



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1563

Bogotá, D. C., jueves, 28 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 37 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.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 48 DE 2025

(mayo 20)

Tercera Legislatura – 2024-2025

El día veinte (20) de mayo de dos mil veinticinco (2025), siendo las diez y cuarenta y seis minutos de la mañana (10:46 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 Pedro Hernando Flórez Porras:

Da inicio a la sesión, saludando a todos los presentes. Le solicitamos al honorable Senador Esteban Quintero que nos acompañe aquí en la mesa directiva y nos apoye en calidad de Secretario ad-hoc para dar inicio a esta sesión del día de hoy. Señor Secretario, por favor sírvase hacer el primer llamado a lista e infórmenos qué tipo de quórum tenemos en este momento.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Buenos días Presidente. Por solicitud de usted, entonces procedo a hacer el primer llamado a

Llamado a lista a lista.

Contestaron los siguientes honorable Senadores:

Elías Vidal Julio Alberto

Flórez Porras Pedro Hernando

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Jaimes Cruz Sandra Yaneth

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo

Quintero Cardona Esteban.

Presidente, se hacen presente en la Comisión el día de hoy en el primer llamado a lista, seis (6) honorables Senadores, hay quórum deliberatorio, más no decisorio.

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

Castañeda Gómez Ana María

Echeverri Piedrahíta Guido

Ramírez Lobo Silva Sandra

Tamayo Tamayo Soledad

Trujillo González Carlos Andrés:

Con excusa deja de asistir a la sesión el honorable Senador:

Daza Guevara Robert

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. ¿Hay algún tipo de constancia radicada para ¿No? Señor Secretario, entonces por favor sírvase darnos un informe ejecutivo del debate del día de hoy mientras conformamos el quórum decisorio, por favor.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Ok. Bueno Presidente. Para el debate el día de hoy formamos el quórum decisorio, por favor bueno presidente para el debate el día de hoy martes 20 de mayo de 2025, están citados del Ministerio de Transporte la Ministra, doctora María Fernanda Rojas Mantilla quien está presente en el recinto.

Del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se citó al Ministro doctor Germán Ávila Plazas quien presenta excusa y delega en el doctor Carlos Emilio Betancur Galeano, ¿está presente el doctor Carlos Emilio Betancