de las pruebas Saber Pro, dentro de las pruebas que se adelantan para determinar el nivel de competencia no solamente académica, si no el nivel de competencias ciudadanas, se preguntaba acerca de la seguridad vial, Coronel, y el ICFES nos contestó que no hay ninguna pregunta al respecto, es decir, una de las principales causas de muerte en nuestro país, que prácticamente se puede asimilar a una pandemia porque tener 8.000 muertes al año se puede asimilar a una pandemia, año a año, más víctimas que generan los siniestros viales que el conflicto armado, ha generado más víctimas y no tenemos información clara de las causas.

Quería preguntarle porque ayer tuvimos una conversación y nos decían que no hay un sistema de información verídica sobre las causas de los accidentes y muertes, o sea, ustedes tenían un convenio con Medicina Legal y me cuentan que ese convenio todavía no está materializado para poder identificar la causa de la muerte o la causa del incidente vial, quisiera que ahora nos profundizara al respecto si ese convenio se firmó con Medicina Legal porque hoy el responsable es el motociclista, hoy el responsable de todas las acciones en la vía es obviamente un sector que viene creciendo en el país, es una realidad que en muchas ciudades se avizora el crecimiento de más motociclistas, pero no evidenciamos que muchos de esos accidentes, muchas de estas muertes obedecen, por ejemplo, al estado de las vías, a los huecos; obedecen al estado también de las vías del país; obedecen también a temas que se ha permitido la importación de motocicletas con estándares bajos de calidad; obedece también a la pintura que muchas veces con la lluvia hace que cuando se va a frenar la moto se desliza y otras causas.

Entonces, yo creo que hay que profundizar en ese Observatorio de Seguridad Vial, llegar a las causas de los accidentes viales, poder determinar una estrategia que vaya encaminada a generar una conciencia y responsabilidad que tenemos todos como actores viales en el país, porque así no tengamos un medio de transporte, el solo caminar ya nos convierte en un actor vial, que es ser peatón. Entonces esta ley que hace 10 años establecía un servicio social en seguridad vial, establecía, por ejemplo, que los dos últimos años de la educación media se debería prestar el servicio social obligatorio, no hay nada, yo veo su Plan de Acción, no hay nada, con todo respeto no veo una estrategia concreta, lo que uno

encuentra son experiencias aisladas. Hace poco Bogotá hizo un encuentro o un concurso en materia seguridad vial con los colegios y fueron acciones aisladas, pero no tienen un impacto significativo, usted lo mostró ahora en su presentación, más o menos 3.000 promotores viales, que es muy bajo, supremamente bajo.

Y de otro lado, una estrategia que podamos articular con el Ministerio de las Tecnologías de la Información para que estas cátedras sean muy ágiles, digitales, que se puedan hacer de manera virtual. Hoy los muchachos están en la era digital, que podamos en cierto modo, en el día a día irles inculcando esa responsabilidad, el conocimiento de las normas por medio de un simulador, que podamos avanzar a una estrategia para que podamos interiorizar esos hábitos que se requieren para poder disminuir esta alta cifra de muertes, de siniestros, de personas que quedan en condición de discapacidad.

De igual manera, establecía esta ley y yo creo que voy a hablar conmigo acá porque, si no se cumplen nos va a corresponder hacer un gran debate sobre este tema, una acción de pronto que conlleve y comine al Estado hacerla, establecía un portal de la seguridad vial, establecía una tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial donde involucraba a servidores públicos, funcionarios, empresas de sector privado, empresas de transporte público y esta ley, pues prácticamente ha quedado allí en el anaquel de todas las entidades sin ninguna materialización. Y cuando uno habla con el Ministerio, lo que uno observa es que, en la autonomía de los colegios, ellos están en la discrecionalidad de hacer o no hacer la cátedra y yo pienso que esto es un tema de salud pública que debe involucrar todas las acciones del Estado y sobre todo los colegios tienen esa responsabilidad de incluirlo en sus Proyectos Educativos Institucionales. Yo no voy a dar cifras, pero aquí usted lo mencionó muy bien, estamos hablando de unas cifras que van en aumento y si uno habla del nivel de recaudo, ahora usted mostraba unas cifras, su entidad es una entidad que maneja un presupuesto bastante, bastante importante, 165.000 millones de pesos vi que tiene disponibles, la gran mayoría del porcentaje se va para programas de educación vial y me gustaría saber el impacto de esos programas, qué tanto han reducido la accidentalidad vial.

Ayer hacíamos un procedimiento con el tema de los peajes, que no corresponde el valor de los peajes, inclusive, con el estado de las vías, con la protección que deben tener y la señalización y la atención de los usuarios en todo el país. Y, por ejemplo, doctor Soledad, aquí en Bogotá encontramos que, por ejemplo, el recaudo del año 2021 al 2023 en solo temas de comparendos, multas de tránsito emitidos por la Secretaría de Movilidad, asciende a casi 493.000 millones de pesos y uno se pregunta ¿y esta plata para dónde va?, porque la siniestralidad para arriba y el recaudo también para arriba, debería, entre mayor recaudo se supone que deberían cambiar los comportamientos viales, pero no, aquí por el contrario, entre más

siniestros viales mayores recaudos, entonces no hay una congruencia en la política de comparendos, infracciones, con lo que obedece finalmente en la vía, no hay una corresponsabilidad. Y si uno se va de manera detallada, lo que lo encuentra es que prácticamente el 60% de estos recursos van a temas de funcionamiento, temas operativos y no van a verdaderos programas de cultura ciudadana, cultura en la vía que vayan enfocados a programas de educación en los colegios en todo el país. No voy a hacer el listado, pero aquí, por decir algo, implementación del plan maestro, implementación de gestión y control de registro y de tránsito y transporte, apoyo institucional, el convenio con la Policía Nacional, allí se da la plata para el convenio con la Policía; articulación regional y planeación integral de transporte; servicios para la movilidad eficiente e incluyente; y así dos hojas de programas que no van enfocados a lo que debe ser.

Entonces, con todo respeto y agradeciéndole Presidente, el señor citante la oportunidad de intervenir, yo creo que debemos cambiar la ruta, usted ahora señalaba que va a cambiar el enfoque, venimos de un enfoque de seguridad vial a un enfoque de visión cero, que es el enfoque internacional, ahora usted decía “voy a darle otro enfoque a la Agencia”, el enfoque debe ser en educación, un enfoque que vaya priorizado, que nuestros niños desde temprana edad puedan proteger su propia vida y que cuando crezcan y tengan una bicicleta, cuando tengan un monopatín, cuando tengan una motocicleta, cuando adquieran un vehículo, cuando sean conductores de transporte público sepan desde temprana edad cuál es su responsabilidad, cuáles son sus deberes y podamos, así cambiar la conciencia en nuestro país. Esto debe tener muchos recursos, Directora, yo veo que el programa es muy débil, dentro de las estrategias no vi absolutamente nada con el Ministerio de Educación, e insistimos de verdad, para que la ley se aplique, es una ley que va encaminada a proteger vidas, a salvar vidas desde la prevención. Este Gobierno se ha enfocado a la prevención, enfoquémonos en la prevención, no tanto en el control, en la sanción, no, enfoquémonos en la prevención, en la educación desde temprana edad, articulémonos con el Ministerio de las TIC para que sea ágil, que sea un simulador, que sea algo muy ágil para que los jóvenes no vean esta cátedra como un relleno, lo vean como algo tedioso, sino que se apropien.

Yo me acuerdo cuando era muy joven, nos llevaban a un parque muy cerca de mi colegio, allí Presidenta, había la señalización vial y uno iba conociendo poco a poco el sistema de movilidad y también las normas de tránsito; qué no decir, ya para terminar, que no decir de las escuelas de conducción, que no decir de lo que está pasando en el país con los exámenes; hay que entrar a profundidad para poder también revisar las metodologías, las formas de formación y de igual manera la valuación de estas escuelas para otorgar también los pases en Colombia.

Entonces, Presidente, queríamos así a grandes rasgos entregar esta información a la Directora, nos vamos a enfocar mucho en esta ley, desde ya le informamos para que la podamos implementar, ya está reglamentada. Invitar a que trabaje con el Ministerio de Educación, con las autoridades locales y que veamos esta estrategia desde la prevención y no tanto desde el control. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

A usted Senador Guevara. Si quiere otra pregunta que también tengo y respondes, querida Directora. Por favor Senadora Ana María, Presidenta encargada, un momento para que me dé el uso de la palabra, por favor.

Le planteaba, si quiere...ella quiere responder, para no hacer que responda, sino hablamos tres Senadores y luego responde la Directora y la DITRA y los invitados, claro que sí. Senadora.

La Presidenta, doctora Ana María Castañeda:

Tiene el uso de la palabra el Senador Gustavo, adelante.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Gracias, Presidenta. Bueno, muy muy buenos días a todos, a todas. Para esta Comisión es muy importante este importante debate de control a una entidad que, sin duda, es trascendental y vital para los ciudadanos hoy en nuestro país, que es la seguridad vial. Y quise intervenir, Directora, escuchándola muy atento, primero la felicito y felicito a su entidad por el informe tan completo que mandaron ayer, tarde pero completo. Un informe donde respondieron muchísimas dudas y que yo quiero iniciar esta intervención con otras preguntas. Usted respondía ahorita en su intervención y hay varias dudas que tenemos; en el período de enero a mayo se han presentado cerca de 2.723 muertes en hombres en este país en accidentes viales, 585 mujeres murieron como consecuencia de un siniestro vial. Para nosotros esta Entidad es muy importante en qué se está haciendo en la Agencia de Seguridad Vial en Colombia. Yo acá tengo cifras y revisaba con las cifras que daba y hay algunas que no coinciden, Directora, usted decía que han disminuido los siniestros viales y las muertes en este país, al contrario, han subido y subieron cerca de un 3% en este período que equivale al período 2022, 6.151 personas representan el aumento a un 3% del mismo periodo equivalente, que subieron 163 personas más murieron el presente periodo. Quería preguntarle de qué período, uno, se está hablando, de qué intervalo de tiempo donde dices que bajaron los siniestros viales y las muertes en Colombia.

La Agencia de Seguridad Vial tiene que ejercer un rol muy importante en este país, que es cuidar la vida de los ciudadanos, de los motociclistas, de los transportadores que se mueven hoy por las carreteras de Colombia. Ya esta Agencia tiene que brindarles a los ciudadanos cuáles son esos planes de acción y coincido con el Senador Guevara, no vemos

ningún Plan de Acción, cuál es la hoja de ruta que está hoy llevando a cabo la Agencia de Seguridad Vial. Y miramos algunos programas, Directora, y la ejecución es del 0% y se lo voy a nombrar. Tiene la ejecución presupuestal de esta Agencia, el servicio de atención integral a las víctimas de accidentes de transporte, tiene un presupuesto de 7.300 millones de pesos, su ejecución es del 0% en la Entidad. Según el Decreto 780 del 2016, se incluyó una subcuenta en el ECAT* (01:25:07) al Sistema de Atención de Víctimas de Siniestros Viales, no lleva ninguna ejecución. El otro programa es el Servicio de Asistencia Técnica en temas de seguridad y transporte, tiene una ejecución del 0% y tiene un presupuesto de 21.352 millones de pesos. Otra línea, el fortalecimiento a la capacidad técnica de gestión e implementación de la política pública de seguridad vial, tiene una ejecución apenas del 10% y tiene un presupuesto de 36.000 millones de pesos, solamente se han comprometido 3.600 millones de pesos. Y hemos visto en cómo Senadores hacían denuncias de la Agencia de Seguridad Vial como el Senador Ariel Ávila y demás; para nosotros es importante cuál es el Plan de Acción para mejorar miles y miles de decesos, lo vimos y desde aquí de esta Comisión hemos sacado Proyectos importantes del cinturón, que han liderado acá, para ver en cómo bajamos la accidentalidad y la mortalidad en las carreteras de Colombia. Y voy a ser ponente de un Proyecto de Ley en la que busca que la Agencia de Seguridad Vial sea la encargada también de reparcheos en las vías, que son las principales fuentes de origen de la accidentalidad y de las muertes en Colombia.

La tasa de ocurrencia de un fallecimiento en Colombia es de una persona cada 2.6 horas o de 9.1 personas al día en este país en accidentalidad vial y esta entidad de verdaderamente le salva la vida a muchos ciudadanos y es importante y tiene una gran responsabilidad en estas campañas de prevención, en todo lo que está haciendo y que tiene un presupuesto importante y aquí lo veíamos desglosadamente. Me tomé la responsabilidad de leer ese cuestionario que usted enviaba el día de ayer y con base a ese cuestionario y esas respuestas monté esta presentación.

En cuántos departamentos, querido Senador Esteban, Antioquia es el que tiene el mayor número de fallecidos, una cifra del 12.9%; lo sigue el Valle del Cauca con el 10.7%; Cundinamarca, Senadora Soledad, el 7.7%; y Bogotá es el 7.3%, casi igual al departamento de Santander. Las cifras de fallecidos con respecto al promedio fueron Vichada, el 87% en tema de mortalidad, un accidente en una carretera, accidentes viales. Hay que mirar, querida Directora en cómo se mejora primero la ejecución; dos, cuáles son los planes de acción, el plan estratégico de la Agencia de Seguridad Vial para bajar la accidentalidad y las muertes en el país; y dos, quiero preguntarle cuál es el período de que usted menciona que bajó los accidentes y las muertes en Colombia porque lo que tengo es, al contrario, en estas cifras.

Una denuncia, querida Directora; el 42% de la totalidad de las personas que murieron en el año 2022 no tenían una licencia de conducción, y aquí yo quiero hacerle una pregunta también, querido Director de Tránsito; 42% las personas que llevaban y estaban conduciendo en una vía en este país, no tenían que estar conduciendo un carro o una moto en Colombia. El 20% de los fallecidos ya habían recibido un comparendo por no tener la licencia. Y es aquí donde yo llamo la atención, esta Agencia tiene que servir para salvarle la vida, no solamente al que va conduciendo, cualquiera de nosotros puede salir ahorita a la calle y nos encontramos a una persona que no tiene ninguna responsabilidad y no tiene una licencia, que puede acabar con la vida de cualquiera de los que estamos acá. Es muy importante la labor de la Agencia de Seguridad Vial en Colombia.

Como mencionaba en el cuestionario, querida Directora, decían que durante el año 2021 se llevaron auditorías en 2.397 km de las vías nacionales, encontrando 25.000 hallazgos relacionados con situaciones de riesgos, aspectos de infraestructura, construcción, dispositivos de señalización vial geometría, zonas laterales, entre otros. Sabemos el trabajo conjunto de las Entidades que le han hecho, de la Policía, valoro mucho la labor de la Policía de Tránsito que realiza en este país en las carreteras. Pero simplemente la Policía no puede lograr una transformación y una mejora en el tema de la accidentalidad en este país, acá lo que necesitamos es un Plan de Acción Integral, que se articule el Ministerio de Transporte, la Agencia de Seguridad Vial, la Policía, los alcaldes y los gobernadores en cómo mejoramos la accidentalidad y los decesos en Colombia, es alarmante. Por favor ponen la diapositiva donde tenemos los países, en Colombia tenemos uno de los índices de accidentalidad más grandes del mundo, casi un 19%. El 37% acá en cifras de los fallecidos son adultos jóvenes, 6.151 personas, ni en una guerra todas esas personas que están hoy muriendo. Dos, aquí hay varios proyectos de ley con el tema de las motocicletas, casi el 90% de un fallecido en un accidente tiene que ver con las motocicletas en este país y es aquí donde tenemos que realizar una labor importante, Directora, para ver en cómo se puede mejorar la accidentalidad, los controles en las vías, de que el que esté manejando sean personas aptas que estén conduciendo un carro, una moto, en lo personal monto bicicleta; y el 13% de las muertes son personas que van...un ciclista, que son arrollados por un carro, por un camión en una vía de este país. Falta señalización en el tema de los biciusuarios en Colombia.

Acá tenemos que volver a esa cultura, campañas de cultura ciudadana, que ese presupuesto que tiene hoy la Agencia de Seguridad Vial sea realmente invertido en lo que se necesita en esas campañas porque la gente hace presencia en casi todos los municipios de este país, vemos que están instalando algo, ahí bueno, miramos el tema de contratación, en todos los municipios y departamentos de Colombia.

Yo le digo que éste no va a ser ni la primera ni la última citación a esta Comisión, que nos parece importante la ejecución de una importante entidad como la Agencia de Seguridad Vial, que nos parece importante que esas campañas, ahora que vamos a entrar en una época de vacaciones donde aumentan los siniestros, donde aquí desde el Congreso con leyes de la República hemos querido bajar un poco, las multas aumentaron a personas que conducían en estado de embriaguez, de mejorar las condiciones a través de leyes de la República para que la accidentalidad y la mortalidad en Colombia en una vía y que cualquier ciudadano pueda caminar y no sienta que un irresponsable va a estar manejando un vehículo en Colombia. Yo sí quería hacerle estas preguntas, pues ya han hecho varias preguntas, Senador, los otros Senadores y Senadoras harán las preguntas, quiero saber ¿cuál es el periodo del que usted habla que bajó la accidentalidad y la mortalidad en un accidente en este país? Y, dos ¿cuál es el Plan de Acción? Directora, que tiene la Agencia porque no se lo escuché; y quiero saber también este presupuesto en qué se ha invertido, ahí vemos que tiene varios programas de la Agencia de Seguridad Vial en el 0% de ejecución y con los recursos necesarios, ahí en las cuentas. Muchísimas gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Gustavo. Seguimos con el orden del uso de la palabra. Senador Guido, tiene el uso de la palabra. Se fue la Senadora Sandra Jaimés.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Bueno, muchas gracias. Bueno, yo no voy a profundizar en las cifras ni en los datos porque aquí han sido, pues bastante prolijos en el señalamiento de algunas estadísticas que, por demás, deja muy mal parada a la Agencia de Seguridad Vial. Me refiero a la Agencia de Seguridad Vial porque, si bien es cierto, la actual Directora de la Agencia es la responsable de la bandera de cómo funciona esta instancia del Estado, está muy nueva por lo menos en la Dirección porque era funcionaria antes de ser Directora y algún conocimiento de ella tuvo el país por algunos escándalos además que mencionaba Gustavo. Alguien los comentará de pronto al margen de lo que yo diga. Dice la Directora, con un mea culpa que le alabo, que la Agencia tiene muy mala fama, tiene muy mala imagen y eso es cierto, pues cómo no va a tener mala imagen una Agencia que está hecha para garantizar la seguridad en Colombia, es decir, evitar la accidentalidad y evitar las muertes por accidentes de tránsito, si con el tiempo vemos que tal vez sería mejor que no existiera la Agencia porque las muertes siguen creciendo.

En el año 2022, se dio la más alta cifra de muertes por accidentes de tráfico, casi 9.000 personas; y este año, al margen de que usted diga, doctora Maríantonía, que ha bajado la accidentalidad en septiembre, vamos ya completando las 7.000 personas muertas por accidentes de tránsito, lo que

quiere decir es que muy probablemente ese récord lo superemos en este año 2023. El único año donde esto no subió fue la pandemia, naturalmente porque estábamos todos confinados, pero la verdad es que esta que es una institución nueva en la estructura del Estado, que entiendo fue creada en el 2012, no está cumpliendo la tarea y esa es una realidad tajante, irrefutable, incontestable porque desde que tenemos cifras del 2015, ha venido creciendo permanentemente y casi de manera exponencial la muerte por accidente de tráfico.

Uno acusa en información que usted ha dado, vacíos que aquí se han anotado, por ejemplo, el que tiene que ver con la educación, ya lo comentaba el Senador Guevara. No se habla nada de tecnología, señora Directora es que eso está inventado. Yo creo que para controlar la seguridad vial no hay únicamente que poner policías en las carreteras porque hoy en día hay sistemas informáticos que le permiten predecir la accidentalidad Vial, ¿predecirla cómo?, pues estudiando anticipadamente el estado del parque automotor, vigilando la información sobre personas que conducen sin licencia de conducción, esa cifra es dramática, yo creo que si esta cifra la oyen en Europa dirían “no, estos tipos en Colombia están locos, son salvajes”. Es que el 43% de las muertes por accidentes de tráfico son originadas en personas que no tienen licencia de conducción, ese es un dato implacable que tiene que ser asumido por la Agencia para efectos de establecer correctivos. De tal manera que, yo sí noto señora Directora, que hay una gran carencia de interés en lo que tiene que ver con la contratación de nuevas tecnologías para efectos de predecir y prevenir esa accidentalidad de tráfico.

Ya lo decía el Senador Gustavo Moreno, hay una bajísima ejecución del presupuesto, no tenemos claro en el informe las diferentes propuestas que se han ejecutado en distintos municipios de Colombia, si obedecen o no a una prioridad definida por las necesidades en términos de ocurrencia de accidentes de tráfico. Ahí, digamos, hay un dato que nos dice que recientemente como consecuencia de un convenio con la CEPAL, se consiguieron un millón de dólares para programas de prevención vial y veo que están aplicando ciertos municipios que no son aquellos que, de acuerdo con las cifras, tiene mayor accidentalidad vial. La pregunta concreta es, con qué criterios se están invirtiendo esos y otros recursos, para eventos de garantizar que obedezcan a diagnósticos serios que apunten a superar problemáticas que están definidas por esas cifras y por esas estadísticas.

No obstante que la Corte Constitucional lo dijo en una Sentencia reciente, nada nos ha dicho la Directora con respecto a los temas con discapacitados, hay personas en condición de discapacidad y más allá de eso, personas vulnerables que suman algo así como el 30% de la población colombiana que no está haciendo de acuerdo con la información que tenemos, tenida en cuenta para efectos de garantizar esa seguridad vial. Y sí es cierto, miren, no es serio que esta Comisión siga trabajando sobre respuestas

que no llegan, porque que a uno le lleguen 461 folios para mirar de un día para otro, entraña la imposibilidad de que eso se pueda estudiar, o sea, no tenemos las respuestas, y la verdad es que el informe ha sido bastante mediocre, bastante mediocre. Aquí se habla de una serie de generalidades, yo no sé en qué le ayude a la seguridad vial un diplomado, o sacar la gente a la calle con velitas para recordar y homenajear y celebrar, celebrar la muerte de tantos y tantos como consecuencia de accidentes viales. Yo no sé, eso no es ninguna propuesta estructural de educación en materia vial ni es una inversión seria que vaya destinada efectivamente a conjurar esta gran problemática. Ya lo decía el doctor Guevara, este problema de la accidentalidad en Colombia es un problema de salud pública, muere mucha más gente por accidentes viales que por el efecto del conflicto interno que tenemos y eso de por sí es un dato demasiado grave y por lo que vemos, la Agencia no está dando resultados. Usted lo decía Directora, si eso ocurre con la Agencia, ¿qué sería sin la Agencia?, pues es un poco un sofisma porque la Agencia está hecha para eso, para impedir que haya muertos y heridos como consecuencia de accidentes viales.

Entonces yo espero que en los debates próximos que se van a citar tengamos cifras distintas, que efectivamente conozcamos los proyectos orgánicos que se van a aplicar para efectos de disminuir esta accidentalidad y hacer posible que la Agencia de Seguridad Vial tenga justificada su existencia, porque hasta ahora la verdad es que seguimos con estos niveles de accidentalidad, para qué Agencia de Seguridad Vial. Uno nota, por ejemplo, una gran ausencia en el informe de la manera como se articulan estructuralmente los programas con otras instancias del Estado, con el Ministerio de Transporte, con Inviás, con la misma Policía; qué se está haciendo para integrar una serie de instituciones estatales que contribuyen a superar esa problemática. Entonces, yo espero que en ocasiones posteriores cuando se sigan haciendo estos debates, tengamos información que nos convenza un poco más de las bondades de esta Agencia y si no habrá que proponer que se acabe. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Guido. Tiene el uso de la palabra la Senadora Sandra Jaimes y sigue la Senadora Soledad.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Gracias Presidenta. Bueno, yo quiero iniciar primero, señalando pues que bueno, la Directora de la Agencia Nacional también, según veo acá en el informe, pues lleva poco tiempo frente a este cargo y también observo, pues, que tiene unos cuestionamientos y en este sentido, como Senadora de Gobierno, pues exhorto que a que los funcionarios que asuman estas instituciones, teniendo en cuenta pues su derecho a la defensa y a la inocencia de que no...pero veo que la doctora,

pues, en silla vacía, encuentro que tiene unos cuestionamientos que, como Senadora, pues, de este Gobierno, pues, me llaman la atención que cómo una funcionaria que tiene unos cuestionamiento hoy esté en otro cargo, primero eso, llamo la atención de este tema. En segundo, efectivamente esta Agencia de Seguridad Vial tiene como reto, según el Ministro, la disminución de fallecidos y lesionados en los siniestros viales y uno se pregunta, funciona o no funciona en estas instituciones y no solo esta, a muchas habría que interrogar hoy, cumplen, no cumplen, funcionan, están cumpliendo realmente el objetivo, realmente están trabajando para lo que es, están dando los resultados, están ejecutando los presupuestos realmente o sencillamente es una institución de nombre y de lujo que realmente no funciona y no cumple. Por eso hoy creo que este debate es supremamente necesario porque no solamente esta institución, dejó claro, muchas de las que han venido acá y los resultados no son realmente los ideales ni los resultados que el pueblo colombiano espera, sino por el contrario, tenemos un sinnúmero de cuestionamientos porque no cumplen la función que deben cumplir, entonces no se ven las políticas realmente que se lleven a cabo.

En el Plan Nacional de Seguridad Vial de 2022 a 2031 se expidió mediante el Decreto número 1430 del 29 de julio de 2022, con el cual se pretende que el país avanzara a la consolidación del modelo de seguridad centrado en el cuidado del ser humano. En este caso la Agencia Nacional de Seguridad Vial ¿y para qué?, hacia la construcción de una cultura ciudadana entorno a la seguridad vial. ¿Qué hoy vemos?, según las cifras, que no hay resultados, que no hay avances, señalo nuevamente que la doctora lleva poco tiempo, obviamente la responsabilidad no recae en la doctora que hoy asume porque lleva poco tiempo, pero sí son instituciones que no están cumpliendo, no están desarrollando realmente lo que es el enfoque que tienen para dar respuesta al pueblo colombiano y que sí hay unos recursos ahí que están destinados para todos estos objetivos y que al parecer los recursos lo que están es durmiendo.

En Colombia, ya varios Senadores han mostrado acá cómo están las cifras, dice acá que desde el 2012 al 2022 han fallecidos 73.000 personas en siniestros viales, teniendo en 2022 la cifra más alta registrada y que la gravedad de esta problemática se refleja en el hecho de que en promedio cada hora fallece una persona por causa de un siniestro vial, escúchenme bien, cada hora fallece una persona por causa de un siniestro y, por eso, se hace necesario que se definan las políticas públicas y que se implementen las acciones, pero efectivas, no para justificar un gasto de un presupuesto de una institución, sino realmente para dar respuestas efectivas y reducir, en este caso, el número de muertes de las personas diariamente en la vía.

Según el último informe enviado por parte de la Agencia al Congreso de la República, en junio de este año se puede evidenciar una grave problemática respecto de la siniestralidad para los motociclistas,

dado también por esta Agencia. De los 8.264 fallecidos por siniestros viales en Colombia, en su mayoría son motociclistas, en efecto 6 de cada 10 muertes corresponden a este tipo de actor; y en el 2022, más de 4.900 de estos usuarios perdieron la vida; seguido de los peatones, seguido también de usuarios de vehículos, seguido de usuarios de bicicleta y de transporte de carga. En segunda medida, quiero también hacer mención al tema de la educación vial; acá se habla de educación vial en los siguientes términos: existe un consejo directivo que está conformado por el Ministro de Transporte o su delegado, el Ministro de Salud o su delegado, el Ministro de Educación o su delegado, el Viceministro de Transporte, el Director de Planeación Nacional, el Director de la Policía de Tránsito y Transporte, un gobernador, un alcalde, ese es el consejo directivo de esta Agencia Nacional que tiene bastantes actores y que tiene actores con voz pero sin voto, pero que, además tiene una gran representación de varios de los Ministerios importantes como para que realmente este tema de la educación vial se estuviera desarrollando también de manera efectiva. Este Consejo, que está integrado por las personas que mencioné, debe formular, las funciones es por formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para la ejecución a lo largo de todos los niveles de formación. Pues acá hay que...el pueblo colombiano tiene que saber que se crea además una cátedra de seguridad vial que no se ejecuta, que no se lleva a cabo, que no llega a las escuelas, que no involucra a las comunidades educativas, que no tiene en cuenta a los educadores, es decir, que no se lleva naturalmente a cabo, no se está realizando esta cátedra, se creó pero se queda en el papel y que pretendía pues que los entes territoriales asumieran esa cátedra y fueran los que generaran los recursos y esto pues ha sido un inconveniente. Pero también le corresponde coordinar con el Ministerio de Educación este diseño y esta implementación de estos contenidos en la metodología de esta educación vial.

Ahí está al respecto está la Ley 1503 del 2011, ahí están los literales donde involucra al Ministerio Nacional de Educación, mediante el trabajo coordinado con el Ministerio del Transporte, que el Ministerio de Salud, que el Ministerio de Protección, entre más vacas menos leche.

También quiero manifestar a la señora Directora, que en la práctica, revisando el tema de Educación Vial y de la cátedra, pues que no hay capacitación para los docentes en materia, porque las entidades territoriales, por supuesto, no cuentan con estos recursos suficientes para esta actividad ni el talento humano ni los recursos financieros, en tal sentido, si la Agencia Nacional tiene la función de esta coordinación, considero que también es mi deber como docente y actualmente Senadora, manifestarle que de nada sirven las normas, pues si no se cuenta con el personal idóneo para la capacitación de docentes y para sacar adelante esos proyectos. Además,

imponerle esta carga adicional a los maestros porque crear una cátedra como esta es realmente imponerle cargas adicionales a los maestros y si no se cuenta con las herramientas necesarias para implementar estas políticas, pues la pregunta que le tengo mi doctora es ¿cuáles son esas acciones que lleva a cabo la Agencia Nacional para capacitar a los docentes en la articulación con el Ministerio de Educación Nacional? Y ¿cuál es el presupuesto y los recursos humanos destinados para este fin?

Respecto a su función consultiva doctora, yo quisiera solicitarle de la manera más cordial y respetuosa, que es importante destacar, con base en su función consultiva, la cual es emitir conceptos respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación puede tener relación o implicaciones con la seguridad vial, es importante, pues solicitarle acá desde la Comisión Sexta, que se emitan los conceptos respecto de los Proyectos de ley que cursan hoy en esta Comisión encargada del transporte. Especialmente en particular yo le quiero solicitar, que soy autora el Proyecto 072 de 2023 de Senado “por medio del cual se garantiza la realización de trámite de tránsito de terrestre para presuntos infractores de normas de tránsito detectados a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos”, el cual busca solucionar una problemática que se ha venido presentando con los presuntos infractores detectados a través de fotomultas que consisten en que se les garantice la presunción de inocencia. Entonces en esa función consultiva y es una petición que presento, que hay muchos proyectos acá con el tema que hoy nos concita tránsito terrestre y que se requiere pues que podamos tener ese concepto desde esta cartera. Asimismo, también hay un Proyecto acá de la Comisión relacionado con cinturones de seguridad que también usted podría acompañarnos con este concepto.

Respecto del presupuesto y la ejecución, presupuesto de la Agencia; en los informes allegados del Plan de Acción Institucional, está financiado por 334.000 millones del Plan Institucional, y pues aquí tenemos las cifras cómo se ha venido desarrollando económicamente esto o cómo se ha venido invirtiendo estos recursos. Con el corte al tercer trimestre, los responsables reportaron que con recursos de la vigencia actual se han comprometido apenas, voy a leer acá las cifras, los porcentajes, 5.39, 5.39% de estos recursos reportan en el informe lo que realmente se ha comprometido; se ha obligado 8.27% con recursos programados de vigencias anteriores; se han comprometido 27.21% y obligados por 5.29%; y con recursos... compromisos adquiridos en vigencias anteriores pendientes por obligar, se ha logrado un 61.50 de avance. Y en ese sentido, pues realmente se presenta una diferencia importante del avance financiero frente al avance físico que es del 55%. Entonces, por tanto, pues se genera una alerta en el sentido de dar cumplimiento a la ejecución de estos recursos programados en el Plan de Acción, dado esto, pues genera mayor rezago para el próximo año.

Y conforme a todo lo expuesto anteriormente, me permito concluir lo siguiente: estas son, de acuerdo al informe que nos enviaron y de acuerdo a la información que hemos recibido de la misma Agencia; primero, primera conclusión, se observa que de las 52 actividades establecidas para la vigencia, 12 no han iniciado su ejecución; que en el período objeto de análisis y seguimiento del presente informe se obtuvo un porcentaje general acumulado de cumplimiento de actividades del 55% lo cual es un porcentaje por debajo de lo proyectado para lo corrido de la vigencia; que durante el tercer trimestre del 2023, se solicitaron varias modificaciones de la formulación de este Plan de Acción; se observó en el análisis y avances presentados por las áreas, que las dificultades en los procesos de contratación siguen siendo la principal causa que varias actividades presentan atraso o no han podido iniciar su gestión. En general, el avance financiero reportado por las dependencias en el Plan de Acción, se encuentra muy por debajo de lo esperado para el tercer trimestre. Se continúan presentando diferencias entre el avance financiero presentado por las dependencias y la ejecución informada por el grupo de gestión financiera; y por lo menos, 23 de las actividades no reportan avance financiero aunque reportan avance físico.

Entonces, doctora teniendo en cuenta, pues ese informe que nos envía y el análisis que estamos dando acá, le corresponde a usted, Doctora Mariantonia, realmente un reto grande para activar la ejecución del presupuesto de esta Agencia, pero también para desarrollar las actividades que mencioné anteriormente en lo que tiene que ver con educación vial. Es decir, hay un reto muy grande, entendemos que usted llega en enero, pero sí la solicitud es que las instituciones funcionen y den respuesta y cumplan con su objetivo misional que tienen para poderle dar respuesta al pueblo colombiano. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senadora Sandra. Tiene...

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Presidenta, excúseme, una moción de orden, excúseme Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Adelante Senador.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidenta. Es que habíamos acordado con el Presidente que se intercalaban las intervenciones de los Senadores con los invitados para también garantizar que ellos puedan intervenir y puedan participar de la Comisión. Entonces, se lo quería participar, Presidenta, con todo respeto.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Tiene el uso de la palabra la Senadora Soledad Tamayo y seguimos con invitados. Gracias.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias, señora Presidenta. Primero, saludar a todos los presentes, a mis compañeros Senadores, pero de igual manera a la doctora Mariantonia Tabares que se hace hoy presente en representación de esta Entidad tan importante que hoy seguramente usted ha escuchado, por supuesto, bastantes solicitudes por cuenta nuestra, sobre todo en ver cómo la contundencia de las acciones o de los programas o de todo lo que...o de las medidas adoptadas por esta Entidad sí pueden reducir el riesgo, disminuir el riesgo de las lesiones o las muertes en la vía pública. Y quiero hacer mi intervención entorno a tres asuntos que realmente compromete a los actores más vulnerables en las vías y es la accidentalidad de motociclistas, es la vulnerabilidad en los menores de edad en las vías y los nuevos actores viales como ciclistas, vehículos con pedaleo asistido y patinetas eléctricas.

En lo que tiene que ver con la accidentalidad de motociclistas, creo que aquí se ha hablado de varias cifras y en particular cifras que nos muestran, de ustedes mismos, al año 2023, los siniestros viales son la segunda causa de muerte violenta en Colombia después de los homicidios, y los motociclistas representan el 63% del total de fallecidos, 3 de cada 10 muertes en motociclista ocurren por choques contra objetos fijos, pérdidas de posición de la motocicleta, choques contra otros motociclistas, lo que evidencia pues una falta de habilidad y destreza para la conducción. Creo que ahí hay una falla que ya está determinada, ya está identificada y creo que a esos puntos es que tiene que trabajarse desde la Agencia Nacional.

Pudimos también evidenciar en las respuestas a los cuestionarios, como usted lo ha expresado aquí en su intervención, que la Agencia ha venido implementando el programa de capacitación de motodestrezas en más de 300 municipios y actualmente se encuentra en el proceso de adjudicación de motodestrezas 2 que llegará a 24 departamentos, con 22 municipios sede. Celebro estos procesos, por supuesto, que se están llevando a cabo, pero considero que son insuficientes para hacerle frente a todo el contexto que vivimos en Colombia con el tema de los siniestros que se registran en cifras y que, si bien es cierto, usted lo decía que aquí no solamente los siniestros son cifras, sino son vidas y familias que están detrás de toda esta situación, creo que amerita que pongamos nosotros atención a estas cifras que son indicadores que nos ponen en alerta para efectos de tomar decisiones por cuenta de esta Agencia de Seguridad Vial.

La semana antepasada participé en una jornada de dos días del taller con la Organización Panamericana de la Salud y representantes de agencias y de organizaciones no gubernamentales de otros cuatro países de Latinoamérica, y como bien lo sabe, el Plan Decenal actual de la Organización Panamericana de la Salud tiene como foco principal la protección de los motociclistas dado, pues, el alto índice de

siniestralidad que está sucediendo en estas personas. Decir, de igual manera, ¿qué aprendimos de estas reuniones?, precisamente las buenas prácticas que se viven también en otros países y que seguramente hará necesario, señora Directora, que hagan tránsito por esta Comisión algunas iniciativas y algunas propuestas que vengan también desde el Gobierno nacional para darle cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo, pero que también pueden ser iniciativas de los Congresistas o Senadores y Representantes que vendrán aquí a la Comisión y que seguramente nos hemos apersonado los últimos tiempos de algunas iniciativas que ya hemos estudiado en esta Comisión.

¿Qué nos pasa también con la vulnerabilidad de los menores de edad en las vías? Colombia enfrenta pues significativamente una normatividad alrededor de los sistemas que hoy nos tienen que llamar a la protección de nuestros niños, niñas y adolescentes que sufren también siniestros en la vía y es cómo buscamos que la normatividad alrededor de los sistemas de retención infantil como mecanismos técnicamente eficaces para la prevención de las lesiones de nuestros niños que hoy nos muestran que efectivamente estamos muy atrasados con nuestros pares regionales en las normativas internacionales. Necesitamos avanzar el sistemas que realmente nos aseguren que nuestros niños cuando transitan, cuando van en los vehículos escolares, tengan también, estén asegurados de estos siniestros que pasan en las vías y que seguramente hoy ustedes estarán diseñando cómo también garantizamos que nuestros niños y menores de edad estén presentando menos lesiones en las vías.

Colombia pues ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para niños y niñas en el contexto regional, sin embargo, Colombia tiene la tasa más alta de las Américas en el indicador de años perdidos por discapacidad; en todos los indicadores Colombia se encuentra pues muy lejos de los países de mejor desempeño. Justamente esta semana radicaremos un Proyecto de Ley en conjunto con las organizaciones de Red PaPaz, cuyo propósito es velar por un sistema seguro para los menores de edad y espero, señora Directora, que desde esta Agencia podamos contribuir para que en los términos y el acompañamiento pueda ser el impulso para lograr estos propósitos que hoy necesita y requiere la normatividad.

También quiero resaltar, por lo visto en estos cuestionarios, que está pendiente la implementación de la estrategia de planes de movilidad escolar dirigida a instituciones educativas y equipos técnicos de entidades de gobierno locales, esta estrategia integral de promoción y seguridad vial para los niños y niñas y adolescentes, sabremos que tendrá un alcance de 23 departamentos, 50 municipios y 150 instituciones educativas. Y, hay unos nuevos actores viales como ciclistas, vehículos con pedaleo asistido y patinetas eléctricas, yo creo señora Directora, que este avance en la tecnología requiere que desde esta Entidad también podamos tenerlos en el marco regulatorio para incluirlos en los actuales Planes de Seguridad

Vial y Reglamento de Tránsito. Me preocupa, pues la falta de aseguramiento de una población grande en el país que se dedica pues a esta actividad profesional.

Y, señora Directora, yo quiero decir que si bien es cierto aquí hay una solicitud que le han hecho nuestros compañeros con relación a la ejecución presupuestal y creo que no nos lo inventamos, es el informe que ustedes mismos nos hacen llegar el insumo que nos permite hoy tener algunas conclusiones en la falta de ejecución en algunos rubros y seguramente no ha tenido el tiempo suficiente para comprometer estos recursos que no solamente son por comprometer, sino por cumplir el plan que requiere está Entidad para darle cumplimiento misional a la tarea que le corresponde como Entidad responsable de garantizar y de tomar las medidas necesarias para garantizar el tránsito de todas las personas que hacen uso de la vía pública.

Finalmente, encontramos hacer énfasis en la inspección, vigilancia y control, considero que esta puede ser una gran apuesta de la Agencia, necesitamos fortalecer la capacidad tanto de la Agencia como de las entidades territoriales. Seguramente usted ha encontrado que necesita hacer reingeniería a la Entidad para poder dar cumplimiento a todo el desarrollo de la actividad que requiere la Entidad para garantizarle a los colombianos el tránsito seguro por las vías de Colombia, ya sea en moto, ya sea en vehículo, ya sea en cualquier modo que circulen en los diferentes sectores, pero creo doctora Mariantonia, que si bien es cierto usted lleva tres meses, uno diría, en tres meses no alcanzo a comprometer los recursos porque no estaba seguramente en la dirección, pero sí creo necesario que si bien es cierto falta un mes, seguramente en papeles está el compromiso de los recursos pero no en la efectividad y en las acciones que hoy estamos esperando que den resultados beneficiosos y que bajen esas cifras de siniestros que pasan en todo el territorio colombiano.

Creo que si hoy nos muestran que los mayores siniestros son en motos, creo que ahí es donde tenemos que aplicar y ahí es donde tenemos que detenernos de alguna manera para que las acciones, las estrategias, también las medidas adoptadas por cuenta de la Entidad de verdad bajen estas que hoy ponen en riesgo no solamente la vida de quien transita la moto, sino también de los transeúntes y de todas las personas que circulan por los diferentes lugares del país y que a veces hacen también uso de vías peatonales, pero que son accidentados por estos vehículos que a veces...vender, hoy vender una moto es lo más sencillo del mundo, seguramente no necesita, sino la cuota inicial y la cédula de ciudadanía, hoy no hemos comprometido ni a los que venden las motos, ni me hemos comprometido también en la exigencia que debemos tener para quienes transitan en las motos, si efectivamente están en la capacidad y tienen las destrezas para poder conducir estos vehículos.

Entonces, doctora Mariantonia, yo espero que ojalá, con la misma fluidez que hoy sentimos de su presentación, de su informe, pero también con

la contundencia que hoy necesita que esta Entidad realmente llegue a todos los rincones del país y que todo lo que usted ha anunciado de impactar con las acciones y con las políticas de la Entidad realmente lleguen porque el papel, como dicen aguanta todo, el papel aguanta todo, y cuando hablamos de 24 departamentos, 150 instituciones educativas, hablamos de cuántos municipios, uno dice “oye, pero entonces la Agencia Nacional de Seguridad Vial ya llegó a todo el territorio nacional”, creo que ahí no estamos de verdad garantizando que esas acciones estén impactando y estén mejorando las condiciones de todos los colombianos en lo que tiene que ver con la seguridad vial. Gracias Presidenta.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senadora Soledad. Y con la venia de los Senadores y Senadoras seguimos dándole la palabra a los Congresistas. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero y luego el Senador Alex Flórez.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno, un saludo especial para todos, gracias Presidenta, un saludo muy especial para todas las personas que nos acompañan y para usted especialmente doctora Mariantonia, y para la fuerza pública. Bueno, yo siento que, como todo en esta Comisión, es un problema de país, y que usted que lleva tres meses en esta Dirección, doctora Mariantonia, lo que tiene que sentirse es rodeada de todos nosotros los Congresistas, los Senadores, para de alguna manera tratar de solucionar este flagelo que tanto nos preocupa a todos nosotros, a todos los colombianos. Yo soy un Senador de la oposición, del Centro Democrático, pero no soy el Senador de la oposición y no soy opositor a solucionar las problemáticas, así que cuente con nosotros en esta Comisión para que logremos hacer muchas cosas importantes por este tema que nos entristece tanto. Y nos entristece, por ejemplo, doctora Mariantonia, que en el primer semestre del 2023 hayan perdido la vida cerca, hoy dicen los datos, 267 menores de edad, eso me entristece muchísimo, cuáles son las acciones que nosotros como Comisión y junto con ustedes como Gobierno tenemos que hacer para que esto no pase. En general en Bogotá se habla de 308 muertos por accidentes producto, obviamente, de accidentes viales, 27 personas más que las registradas en comparación con el período 2022; en la ciudad de Cali 157 muertes, 22 personas más comparados con el 2022; y en mi ciudad, Medellín, nuestra ciudad doctora Mariantonia, 128 personas, 6 personas más.

Si nosotros no nos encargamos o tomamos acciones para reducir los siniestros, hay datos o se estima de que podríamos, entonces tener cerca de 521 fallecidos en la ciudad de Bogotá por este flagelo, doctor Pedro, si dejamos las cosas como están, es decir, si no aumentamos, por decirlo así, otras medidas, serían 639 muertes; y si le bajamos la guardia, que es lo que no puede pasar, hay un estimado de que hayan 756 fallecidos, entonces quiere decir

que es un problema que realmente nosotros tenemos que poner de nuestra parte para solucionarlo y agradezco muchísimo que hayan traído este debate para concientizar a nuestro país de lo urgente que necesitan las soluciones en este sentido.

La siniestralidad en las bicicletas, dice que los primeros cuatro meses del 2023, 143 ciclistas fallecieron, entre ellos 14 niños y niñas, o sea, un tema muy preocupante, muy preocupante para todos nosotros. Y si nos vamos a las estadísticas mundiales, podemos ver que no solamente es un tema que preocupa a Colombia, sino a todo el mundo, dicen que la séptima causa de fallecimiento, los accidentes de tránsito es la séptima causa de morbilidad en el planeta, séptima causa; y es la primera causa de muerte, escuchen muy bien, en menores de 40 años, menores de 40 años, un problema demasiado, demasiado grave y que creo que nosotros tenemos que tomar acciones frente a eso. Nos ubicamos por encima, en un penoso ranking, por encima de países como Perú, Chile y Uruguay, y lo que creo, doctora Mariantonia, es que en años recientes los responsables de la infraestructura vial mundial han alzado su voz para mirar cómo se pueden coordinar estos esfuerzos. Es ahí doctora, donde yo le tengo una pregunta, con todo el respeto y es, yo tengo unos datos de que para el año 2024 la Agencia de Seguridad Vial tuvo una asignación presupuestal de 195.000 de pesos de los cuáles serán 168.000 para inversión, ¿cuántas campañas en educación, campañas para la disminución de la velocidad se han hecho?, ¿cuánto de este presupuesto se ha ejecutado?, por qué me adelanto tampoco y sé que usted pues lleva tres meses apenas en esta dirección, pero quisiéramos que tengamos unas respuestas concernientes a esto porque sí nos preocupa demasiado.

Y usted que es de mi departamento de Antioquia y es de una región, creo que es del nordeste antioqueño, usted debe conocer un ejemplo que le voy a poner; existe un municipio que se llama Guarne, en el oriente antioqueño, y por esa vía a Guarne nosotros llegamos a un municipio que se llama San Vicente, ahí a la entrada de San Vicente existe, por decirlo así, una glorieta o un retorno para poder ingresar las personas que vienen por la autopista Medellín - Bogotá hacer su giro e ir al municipio de San Vicente y ahí conectarse con Concepción e incluso poder conectarse con Barbosa y muchos de los municipios del nordeste.

Entonces, quería decirle doctora Mariantonia, que creo yo que usted debe tener una relación más estrecha y que estos planes deben hacerse, incluso, con el presupuesto que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura, porque nosotros si nos quedamos en pedagogía que es supremamente importante y creo que le tenemos que apuntar a eso, pero 195.000 millones de pesos no alcanza para hacer un puente peatonal, no alcanza para hacer un intercambio vial, es ahí donde nosotros nos tenemos que pegar del presupuesto de la Agencia Nacional de Infraestructura. Y me han dicho, doctora Mariantonia, que quisiera que eso no fuera cierto, que un intercambio vial que

estaba proyectado ahí en la altura de la entrada del municipio de San Vicente ya no es prioridad para este Gobierno nacional, simple y sencillamente porque venía en priorización del anterior Gobierno nacional, yo creo que ese no debe ser el argumento para decir que no existe prioridad en ese sentido, que me demuestren o que nos demuestren a nuestra comunidad si ya no existe esa accidentalidad vial y bueno, nosotros podremos de alguna manera entender la circunstancia, pero lo que me dicen es que hicieron un buen manejo, pero llevaron la accidentalidad vial a unos metros más adelante en un restaurante que se llama El Rancherito en donde existen cuatro o cinco accidentes por semana, accidente viales, entonces creería yo que esa priorización de ese intercambio vial ahí debería ser una realidad.

Doctora Mariantonia, yo sé que no depende estrictamente de usted, pero no solo para eso, sino para todo lo que tiene que ver en Colombia con la seguridad vial usted sí debería tener una relación más estrecha y desde acá desde esta Comisión cuente con nosotros para hacer las peticiones concretas en lo que tiene que ver con los puentes peatonales y con soluciones a la seguridad vial de nuestro país, para qué, para que la Agencia Nacional de Infraestructura que tiene mucho más presupuesto, intervenga obviamente con ayuda de las concesiones, es que no todo tiene que ser en el presupuesto nacional, hay alternativas importantes como los excedentes de las concesiones y que esos excedentes puedan estar destinados a la realización de esto y que, de alguna manera, pues eso nos ayudaría bastante para solucionar la problemática.

Y yo no quiero terminar sin decir una cosa, doctora Mariantonia, y con todo el respeto, con todo el cariño que yo siento por la Senadora Sandra, pero nosotros no podemos tener un doble rasero. Hace 20 días o hace un mes acá en esta misma Comisión yo intervenía y decía que cuál era, que me parecía, que me explicaran cuál eran las razones para haber citado a una Directora, a la Directora del Departamento de la Prosperidad Social, que en mi caso no debería estar en ese cargo por los cuestionamientos realizados, que todo el país conoce. Y salieron, incluso, a tratarme de que yo estaba dizque atacando en violencia contra la mujer en ese momento que porque yo no defendía el derecho al buen nombre y a la buena fe y que ella tenía todo el derecho, pues yo nunca estaba atacando, doctor Pedro, a la persona, simplemente que creía que por esos escándalos que existían, no debería haber estado ocupando ese cargo; y que a mí me decía ese tema precisamente la Senadora Sandra y hoy viene a decir ella que le parece muy sospechoso o no sé cuál fue la palabra que utilizó, de que usted esté hoy ocupando este cargo que está ocupando, entonces no entiendo la doble moral, el doble rasero que ponen algunos compañeros en ese sentido.

De mi parte, yo creo que usted es una antioqueña que nos representa bien y aquí tiene toda la disposición para superar este flagelo tan, por decirlo así, tan grave que nosotros estamos viviendo en nuestro país. Muchas gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias Senador Esteban. Tiene la palabra el Senador Alex Flórez.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias Presidenta, un saludo para todos colegas, Senadores, Senadoras, señora Directora bienvenida a esta Comisión, bienvenida al Congreso, bienvenida a esta gran responsabilidad que asume en este cargo que pone en sus manos la seguridad vial y básicamente la vida de todas las personas que se mueven en las vías del país. Esta intervención no tiene más que el propósito que darle la bienvenida, usted tiene tres meses de haber llegado a una cartera que tiene una alta responsabilidad con la vida de los colombianos y en la que agradezco el nivel del compromiso y la formación, y el nivel de información que muestra además en el marco de su intervención, conozco de sus calidades, tuvimos la oportunidad de compartir facultad de la Universidad de Medellín, es para mí además un orgullo verla ahí sentada como Directora y encontrarnos nuevamente ahora en este escenario en el que le vaticino y auguro muchos éxitos, decirle que cuenta conmigo y seguramente, como lo han manifestado otros Senadores y Senadoras, con el Congreso de la República en ese esfuerzo de proteger la vida de los colombianos. Yo, por supuesto, invitaría a poner mucha atención de manera importante sobre lo que tiene que ver con la priorización de peatones y ciclistas en las vías del país, creo que este es un giro que el mundo está dando a la hora de reconocer quiénes son los actores viales más importantes a la hora de encontrarnos en la calle, no es el carro, en el colombiano y en Latinoamérica especialmente, pero en Colombia nos hemos acostumbrado que, por ejemplo, cuando hay un cruce de cebras el carro que lleva la vía, cuando es el automóvil quien debe detenerse para dejar que pase el peatón, asunto que para los colombianos se vuelve extraño, incluso, cuando vamos a otros países del mismo como sur como Chile o Argentina, más aún cuando se sale del país, el colombiano encuentra extraño que los carros se detengan cuando va a pasar una cebrera y que lo dejen pasar. Incluso, aquí cuando uno para, para que una persona pase en la cebrera pasa corriendo y levanta la mano dando las gracias porque cree que uno le está haciendo un favor.

Es frecuente entonces ver que, incluso, en las ciudades donde hay una mayor cultura vial y un mayor respeto como en Medellín, donde a diferencia de otras ciudades, hay que decirlo que en ciudades como Bogotá hay una alta agresividad a la hora de manejar en las vías, donde hay una especie de competencia y todo el mundo se está tirando el carro y a ver como no te dejo meter, lo que implica una apuesta realmente bien inteligente para, como lo hiciera en otro momento el maestro Antanas Mockus, construir una cultura vial que reconozca la necesidad de una sanción social por encima, incluso, de la sanción del patrullero de tránsito y que construya símbolos y utilice la pedagogía como la principal

herramienta de educación vial en la que el ciudadano entienda la importancia de ir despacio porque es su vida la que se está protegiendo.

En Medellín se empezaron a implementar algunas estrategias que han dado muy buen resultado en algunas de las vías principales de la ciudad durante la administración del alcalde Daniel Quintero, que tienen que ver con la reducción de la velocidad de las vías en espacios donde la velocidad era a 80 o 60 km/h, hoy la velocidad máxima en la autopista norte es de 50 km/h y lo que hemos visto es, en definitiva, una reducción inmediata de la accidentalidad en esta vía, donde además han fluido de mejor manera los atascos, los trancones, en la medida que hemos bajado la velocidad, hay que reconocer la importancia de llevar al ciudadano con tranquilidad y seguridad a casa, que no es llegar rápido, sino llegar bien y que además cuando estamos como actores en la vía, pero por supuesto, también tenemos una responsabilidad con la vida del que viene del otro lado.

Pero me preocupa en particular lo que ocurre con los peatones y en especial con los ciclistas, yo soy ciclista, manejo bicicleta de ruta y hago ruta, y se encuentra uno permanentemente amenazado por los vehículos, especialmente camiones y vehículos grandes que, de manera agresiva, irresponsable, irrespetuosa, les tiran el carro a los ciclistas, los arrinconan en la vía. Cuando estamos hablando de un ciclista, estamos hablando de una persona que su cuerpo es el chasis, si lo llega a tocar un carro, si lo llega, incluso, a asustar, la posibilidad de que se salga de la vía y ocurra un accidente trágico es bastante alta.

El Senador Esteban compartió unas cifras que son bien preocupantes, creo que hay ciudades como Bogotá, Medellín, Manizales que han dado unos pasos importantes en consolidarse y en aumentar la cantidad de viajes en bicicleta que se producen a diario, pero todavía tenemos grandes retos en ese sentido, especialmente en lo que tiene que ver con la movilidad eléctrica. Yo le invitaría a que una de sus apuestas centrales esté en construir una cultura vial que entienda que el actor principal de la vía es el peatón, que las calles deben ser caminables y deben ser seguras para los peatones, que quienes nos movilizamos en vehículos podamos comprender de manera amable y cariñosa que nos corresponde a nosotros esperar y priorizar la vida de estos peatones, muchas veces ancianos, personas de la tercera edad, que los ve uno atemorizados en los andenes esperando que alguien se compadezca en dejarlos pasar y que les toque quedarse durante largos periodos de tiempo ante la falta de conciencia de actores viales que creen que por ir en un carro, pues, de alguna manera, eso les da algún tipo de estatus, cuando deben ser los primeros en respetar a los peatones, en respetar al caminante, en respetar a quien anda en bicicleta y que las ciudades como en Manizales empiecen también a pensarse...en Río Negro también he visto esto mucho, Senador Esteban, que se han implementado ya estrategias de seguridad vial que priorizan el paso de la bicicleta por encima del paso de los carros y

esto empieza a generar progresivamente una cultura que, en las vías se mueve de una manera distinta, que se baja la velocidad y que se respeta la vida y se reconoce la importancia de que todos lleguemos bien a casa. De nuevo, bienvenida señora Directora, y felicitaciones por su intervención, cuente con un Senador aquí que está para acompañarla. Muchas gracias, Presidenta.

El Presidente, honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Tiene la palabra... bueno, ¿usted es el citante, Pedro ¿no?

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Presidente, soy uno de los citantes.

El Presidente, honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

En la lista que me entrega... en la lista que me entrega la doctora Ana María, aparece aquí el doctor Pedro Flórez, que es Ud. ¿no cierto? Pero si ustedes quieren...

El honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Dignidad, edad y Gobierno. Bien pueda, doctor, pues, y edad, además.

El Presidente, honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

¿Entonces quién? ¿quién? ¿Pedro o Andrés?

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Sigo yo, señor Presidente

El Presidente, honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Tiene la palabra, doctor Pedro, muchas gracias.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias. Doctora Mariantonia, bienvenida. Yo, en aras del tiempo y que sé que faltan algunos Senadores e invitados por intervenir, voy a hacer un uso lo más racional del tiempo. Quiero iniciar destacando que el propósito fundamental de generar este espacio es poderle contar a los colombianos, señor Presidente, nuestra preocupación y sobre todo las acciones compartidas que se puedan emprender para, de una manera ojalá definitiva, empezar a mejorar los siniestros viales en nuestro país. Este es un tema muy importante que siempre se ha abordado desde el punto de vista de las vidas y de la salud pública, pero que tiene también otros componentes transversales como son la movilidad segura atendiendo el derecho de todos los colombianos a moverse de manera segura, la seguridad también entra aquí como un componente importante de este tema.

De tal manera, que estamos hoy frente a la necesidad de hablarle a los colombianos y colombianas de un tema que no es menor. Yo llegué a este debate como uno de los citantes y llegué con unas expectativas que están alineadas, precisamente, en conocer de parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de

cuáles son las acciones que se han desarrollado a la fecha y especialmente, Directora, de las acciones que se deben emprender en adelante para hacer frente a esta problemática. Quienes me han antecedido en el uso de la palabra creo que han sido muy detallados en la magnitud del problema y para eso han presentado cifras que yo comparto totalmente y que yo puedo recoger y resumir en estas cifras, que cada día mueren en nuestro país 22 personas en siniestros viales en causas o en situaciones que son 100% evitables, 100% evitables. Y cada uno de quienes me antecieron en la palabra pues mostraron las cifras y cómo ha sido su evolución en el tiempo, pero lo más preocupante es que cada año se convierte en nuestro país en el año más mortífero en la historia de la seguridad vial. Es decir, el año 2022 fue el año más mortífero en la historia de la seguridad vial en Colombia, y el 2023 va a cerrar seguramente siendo el año más mortífero en la historia de la seguridad vial en Colombia, esto lo que indica es y como muy bien lo reconoció la Directora y la felicito porque ese es un mea culpa de la Entidad, cuando dice que a pesar de que se están invirtiendo recursos, a pesar de que se están desarrollando planes de acción, la situación no cambia y no mejora y la percepción de la gente hacia la Entidad es que es negativa pues es precisamente por eso, porque cada año se convierte en el año más mortífero en la historia de la seguridad vial en nuestro país.

Pero hay cifras, doctora Mariantonia, que usted mencionó ligeramente, por decirlo alguna manera, pero estoy seguro que no es porque le reste importancia y en las que yo de pronto me quiero detener un poco más y tienen que ver con las que nos da el estudio del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que tienen que ver con ese perfilamiento que se hace a través de este estudio en el comportamiento de los conductores y especialmente frente al uso de algunas medidas de protección y demás. Y, nosotros encontramos, por ejemplo, que frente al uso del cinturón de seguridad, solamente el 66% de los conductores en nuestro país usan el cinturón de seguridad y solamente el 48% de los acompañantes lo usan. Y si vamos a los territorios, encontramos que, en el departamento del Atlántico, solamente el 68% de los conductores usan el cinturón de seguridad y solo el 57% de los acompañantes lo hacen; doctora Mariantonia, y si no, vamos a La Guajira, revisemos este indicador preocupante; solo el 17% de los conductores, ojo, el 17% de los conductores usan el cinturón de seguridad; y solo el 5.3% de los acompañantes usan el cinturón de seguridad. Esto es muy preocupante. Y si nos vamos a nuestras islas, a San Andrés, solo el 8.3% de los conductores usan el cinturón y el 9% de los acompañantes usan el cinturón.

Y, si nos vamos a otro tipo de perfilamiento y nos vamos, por ejemplo, al casco, al uso del casco, doctora Mariantonia, que usted decía que los motociclistas lo usan en el codo, se lo colocan en el antebrazo, entonces vemos, por ejemplo, que para el caso del Atlántico el conductor solamente, solamente el 55% de los conductores usan el casco, y solamente el 28% de

los acompañantes. Si nos vamos, por ejemplo, a San Andrés Islas, doctora Mariantonia, los conductores de moto, solamente el 1.1% usa el casco y el 1.7% en el caso de los acompañantes lo usa. Y así nos vamos a todos los territorios y encontramos que este estudio que está publicado en la página del Observatorio, nos muestra una situación alarmante. Ahora, por qué me detengo en estas cifras, doctora Mariantonia, porque quiero llegar al punto neurálgico de mi intervención y tiene que ver con la invitación que le quiero hacer, usted por demás es una profesional joven y eso lo veo como una oportunidad para el futuro de la Agencia en materia de disminución de estos indicadores, porque la juventud siempre o casi siempre está asociada a innovación a creatividad y esa es la principal invitación que le quiero hacer hoy desde esta Comisión, para que usted desde su juventud, desde su conocimiento de la Agencia pueda innovar y pueda ser creativa desde el punto de vista de la educación, que coincido con el doctor Guevara, es la principal herramienta que tiene usted como Directora para mejorar estos indicadores. Pero una educación diferente, una educación innovadora y creativa y que esté apalancada en los territorios.

Usted tiene, Directora, una oportunidad gigante si mira hacia los territorios y si profundiza su relación con los territorios, con las Secretarías de Educación, por ejemplo; con las universidades que están en los territorios, por ejemplo. De tal manera, que yo creo que usted tiene los mejores aliados en los territorios y usted debe tener, Directora también, la capacidad, no lo dudo, de generar unas dinámicas a nivel intergubernamental para que este problema de salud pública se priorice entre las diferentes carteras que están involucradas, no solamente debe ser el Ministerio de Transporte en cabeza de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sino que el Ministerio de Salud, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, el Ministerio de las TIC deben verse involucrados en esta solución. El Ministerio de Cultura, Directora, debe estar presente en las soluciones en materia de seguridad vial que exige nuestro país. De tal manera, que mi propuesta hacia usted es que se pueda desarrollar un gran plan de Educación Vial en el país en donde, con base en la innovación y en la creatividad y en el apoyo en los territorios, estas cifras y estos indicadores puedan disminuirse de manera urgente.

Algo importante, algo importante, la inversión en materia de educación indudablemente debe incrementarse y para eso es importante esa interacción con los diferentes Ministerios, que yo le estoy planteando. Se necesita indudablemente que aquí se hagan cosas diferentes para lograr resultados diferentes, doctora Mariantonia. De tal manera que yo quiero cerrar reconociendo, reconociendo que su presentación genera esperanza, pero requiere trabajo decidido y permanente como no dudo lo viene haciendo. Y, una invitación para que vea en esta Comisión a un aliado desde la institucionalidad, para que nos volquemos a los territorios, esa es mi gran recomendación, doctora Mariantonia, para que estas cifras puedan disminuirse, seguramente vamos

a tener oportunidad de encontrarnos muchas veces en este recinto, en este escenario, para seguirle contando a los colombianos cuáles son los avances que desde su liderazgo se van a dar en materia de seguridad vial.

Yo quiero resaltar también lo que han dicho algunos Senadores que me han antecedido, en el sentido de que es corto el tiempo que tiene usted frente a la Agencia, pero creo que ya están dadas todas las condiciones para que en el menor tiempo posible su gestión empiece a darse de manera importante. Y creo que el compromiso con la salud pública, con la seguridad, con la movilidad de los y las colombianas exige que no ahorremos esfuerzos. Cierro nuevamente enfatizándole, doctora Mariantonia, que la principal herramienta es la educación, la educación no le soluciona la vida a las personas, pero sí les transforma la vida, y si eso lo llevamos a materia de seguridad vial, créame que allí deben estar los mayores recursos y ojalá usted pueda llegar a la conclusión de que su principal aliado son los territorios porque los territorios en las calles, en las carreteras de la Colombia, de la Colombia territorial, por decirlo de alguna manera, es donde están muriendo los colombianos. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, Senador. Tiene la palabra el Senador Carlos Andrés Trujillo.

El honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Presidente, un saludo especial para los colegas, a la doctora Mariantonia, a través de ella al Ministerio de Transporte; Coronel Córdoba saludo especial, también bienvenido, a través de usted a todos los policías de la patria, gracias por estar aquí, gracias por el trabajo; a los integrantes del equipo de la doctora Mariantonia, a los medios de comunicación y a los colombianos que a través de los medios virtuales podemos saludar.

Doctora Mariantonia, ha llegado usted a la Comisión Sexta del Senado y como ha podido percibir es una Comisión con una decisión tomada de trabajar articuladamente por el bienestar de los colombianos. Esta es la Comisión responsable de que la seguridad vial, esas ejecutorias que usted tiene la responsabilidad de sacar adelante sean apoyadas. Bien lo ha dicho cada uno de los Senadores Senadoras que han intervenido, tenemos la confianza y la tranquilidad en que con su liderazgo se va a hacer gala del nombre del Plan de Desarrollo del Presidente de la República “Colombia Potencia de la Vida” y que sea la vida protegida en las vías de Colombia, es una prioridad para esta Comisión Sexta del Senado de la República.

Sin duda alguna, a todos nos preocupa mucho lo que está pasando en las vías de Colombia, que una de las causas de muerte sean los accidentes viales que pasan en los distintos puntos cardinales del país, pero hoy en el corto tiempo que usted lleva al frente de la Agencia, donde hoy queda explícito el conocimiento

y sobre todo la visión clara hacia dónde tiene que ir la Agencia en el futuro cercano. Tiene usted grandes e importantes retos en favor de los colombianos, que la Colombia Potencia Mundial de la Vida, con el acompañamiento de nuestra Policía Nacional sea ese objetivo que se tiene que alcanzar con las acciones que estamos seguros está Comisión está emprendiendo y va a emprender en el futuro cercano, la Agencia de Seguridad Vial.

Hoy nos despeja usted muchas incógnitas que se habían tejido entorno a la Agencia, porque por aquí han pasado Proyectos que han buscado fortalecer la Agencia, porque a ninguno nos cabe duda alguna de la importancia y la trascendencia de la Agencia de Seguridad Vial dentro del Estado colombiano. Por eso, siéntase acompañada por esta Comisión, siéntase que son 13 hombres y mujeres dispuestos a acompañar esa gestión, a fortalecer esa gestión, a que todos los días sean más los recursos que se destinen para que se fortalezca el accionar de la Agencia en todos los rincones del país, porque el reto es grande, nuestra geografía nacional amplia y sin duda alguna, los procesos de formación y de cultura ciudadana serán determinantes para proteger la vida de los colombianos que rodamos por las calles de Colombia. A usted doctora Mariantonia, a todo el equipo que la acompaña, Coronel a usted, a nuestra Policía, y sobre todo hacer ese equipo Coronel con la Agencia de Seguridad Vial es muy importante porque los procesos ciudadanos acompañados de la autoridad son determinantes para que haya una verdadera cultura ciudadana que proteja la vida en las vías de Colombia. Gracias doctora Mariantonia a usted, a todo el equipo, felicitarlos y animarlos a seguir adelante. Gracias, señor Presidente.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Presidente, moción de orden, para darle paso a los invitados, no, digamos...

...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Sí, estamos acordando acá, hay 6 invitados, Senador Guevara, pero vamos a darle la palabra a tres, que tenemos acá priorizados. Doctor Alejandro Rubio Sabogal ¿se encuentra presente? Adelante, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

No hay necesidad de declarar la sesión informal, porque se aprobó dentro del orden del día, honorables Senadores.

El Doctor Alejandro Rubio Sabogal:

Bueno, muy buenas tardes para todos, mi nombre es Alejandro Rubio Sabogal, para quienes no me conocen soy periodista especializado, Director de una revista que se llama Publimotos, que ya lleva 29 años en el país, y Presidente de una asociación que se llama Asomocol. He tenido la oportunidad de estar en diferentes momentos en estos 29 años, tengo 62 y he montado más de 1.250 motos en prueba en la vida,

las pueden encontrar en los canales de redes sociales de Publimotos como en YouTube donde hay más de 1.600 videos y entenderán que tengo una experiencia más o menos buena, no soy el más experto. Y he estado en más de 50 países en el mundo andando en moto, mi historia es larga, y he tenido personas que han fallecido en mis manos, fallecido, que han dado su último suspiro.

Se ha hablado mucho aquí de los fallecidos, pero la verdad es un número, es un arbolito de un separador cuando estamos en medio de la vía en un trancón en Bogotá ¿qué será? “ah, un motociclista” y al ratico se nos olvidó. No estamos viendo el dolor que deja de verdad en su dimensión, porque familiares míos han fallecido en moto y yo tuve un accidente muy fuerte ahorita el 25 de febrero por un hueco aquí en Bogotá, que me dejó una lesión pequeña aquí y me cogieron puntos por varios lados, por dentro y por fuera. Y les digo una cosa, esos 22 fallecidos dejan hoy más o menos entre 70 y 80 lesionados permanentes de por vida. Y hay que ver qué es lo que pasa con un fallecido, con sus hijos, que no tienen un padre que los guíe ni que les ayude económicamente, o una madre cómo sufre por sus hijos, el dolor es inmenso, es una tragedia, porque lo he vivido en los hogares cómo se grita, cómo duele.

Qué hizo el Fondo Nacional de Prevención Vial o la Agencia Nacional de Prevención Vial o el Fondo Nacional de Seguridad Vial, la verdad les digo con todo respeto, nada, nada, no se ha hecho nada, intentos, discursos, campañas, no se ha hecho nada. Y en España el año pasado murieron 251 personas por accidentes de tránsito en moto, revísenlo por ahí en Google, y aquí vamos para 4.500, 4.600 fallecidos, es un escándalo a nivel de mundo, no se va a hacer nada este año ni el siguiente, señores, les digo la verdad. Y en esta Comisión Sexta, a mí me parece que es donde nacen las verdaderas políticas y no intenciones, sino realidades de que se baje la siniestralidad fallecidos o tragedia humana que pasa en este país. ¿Qué se hace con el tema de los huecos en las vías?, tiene que ser uno motociclista, no estar en campaña 6 meses antes y comprar una moto para decir que soy motociclista, hay que andar en moto y saber qué es lo que pasa con una grieta, con una doble placa de doble nivel o la junta de un puente desunida, cómo se puede caer de manera fácil y terminar debajo de las ruedas de un carro; y están falleciendo de manera alarmante mujeres, miren las cifras y verá, y la mujer sí que hace falta en un hogar para guiar los destinos de sus hijos ¿qué se hace por eso? Nada.

He propuesto que se hagan planes piloto porque hablo con todos los Presidentes de las ensambladoras personalmente, y hablé con funcionarios del Gobierno y me dicen “es responsabilidad de la industria” y la industria dice “es responsabilidad del Gobierno de turno” y se la pasan jugando pin pong hace 25 de años y no pasa nada. Es responsabilidad de todos. Y hay un tema aquí muy delicado, los que más fallecen son chicos que están entre 25 y 32, 35 años, y estos muchachos muchos, ustedes miren y no es por ser, causar un estigma a alguien, pero miren

los cajones naranjas de Rappi o esto, estos pelados vienen de hogares disfuncionales donde se les maltrata, donde hay agresión, donde se les trata de manera agresiva, por fin llegan a una edad y compran una motico de 4 millones de pesos, ellos no quieren respetar normas de tránsito, no es fácil. Y a mí me falta mucha educación vial, si a mí me van a reeducar no sé si me muera con malos hábitos, y trato de ser un motociclista ejemplar; una cosa es la educación en las primeras etapas escolares, que se ha dicho y lo he escuchado aquí hace 10 años y no ha pasado nada con la educación escolar para los niños, se dicen muchas cosas y no pasa nada con la reeducación para nosotros los que somos conductores. Finalmente, lo que hay es una tragedia humana y de por medio está la cantidad de costos para podernos mover.

Le subieron a la licencia de conducción hace poco a un millón de pesos, con argumentos de que los exámenes y las evaluaciones, no he visto el primer colombiano que lo rajen para un examen de conducción de carro o moto, no lo he visto, no lo conozco, y uno sabe que en países avanzados eso se toma muy en serio, eso no es no más darle una licencia de conducción a una persona así cómo así.

Y, si es tema como de costos, la revisión tecnomecánica está por las nubes con un tema del SICOP, mírenlo ustedes, subieron la revisión tecnomecánica altísima, tiene una diferencia muy pequeña con la revisión de un carro y un carro tiene un trabajo enorme para un CDA, comparado con una moto. Y ahora vamos a mirar el tema del SOAT, claro Fasecolda hace lo que le corresponde hacer el Presidente de turno y he hablado con algunos, dicen que el año pasado estaban perdiendo 300.000 millones de pesos, quién certifica eso, ¿quién?, ellos pueden decir 300.000, 400.000, 500.000, un millón de pesos, ¿quién lo certifica?

Aquí hay cruces que no coinciden con las cifras de lesionados y fallecidos, una Entidad dice una cosa y otra dice otra, no se sabe cuál es la realidad. Y el SOAT, el año pasado se le bajó por un descuento del 50% a las motos que más se venden que están entre 100 y 200, que representan casi el 90% de las motos de este país, le bajaron, y ahora lo más probable, en el Plan Nacional de Desarrollo quedó que hay que manejar la sostenibilidad del SOAT y ya se dice a grito entero que le van a descontar, le van a quitar el descuento del SOAT porque hay que sostener el bendito SOAT. O sea que de 215.000 que se paga actualmente, vamos a resultar pagando 650 o 700.000 pesos por el SOAT. Para qué sirve el SOAT si yo tengo una EPS, 25 millones de colombianos pagamos EPS; que hay un déficit en el Estado, eso es decisión de los que están en el Congreso, mirar qué se hace con ese control político a eso. Y esto no es de este gobierno, y esto no es, perdóneme, de la Directora que está aquí de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, esto viene de todos, el mismo discurso. El tema del SOAT viene montado hace 35 años, aquí en Chile cuesta el 20, 25% de lo que cuesta en Colombia y me llegaron unos audios de Nicaragua, no lo he podido publicar porque no me han autorizado, donde

también el costo está alrededor del 30% comparado con Colombia. Por qué se le cobra a las personas que tenemos EPS, en ninguna parte de la ley ni la norma dice que a mí me deben de excluir por un accidente de tránsito en la atención con la EPS. Y si tengo una medicina prepagada o tengo una póliza todo riesgo con el vehículo, hay una parte que también me cubre mi salud, 25 millones de colombianos, luego uno no entiende por qué existe el SOAT, y ahora le pretenden desmontar el descuento.

Pues en el 2010 hice la primera y única marcha nacional o caravana o manifestación que se hizo cuando estaba Andrés Uriel Gallego vivo y estos años después vamos a hacer una segunda movilización, que la vamos a hacer este sábado a nivel nacional, ya van más de 30 ciudades, por el tema del SOAT. Nosotros no estamos de acuerdo con el SOAT, estamos de acuerdo con una verdadera póliza que tenga unas coberturas de verdad, no estamos de acuerdo con el SOAT como está y mucho menos de que le vayan a descontar el 50% a las personas, que son las de más escasos recursos económicos. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, doctor Alejandro Rubio Sabogal, de Asomocol. Rodrigo Arturo Martínez Navas, él viene de Asociacar. Ojalá cuando vayan a intervenir no se extiendan mucho en el uso de la palabra y se presenten debidamente de dónde vienen, etc. Siga, doctor Rodrigo.

El Representante de Asociacar, Doctor Rodrigo Arturo Martínez Navas:

Gracias señor Presidente, cordial saludo a todos los Honorables Senadores y Senadoras, al personal de la Policía Nacional, mis respetos.

Asociacar representa los Centros Integrales de Atención, que son entidades como los centros de diagnóstico automotor, las escuelas de enseñanza automovilística, denominados organismos de apoyo a la autoridad de tránsito. Todos ejercemos una función pública delegada por el Estado colombiano y por eso es que los certificados, los documentos que expiden, son documentos públicos por naturaleza. A la señora Directora le quiero hacer dos peticiones respetuosas; una derivada de la función que desarrollan las escuelas de enseñanza automovilística. En una de las intervenciones se manifestó que el 20% de los nuevos conductores infringían las normas de tránsito, realmente es el 30%. Cuando usted coteja los datos del RUNT con los datos del SIMIT, cada año siguiente a la expedición de las licencias de conducción, el 30% infringe la norma, ustedes deben tener conocimiento claro de esa problemática. Y el problema no es que para ahí, es que es acumulativo, y ese mismo del 2018 con licencia nueva, en el 19 la infringe, el 20 y el 21, se le hizo la trazabilidad de los tres años siguientes y es acumulativo con los 19 y así sucesivamente. Esto pone de presente, señora Directora, un problema delicado que no solo atañe a la vigilancia y control que ejerza la Superintendencia de Transporte, sino de manera especial a una

intervención de parte de la Agencia. Desde la Ley 2283 de este año, se estableció una actualización de la malla curricular de quienes debían actuar como formadores de esos nuevos conductores y ese tema ha quedado quieto y no solo esta legislatura sino de las legislaturas anteriores y es muy importante que de la mano del Ministerio de Transporte se haga una adecuación clara de cuál debe ser el perfil de esos formadores de conductores, de esos profesores de las escuelas de enseñanza automovilística. Y el segundo llamado, los centros integrales de atención hacen la reeducación del infractor para obtener el descuento en la multa de tránsito. En la Ley Julián Esteban se estableció, señora Directora, que la Agencia Nacional de Seguridad Vial junto con otras entidades del Estado deben articular y establecer los lineamientos para especializar el curso al infractor. Hoy día tenemos en los salones de todo el país de los centros integrales y de los organismos de tránsito que dictan curso a los infractores para el descuento, mucho reincidente, o sea, personas que ya van dos, tres, cuatro, cinco o diez veces a hacer cursos en un mismo año y pues, digamos, que se pierde la naturaleza o la razón de ser de esa función pública. ¿Qué establece la norma? que es la que pido por favor que la Agencia lidere, y es que los cursos sean especializados por tipo de infracción, tipo de licencia de tránsito, de tal forma que los centros integrales de atención y los organismos de tránsito que dictamos cursos a los infractores, podamos ir un poquito más allá en la casuística de este infractor en Colombia, esos dos elementos contribuirán notoriamente, señora Directora, a fortalecer el tema de lo que tanto han hablado aquí esta mañana los señores Senadores y es la educación vial. Esos dos ejes hacen parte de la educación vial, el primero como formación del futuro conductor y el segundo, como reeducación del infractor, que ya cuenta con una licencia y no cumple la norma de tránsito. Básicamente es eso. Mil gracias por la invitación.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, doctor Martínez. Gerson Vargas Valdeleón. Sr. Biter.

El Doctor Gerson Vargas Valdeleón:

Muchas gracias por la oportunidad de poder permitirme hablar, mi alias, digámoslo así, es señor Biter, yo soy un influenciador de tránsito y transporte, de hecho cree al influenciador de tránsito y transporte que tiene un poco más de 2 billones de seguidores en los cuales son totalmente conductores, no soy un influenciador de bailecitos o chistecitos, sino que me he focalizado en lo que tiene que ver con, precisamente, la seguridad vial, precisamente con el conocimiento, que conozcamos nuestros deberes pero también nuestros derechos y que los podamos expresar de forma eficaz. Yo creo que aquí nuestros honorables Congresistas conocen esta Ley y más si es de aquí de la Comisión Sexta, la Ley 769 de 2002, creo que pues obviamente la debemos conocer y es el Código Nacional de Tránsito. Resulta que este Código Nacional de Tránsito tiene más de

20 años (viejo), es obsoleto, y en el cual de pronto consideramos que no tiene que ver nada con la seguridad vial, pero para mí y creo que un poco más de 20 millones de conductores que somos a nivel nacional, consideramos que ésta es la Biblia del conductor y si la Biblia del conductor lo que nos guía, lo que nos dice cuál es el camino que debemos seguir como conductores y no ser simplemente conductores sino conductores profesionales está desactualizada, pues la verdad yo no sé a qué estamos jugando. Yo pediría, de pronto, a los que me están escuchando acá, a los que tienen el poder para hacer cambios en la Ley, que modifiquemos este Código de Tránsito porque de verdad es nuestra guía y si está obsoleto pues con razón tenemos tantas fallas, tantas faltas como conductores.

Quisiera también aprovechar para, aquí ya que está el Coronel y discúlpeme, no me tome a mal, pero se han presentado abusos de autoridad que creo que esto también tiene que ver con la seguridad y generalmente puede ser por falta de capacitación o que los mismos policías de tránsito no tienen el correcto conocimiento y a veces los conductores se sienten oprimidos, sienten que no les respetan sus derechos y por esta razón pues se presentan situaciones que lastimosamente pues no llevan a nada bueno. Así que yo creo que todo está enlazado, el Código de Tránsito, hacer un nuevo Código de Tránsito que sea claro, que no vaya a la malinterpretación de algunas autoridades y también, tengo que decirlo, de conductores, pues creo que vamos a tener o vamos a saber exactamente cuál es el camino a seguir con la seguridad vial y con todo lo que incluye este tema de tránsito, de movilidad, de transporte.

Y, ya para finalizar, quisiera hablar de una ley que salió el 5 de enero de 2023, o sea este año, que fue firmada por el mismo Presidente de la República, el cual iba a ser un logro para todos nosotros como conductores, y estoy hablando de la Ley de la póliza gratuita de daños materiales. Para dar un resumen, resulta que el año pasado con la Ley Julián Esteban, se le quitó la autoridad, digámoslo así, a la Policía de Tránsito o a los Agentes de Tránsito para que hicieran los croquis cuando pues había un choque simple, entonces en esta ocasión lo que va a pasar si de pronto no lo sabíamos, es que si hay un golpe, ya sea entre una moto, un carro, un taxi, una moto, lo que sea, ya no pueden esperar al agente de policía de tránsito, o lo solucionan en ese momento o toman las fotos, la evidencia y se tienen que ir porque pues eso es obstruir la vía, qué pena. Entonces ¿qué pasa?, si en dado caso no se mueven, más bien el agente policía de tránsito va a llegar es a hacerles comparendo por estar ahí obstaculizando la vía. Entonces ¿qué pasó? creo yo que en respuesta a esa situación salió la Ley del 5 de enero donde iba a ser gratuita para todos los conductores que tuvieran vehículo y al momento de hacer la revisión técnico mecánica les iban a dar esta póliza, fue un logro, estuvo firmada, se iba a cumplir, pero algunos intereses por parte de algunas personas no quisieron que esto pues se llevara a flote. Entonces, yo estoy haciendo una simple invitación, que se pueda retomar el tema aunque la Corte

Constitucional haya dicho que esto perjudicaba algunos centros de diagnóstico, pues considero que eso no es así porque en el 2015 nos estaban cobrando este seguro, nos lo vienen cobrando, pero a la fecha 2023 todavía no tenemos ese seguro. Entonces no es algo que los CDA estén pagando, es algo que nosotros venimos pagando como conductores cada vez que hemos hecho la revisión técnico mecánica, prácticamente haciendo una suma de estos años es más de 1 billón de pesos, dónde está ese dinero, dónde está esa inversión que se supone que es para esta póliza, que lo que ayudaría, y tengo que decirlo, lastimosamente hay muchos conductores que no se saben controlar en las vías, si hay un choque de latas hemos... no sé si han visto videos donde se enfrentan entre conductores y yo creo que esta póliza iba a salvarnos de esa situación y eso es seguridad vial.

Entonces, consideraría que por favor se pueda hacer una petición en la cual se pueda retomar nuevamente este tema. Así que vuelvo a comentar estos tres puntos, tenemos que reorganizar el Código Nacional de Tránsito, está obsoleto, son más de 20 años viejo; segundo, no solo hablemos de la capacitación de los conductores, creo yo que nuestras autoridades de tránsito también deben ser más profesionales aún; y tercero, este logro que lastimosamente se vino abajo, que es la póliza gratuita para casi 15 millones de conductores, que nos iba a evitar enfrentamientos cuando hubiera un choque simple. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias, Sr. Biter. Y, por último, Miguel Andrés Forero de Motocultura.

El Presidente de la Fundación SOS Motocultura, Señor Miguel Andrés Forero:

Bueno, buenas tardes a todos, como lo dicen, yo soy el Presidente de la Fundación SOS Motocultura. Un llamado de auxilio a una Motocultura que hace falta en Colombia. Soy uno de los líderes de motociclismo en la ciudad de Bogotá, trabajo con ese equipo de trabajo que ven allá que son unos expertos, falta uno que por allá está en España trabajando también. Pero vengo a contarles una triste historia, una triste historia es que soy representante de víctimas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, elegido por elección popular durante un período de 4 años y ustedes pueden creer, no conozco a la Directora, no han querido presentármela, ni siquiera, ni siquiera nos han invitado a una reunión, donde esto es un cargo honoris causa y lo eligieron muchísimos motociclistas, como decía por acá, muchos motociclistas que nos siguen también en unas redes sociales muy grandes y que han creído en nosotros. Soy también promotor de seguridad vial de la seccional de tránsito de Bogotá, armé un curso que se llamó Promotores de Seguridad Vial, donde decidimos capacitar a esos motociclistas que sinceramente tenían unas malas nociones a la hora de conducir, y de esos grupos que teníamos, 101 personas que tenían 27 accidentes fatales al año, logramos después de ese curso reducirlos a cero;

¿y saben qué hicieron?, cambió la administración, cambió todo y se olvidó.

Hoy vengo no a pelear contigo, vengo a decirle “ayúdenos”, y también vengo a decirles a todos los que están acá. 50 años de conflicto armado y tenemos más muertos por accidentes viales, de todo aspecto, motociclistas, peatones, conductores de vehículos. Esto es una enfermedad, esto es peor que el Covid y se los digo, en cada casa una persona ha tenido un accidente de tránsito, un familiar, un conocido, esto es como la gripa prácticamente, les va a pasar esto.

No más campañas de payasitos, a mí no me sirve una campaña de payasitos, saben...les voy a hacer una pregunta acá, perdón, yo me salgo de todo este parámetro, ¿quiénes les enseñó a conducir a ustedes?, un familiar, un amigo o cuántos fueron a una academia de conducción. Les puedo decir bajo un estudio, el 90% son empíricos, si ven y se ríen, tengo razón, el 90% de los conductores son empíricos. Si yo les dijera en estos momentos que tengo un bus, les voy a pagar todo para ir a Melgar, pero yo aprendí a manejar hace 10 minutos, tengo mi licencia de conducción, pero resulta que yo no hice todo el procedimiento, ¿ustedes se subirían conmigo?, exacto, cuántas personas tenemos en las calles que no saben conducir y lo sacaron. Y ¿saben por qué?, porque resulta que acá no hay un espacio de idoneidad dónde enseñarle a conducir a la gente, muy pocas academias de conducción lo tienen, acá te enseñan detrás del campín o arriesgando la vida de otros en la calle. Saben ¿cómo sacan una licencia conducción?, lo sacamos en Séptimo Día hace poco y le puedo mostrar todas las cámaras ocultas, te entregan una licencia conducción solo con pagar y solo vas y colocas la huella y te vas porque tú dices que ya sabes conducir, es complicadísimo esto.

¿Qué está pasando con la accidentalidad vial?, los afanes, los trancones, gente que tiene muy poca práctica a la hora de conducir, pero no solo el de la moto, ni el del vehículo porque yo creo que ninguno sale con la mentalidad de matarse, si se atravesó el peatón y usted sabe conducir muy bien teniendo el peatonal ahí a 2 metros, el güey con la vía, una pintura que no es antideslizante, una pintura que no es antideslizante. Me gustaría que ojalá alguno se subiera conmigo en una moto y se subiera por la calle 13, una vía que produce 4 fallecidos nueve cero uno al mes y ni siquiera le mandamos una señal de alerta para tapar los huecos de la ciudad, si estamos pensando en salvar vidas. Colocamos cámaras salvavidas donde no deben haber cámaras salvavidas. Que me muestren el estudio donde esas cámaras salvavidas de verdad han salvado vidas, ¿saben lo único que han hecho?, multar a la ciudadanía, quitarle la plata a la ciudadanía; ¿y para dónde van estos recursos?, me gustaría saberlo.

Yo vengo a pedir es un SOS por la seguridad vial, un SOS. Mire Directora, espere que acabe de chatear la Directora, perdón. Le quiero invitar a una cambiatón de cascos, yo solo con mi grupo de trabajo, 3 meses, ¿sabe cuántos cascos hemos cambiado?, 7.500 para romper un Guinness Récord,

y ni la Agencia, ni la Secretaría de Movilidad, ninguna entidad donde nos apoye a decirle a la gente que no ponga un casco por cumplir una norma sino más bien piense en su seguridad, que ese casco le puede salvar la vida, que los accidentes que hay en vía con motocicleta, si hubieran tenido un buen casco hubieran salvado su vida y nadie nos ha querido ayudar, estamos solos. Pero tenemos un poco de recursos en la Agencia Nacional de Seguridad Vial y ni siquiera son destinados de verdad para campañas que salvan vidas. Tengo dos container y ¿sabe qué iba a ser, Directora?, se los iba a colocar al frente, con más de 7.000 cascos, colocándole un nombre, “Le salvamos la vida a Juan, a María”, les damos el casco al 50% con la empresa privada y nos gustaría que tuviéramos apoyo en esto.

En el tema de una póliza, el SOAT, logramos reducir un SOAT al 50%, muy bien, pero nos siguen estigmatizando que nosotros no queremos tener SOAT, la invito a que vaya a Bahía Solano, que vaya acá a Mesitas del Colegio, no tienen organismo de tránsito, nadie, allá hace todo el mundo lo que quiera, pero las ciudades donde sí estamos cumpliendo la norma que son las ciudades grandes, va a ver cuántos se arriesgan a salir sin SOAT, ¿por qué?, porque la multa puede valer un millón de pesos, yo prefiero comprar el SOAT si vale el 50%. Pero a donde se está viendo la accidentalidad, donde no portan el casco, donde no respetan es en esos lugares donde no hay organismos de tránsito. Es indispensable, si un SOAT no está sirviendo ¿qué queríamos hacer?, yo preferiría acabarlo y buscar otro método para que la gente de verdad tenga un respaldo a la hora de un accidente de tránsito.

Les doy gracias, muchos me conocen acá, doctora Soledad usted que ha batallado conmigo en el tema de seguridad vial, acá a la gente del MIRA también los he visto y algunos que he visto, escuché la intervención de acá del Partido Verde, usted tiene toda la razón, las campañas de payasito no sirven, acá necesitamos es salir a salvar vidas, la gente se nos está matando, o dígame cuántos funcionarios han salido a pedirle disculpas a la gente por culpa de un hueco sabiendo que ya hemos reportado este hueco, cómo es posible que los motociclistas de la ciudad tuvimos que salir a tapar los huecos de nuestro bolsillo para salvar vidas, a marcarlos, dónde está la responsabilidad.

La póliza, la póliza sí es indispensable para este tema de la revisión tecnomecánica que tenían que dar la póliza, muchos no tienen para pagar una póliza, pero los accidentes son graves y esto ayudaría a muchísima gente, pero sigue en el cobro hay un piso y un tope, un piso y un techo es, y ese piso y techo es que siguen cobrando, le subieron, pero ahora no van a dar la póliza, entonces qué vamos a hacer. No es con el ánimo de atacarla, es con el ánimo que trabajemos. Acá tiene un guerrero con una tropa grandísima a nivel nacional, lo mismo para la policía, el tema de persecución que hay, una...usted ha visto ahorita lo de las calcas, cuándo yo he visto a la policía de tránsito salir a decir “oiga, desvirtuemos este tema”, nos tocó ir a buscar al Viceministro de

Transporte para que nos diera una circular y yo no sé si ya salió doctor Biter, no ha salido y seguimos en espera. Ustedes saben diciembre lo bonito que es para las autoridades de tránsito, muy bonito, los patios llenos, patios donde usted le cobran...llevan siete motos, un vehículo, y por cada moto le cobran casi 165.000 y cada moto paga independiente, entran...les muestro la investigación...tres veces a los patios, cuánta plata se hace una grúa en un día y quiénes son los beneficiados de todo este tema. Me despido, mil gracias y acá un servidor más. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, Miguel Andrés. Muy importante todas las intervenciones, creo que se lleva usted unos apuntes, doctora Mariantonia y Coronel Diego Mauricio, para tener en cuenta. Hay un debate importante en el país sobre el tema, incluso los voy a invitar que el 11 de diciembre tenemos una audiencia pública sobre un Proyecto de Ley de autoría del Senador JP Hernández del cual yo soy ponente, para regular el tema de las motos en el país. Parte de lo que decía aquí el señor Miguel Andrés sobre el tema de las grúas y los patios y parte sobre una inequidad que existe en el tema con los usuarios. Entonces, los voy a invitar a que demos ese...primero, una audiencia Pública para escuchar sus inquietudes y que así podamos ajustar el Proyecto a que esté bien organizado y con las opiniones de todos. Entonces ahí quedan invitados para el 11 de diciembre a las 9 de la mañana acá en la Comisión, 11 de diciembre.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Pablo Valbuena de Fenaltax. Por favor, mil excusas, Presidente

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante Pablo, pero corto, por favor, y la Senadora Sandra también está pidiendo la palabra.

El Representante de Fenaltax, Sr. Pablo Hernán Valbuena Ariza:

Muy buenas tardes. doctor Jorge Eliécer, gracias por la invitación...

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Permítame un segundo. Miguel Andrés, cómo estás, un saludo muy cordial, Sandra Jaimes, Senadora. Quería primero decirle que lo estábamos escuchando muy atentamente y que gracias por esos aportes que acabó de hacer en la Comisión y que muy respetuosamente le solicitaría, nos pudiera usted hacer llegar a la Comisión Sexta, muy concretamente desde esa organización que usted tiene tan importante, que a veces la buscan cuando los requieren pero cuando ustedes requieren nunca tienen respuesta, para que por favor nos hiciera llegar un documento a la Comisión Sexta sobre las propuestas que ustedes tienen, muy precisas, frente a la problemática que ustedes, este gran sector sufre en el tema que ha planteado acá. Entonces le hago esa

solicitud acá dentro de la Comisión Sexta. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Tome por Secretaría, Secretario, la petición de la Senadora, para que le hagan llegar a la Comisión los puntos. Senador Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias, Presidente. Sí, sumarme a la iniciativa, yo creo que ese tema de cambio de casco debe ser una prioridad para salvar vidas y si podemos de manera institucional buscar una salida con el gobierno, las entidades territoriales para que sea una política de estado, pues fabuloso. Y también, Presidente, presenté una proposición para conformar una comisión específica, ojalá integremos todos para hacerle seguimiento a este tema de seguridad vial, para que no quede aquí en este debate, sino que podamos, en la medida de lo posible, desde las regiones, desde los temas que hemos venido analizando poder integrar esta Comisión y hacer de este tema un tema más cercano, Directora, y con todo cariño y respeto pues cuente aquí para apoyarla con los Senadores de la Comisión Sexta. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, Pablo.

El Representante de Fenaltax, Sr. Pablo Hernán Valbuena Ariza:

Bueno, muy buenas tardes, gracias Senador Jorge Eliécer por la invitación, doctora Maríantonía la felicito porque recibir palo es muy duro, pero es por el bien de todos. Mi Coronel muchas gracias y al doctor Esteban, porque siempre ha sido un abanderado del taxismo, gracias por sus aportes. Mi nombre es Pablo Hernán Balbuena Ariza, soy el Director Ejecutivo de Fenaltax, que significa Federación Nacional del Taxismo, soy el Subgerente de Taxis Libres y Gerente de Telecooper y miembro de la junta directiva de Grupo Carrera.

Nuestro sector obviamente que también tiene muchos problemas, pero definitivamente al unísono, estoy de acuerdo con que la solución es la educación y definitivamente como lo decía el doctor Pedro y Esteban, vamos a hacer un proceso también de reestructuración, de reingeniería en nuestro sector, o sea, el tema no es de hablar duro ni de hacer manifestaciones que perjudiquen a la ciudadanía, ese no es el camino, el camino es la educación. Compartiré posteriormente con varios de ustedes todo el plan estratégico que tenemos en torno a esa reingeniería que vamos a hacerle al sector porque la manera de competir contra la ilegalidad es esa, cambiando, teniendo conductores uniformados, que es nuestro objetivo, profesionales, con unos vehículos modernos, le apuntamos también al tema de las tecnologías limpias, a la electrificación, estamos trabajando en ello, y por supuesto, también de la profesionalización de los conductores, ese es

el mensaje que quiero enviarles hoy, agradecerles la oportunidad que me han dado en este momento, no quería pasar desapercibido porque el taxismo es un sector muy importante, formamos parte de 500.000 familias que dependen de este sector, más toda la cadena de valor y tenemos una participación del producto interno bruto del 2%, una cifra nada despreciable. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Pablo. Muchas gracias señora Directora Maríantonía por su presencia, yo no creo que ninguno de los compañeros la haya estado acusando a usted de todo lo que pasa en materia de seguridad vial, pero sí que se lleve los apuntes de lo que está pasando a nivel nacional y tome usted las medidas del caso... Una propuesta del Senador Guido. Señor Coronel, muchas gracias por su presencia, estaban aquí puntuales cumpliendo con el compromiso de la Comisión. Señor Secretario, siguiente punto del orden del día, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Está el Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, pero... no por la hora, pero es que no nos han dado respuesta. Yo intervine y no se dio respuesta, entonces cómo es el debate.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Senador Esteban, ¿usted le hizo alguna pregunta a la Directora?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Claro, muchas.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Ah, ok. Sra. Directora.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Hay unas proposiciones, Presidente. También para someterse a consideración las proposiciones, Secretario.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

La mía, precisamente el tema es sobre la relación con la Agencia Nacional de Infraestructura y frente al tema de los puentes peatonales, ¿qué se puede hacer en ese sentido?

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Venga, el tema con el tiempo es precisamente porque se está desbaratando el quórum y hay varias proposiciones para aprobar. Entonces, si se comprometen a quedarse aquí hasta el final, entonces... es correcto, así es. Adelante, Directora.

La Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora Mariantonia Tabares Pulgarín:

Bueno, buenas tardes, voy a tratar de resolver de manera sucinta parte de las dudas que se me expresaron. Con relación a los temas de educación vial que varios me plantearon, también responderles y creo que la doctora Soledad lo tiene claro, sí estamos trabajando con educación de menores, tenemos en este momento la oferta con el plan de movilidad escolar que está para cierre mañana, entonces sí estamos trabajando con los niños en el tema de educación vial, para que quede ese tema claro.

Con el tema de las cátedras tener claro que la Ley 1503 de 2011, no habla de que se hable de una cátedra específica, más nosotros como Agencia Nacional de Seguridad Vial sí hemos establecido un compromiso y ese compromiso ha sido con nosotros para que en los 32 departamentos estemos articulando los planes de movilidad y en ese sentido, los planes de movilidad escolar vienen con énfasis en seguridad vial. Por ese lado. Con una pregunta que me hicieron con relación al convenio suscrito con Medicina Legal, informarles que el convenio ya está en estudio por parte de Medicina Legal para Suscripción, pese a que no hacía parte del cuestionario que me realizaron, es importante que sí tengan esa información ahí.

Con relación al aumento en cifras de siniestralidad vial, creo que, no sé si de pronto se dio lugar a error mi diapositiva, pero hice los comparativos, incluso hablé de que había un aumento general, pero que estaba hablando de los meses del año en los cuales hemos registrado una disminución en materia de siniestralidad vial, que son los últimos tres meses del año, entonces las cifras han disminuido en estos 3 meses, para que tengan claro el comparativo que se hizo.

Con relación a lo que me propones de la unión de recursos, pues obvia... no hacía parte del cuestionario, pero yo lo consultaré, lo elevaré, no depende eso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, poder definir en qué distribuyen los recursos otras entidades del Estado, pero se elevará obviamente la situación con relación al Ministerio de Transporte para ver en qué podemos trabajar.

Adicionalmente, con relación a los temas de tecnología, yo les presenté las propuestas de lo que estamos terminando con el año, nosotros estamos estructurando para ver qué tenemos para el próximo año, yo sí soy una abanderada de los temas de tecnología, considero que tenemos que evolucionar y nosotros sí estamos pensando en tecnología y tenemos también una partida presupuestal disponible para eso, para que lo tengamos en cuenta.

Adicionalmente, con el tema de la discapacidad, es importante que sepan que desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial nosotros tenemos un equipo y el equipo se llama Enfoque de Género y Diferencial, dentro de diferencial está incluido todo el tema de las discapacidades que no únicamente son motrices

sino todo tipo de discapacidades, entonces tenemos un equipo de trabajo para todo el tema.

Adicionalmente, con relación a las propuestas estructurales de educación en seguridad vial, sí, consideramos que es un tema de salud pública y nosotros estamos trabajando inclusive con las organizaciones que mencionaban ahora, con la doctora Gina Tambini nosotros tuvimos reuniones previas a las reuniones que ustedes tuvieron, sí estamos trabajando con ellos. Aparte, generarles adicionalmente, con relación a los conceptos que se encuentran pendientes, haremos la verificación y la validación, para saber si existe algún compromiso por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que tenga que ser resuelto.

En regla general, consideraría que con esto puedo resolver gran parte de los cuestionamientos que me realizaron. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

¿Queda satisfecho, Senador Esteban? Adelante.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Yo quiero decir que, bueno ese tema de que no está en el cuestionario y eso, pues yo creo que estamos hablando es de un debate en general doctora; y segundo, más de que la respuesta se acuerda que nos llegaron ayer a las 5 de la tarde, entonces es importante que usted lo tenga en cuenta. Y lo segundo, más que una pregunta hacia el Gobierno nacional, que precisamente también va a depender mucho de nosotros y en el presupuesto nacional, el próximo presupuesto pues podamos nosotros propender de que haya más recursos para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, yo lo que creo es que ya depende es de usted y es mi invitación a que tenga una actitud más proactiva que los otros directores, no solamente estoy diciendo de este gobierno, sino de todos los gobiernos, en el sentido de esa coordinación que debe haber con la ANI. Entonces, ejemplo, Director de la ANI creemos nosotros que en este punto importante en el municipio de San Vicente de Ferrer se necesita un intercambio vial o un puente peatonal que me mitigaría la accidentalidad en este y en este sentido, yo creo que eso también le serviría mucho a lo que nosotros estamos buscando, que es acabar con esta problemática. Muchas gracias.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Una última inquietud, Presidente, excúseme.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Senador Guido, adelante.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

No, yo preguntaba señora Directora, señora Directora, ¿cuál es el criterio de inversión en los distintos sectores del país? No le voy a pedir que conteste ya, pero luego le mandaré un derecho de petición, tranquila. Porque es que están claramente identificados los municipios, las ciudades, las

capitales, los sitios donde hay más accidentalidad vial. Y uno, de acuerdo con el informe, ve que las inversiones y los planes y programas pedagógicos de cualquier tipo, en los distintos espacios territoriales, salen un poco al arbitrio de alguien, que no sé quién será, pero no responde esa inversión, por lo que se ve ahí, a los imperativos derivados de aquellos sitios o ciudades donde hay más accidentalidad vial. Yo luego le preguntaré por un derecho de petición, porque si bien...*(03:35:21) no tiene mucho presupuestado, sí tiene bastante plata y hay que mirar dónde se está invirtiendo y mirar hasta donde esa inversión está reflejándose en la disminución de accidentalidad y de muertos por estos... de tráfico. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Pero... ¿es sobre lo mismo, Senador Guevara?

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

No, una pregunta porque no hubo respuesta en la intervención que ella realizó. Con todo respeto, nosotros vamos a insistir, Directora, en la obligatoriedad de la cátedra de seguridad vial, es una cátedra que está por ley, la Ley 222 de 2022; allí establece la obligatoriedad que complementa la Ley del partido MIRA de hace más de 12 años y la invito a que podamos construir con el Ministerio de Educación esta cátedra, que a ciencia cierta es la que va a salvar vidas en el país. Entonces esa es la invitación y me gustaría que se refiriera sobre la cátedra, Directora. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, Senadora.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

En el mismo sentido del Senador Carlos, quiero señalar que efectivamente sí hay una formación en seguridad vial, doctora, que en el artículo 56 de la Ley 769 de 2022, el Código Nacional de Tránsito, establece la obligatoriedad de la enseñanza y se establece como obligatoria en educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos en la presente ley. Por tanto, reitero y me uno a las palabras del senador Carlos, sí hay en la ley que esta cátedra sea obligatoria y se dé desde los primeros años en las instituciones educativas. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, doctora.

La Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora Mariantonia Tabares Pulgarín:

Listo, no, tendré en cuenta todos los requerimientos que me están haciendo. Como ahí para acotarle de pronto al Senador, no sé si de pronto ahorita no fui clara, yo les decía que mis puntos de priorización dependen de cifras del Observatorio, pero con mucho gusto yo esperaré la solicitud y conversamos

y revisamos al respecto y los puntos que tengamos que tocar, los vamos a conversar. Muchas gracias a ustedes por abrirme este espacio, yo me siento acogida; para mí es importante este proceso de construcción, ustedes bien saben, lo conocen todos, es poco tiempo, pero para mí es necesario uno empezar con esos procesos desde el inicio, porque eso es lo que va a permitir que podamos fortalecer. Yo sí creo que esto es un tema de país, yo no me tomo nada de la Directora de la Agencia, porque finalmente los funcionarios somos temporales, esto va y viene, la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la que queda. Entonces, yo les agradezco mucho este espacio, le agradezco al doctor Pedro por esta invitación, le agradezco mucho al Presidente que me haya convocado y espero que éste sea un espacio para que nosotros podamos seguir construyendo país, que finalmente es lo que me interesa a mí en este momento, con mi liderazgo desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Mil gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Sr. Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, ¿va a poner en consideración la aprobación, si quedan satisfechos los Senadores?, ¿o se aplaza esa votación? Satisfechos, señor Presidente. Avanza, proposición...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Siguiente punto del Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

La creación de la subcomisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con prioridad a la doctora Soledad Tamayo, que quiere estar ahí.

De conformidad al artículo 63 de la Ley Quinta (5ª) de 1992, la mesa directiva solicita la creación de la subcomisión de seguimiento a todas las actuaciones de la Agencia de Seguridad Vial, para rendir un informe mensual a la Comisión y a la Plenaria por los avances y ejecuciones. Solicitamos a esta subcomisión, primero, que esté acompañada por la comisión en pleno de esta Comisión, la Contraloría General, la Procuraduría, la Fiscalía, la Directora, Dirección de Tránsito, Superintendencia de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Medicina Legal, Ministerio de Educación Nacional y otros.

Del equipo del Senador Guido han presentado una proposición aditiva para la sesión del día de mañana, de excluir por este momento la citación, que era invitación a los operadores de telecomunicaciones, que quede excluida de la invitación, para que sea un debate totalmente institucional inicialmente.

Hay una proposición ya aprobada para el debate de mañana de MinTIC, donde se incluía la invitación a los operadores de telecomunicaciones; para el debate de mañana queda excluido, para que pueda interactuar el Ministerio con el citante.

Tercera proposición: Citar al Director de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, que rinda informe sobre la situación de la ruptura del Jarillón Cara de Gato y la afectación de La Mojana. Julio Alberto Elías Vidal.

Tres proposiciones, ¿alguna se me queda?

Una, un momentito, dos, tres... sí. Cítese a control político al señor Ministro de Transporte, el Director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, respecto a la problemática de Controladores Aéreos en el país. Presentado por el Senador Guido Echeverri.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Con su venia Presidente, yo preferiría que esa citación de Aerocivil, únicamente se cite a Aerocivil, a la Superintendencia de Transporte, no al Ministro, sacar al Ministro de ahí, ¿sí?, por favor.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Queda excluido, por petición del solicitante, que sea exclusivamente el Director de la Aeronáutica Civil.

También hay una proposición aditiva para el proyecto de la audiencia pública, que se va a ser referente a la Ley de “No más abusos de las motos”, para que esté la Superintendente de Transporte, el Presidente de Asomocol, Alejandro Rubio; el Director de la Fundación Ciudad Humana, Ricardo Montezuma; los clubes de motos y asociaciones que quieran estar en esa...

Hay cuatro proposiciones leídas y establecidas. Hay una solicitud respetuosa del Senador Esteban Quintero, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, Senador Esteban.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, varias cosas: La primera es que, no es con el ánimo de boicotear el orden de la sesión y mañana estaremos acá, obviamente, en la Comisión y en el debate, pero me puede certificar ¿cuándo se anunció que había debate mañana para el Ministerio de las TIC? Es que según entiendo, se había mandado un orden del día, en donde había para el miércoles citación a Invías, después nos dijeron que hiciéramos caso omiso a esa citación, ese debate es de la doctora Soledad y mi persona, hicimos caso omiso, ¿y cuándo se citó para el debate de las TIC?, porque eso es importantísimo en materia de nuestra preparación de los debates.

Lo segundo, lo segundo: Existen dos proposiciones aprobadas por la Comisión, nuestras o mías, una es para el debate de plan de alimentación escolar, y dos del ICETEX. El Presidente y algunos compañeros firmamos una proposición para hacer debate precisamente al Ministerio de Educación, entonces para mirar si están dentro de las proposiciones, ¿ahí

está dentro de las proposiciones esa proposición ¿Secretario?, ¿está ahí?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, Sr. Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Entonces es para que se me incluyan estas dos proposiciones, que eran dos debates diferentes, se me incluyan en el cuestionario de este debate del Ministerio de Educación y quede un solo debate.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, Senador. Sr. Senador, la instrucción de la mesa directiva, como hay muchas proposiciones frente al tema de transporte, la mesa directiva ha querido juntar varios temas, a ver si somos capaces de hacer una agenda de un día completo de las proposiciones de transporte; y esto, que es de educación, se van a incluir en el debate del PAE, que usted ha referido; y tres, el Presidente Gustavo Moreno, viendo la urgencia de la propuesta de la subasta 5G, como Presidente de su partido y... en marcha, solicitó que el día miércoles, desde el día jueves, se citara al Ministro de TIC de manera urgente, para conocer sobre la subasta; por eso se cambió el día del debate, Sr. Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Bueno, pero frente al tema entonces, proposición de PAE, proposición de ICETEX mía, que eran dos debates, la solicitud respetuosa es que se incluyan en ese gran debate al Ministerio de Educación, ¿listo?, por favor. La segunda petición es que se nos informe más claramente ese tema de los debates; yo no tengo problema, mañana estaremos, Senador Guido, pero que se nos informe es para la preparación de nuestros debates. Y lo tercero es que me imagino que también van a hacer lo mismo con el tema de transporte, que fue una idea mía, un gran debate en el tema de transporte, pero eso sí considero que mi debate, por Estatuto de Oposición, sea la proposición que se me aprobó de citar al Ministerio de Transporte, frente a todo el tema de transporte en el país, tema de alza del ACPM, de la gasolina, de la seguridad en las carreteras, etc., para que ustedes lo tengan en cuenta, y entonces antes del 16 de diciembre se me agende ese debate de control político, vía Estatuto de la Oposición, frente al Ministerio de Transporte. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Entonces para tener claridad, es que por el Estatuto de Oposición, Sr. Presidente, el Honorable Senador Esteban va a tomar ese debate para todo el sector de transporte. Pero tenemos una con anterioridad...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Pero, Senador Esteban, ¿usted Quiere que los juntemos todos en el debate suyo de oposición, ¿o cómo?

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

No, señor, es que, mire, yo tengo 3 proposiciones aprobadas de debate, PAE e ICETEX, entonces para no hacer dos debates al Ministerio de Educación, ¿cierto?, entonces yo estoy dispuesto a que se unan en el debate grande, que es Ministerio de Educación. Ya va a haber otro debate del Ministerio de Transporte como tal, grande, para muchas proposiciones que tienen los demás compañeros frente al Ministerio de Transporte, pero en esa no me incluyo yo, en la que el debate mío de control político, por Oposición, es al Ministerio de Transporte, en lo que tiene que ver con la proposición presentada para el transporte, la seguridad de las vías, y dos, frente al tema de la vía Sonsón, el municipio de La Unión y frente al tema de la autopista Medellín – Bogotá.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

¿Quedó claro, Sr. Secretario?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente. También, con la claridad que ha dado el Senador Esteban de algunos cambios de agenda, el Presidente me ha notificado, estoy confirmando si es el miércoles o jueves 7, que él quiere desarrollar su debate descentralizado como Presidente en la ciudad de Barrancabermeja. Creo que hasta ahora van a notificar al equipo, porque estaba planteado para el día 13... el 7 es las velitas, bueno, pero entonces voy a organizar con el Presidente para qué día. Sí, es un día difícil, ya el doctor Pedro, como ya fuimos a Barranquilla, ya...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Someta a votación las proposiciones, Sr. Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, el día de mañana es debate y mañana haremos el tema de anuncios. Ya, ¿se aprueban las proposiciones? Aprobadas, Sr. Presidente; certifica la Secretaría General...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante, Senador Pedro.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Preguntas, pregunta: Para el debate de mañana ¿ya hay respuestas?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

No, señor, estamos esperando, ya vamos a mandar un oficio solicitando que haya respuestas el día de hoy, para el cumplimiento de los cinco días, para que, por favor, hagamos el debate mañana, nueve y media de la mañana.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Para el Senador Guido mejor que no haya respuestas. Siga, Senadora Sandra.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Para que no ocurra, pues lo que está pasando en la Comisión, yo hago una solicitud muy respetuosa: Es que el tema de los debates los organicemos y los orientamos de acuerdo a como está dentro de la Ley Quinta (5ª), porque como lo estamos haciendo, creo que no viene siendo muy eficiente el debate y nos quedamos siempre como esperando que nos den las respuestas. Entonces yo quiero que revisemos desde el artículo 95 en adelante, como lo señala la Ley Quinta (5ª), y que le demos ese orden, para que estos debates realmente tengan la eficiencia y podamos realmente, como Senadores, nosotros despejar todas las preguntas que tenemos, porque finalmente quedamos, por ejemplo, el debate de hoy lamento decir que fue un debate muy pobre, el informe de...sin querer decir en contra de ella nada, pero nosotros tenemos que darle más eficiencia a estos debates, porque vamos a terminar todo el tiempo así. Entonces que nos acojamos a la Ley Quinta (5ª) y revisemos a partir del artículo 95 y le demos ese orden y ese trámite a los debates. Muchas gracias.

Siendo la una y cuarenta y un minuto de la tarde (1:41 p. m.), el señor Presidente, el honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal, levanta la sesión.

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Presidente

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Vicepresidente

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 19-23, de la Sesión del día 28 de Noviembre de 2023, que consta de 61 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los seis días (6) días del mes de Marzo de 2024.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República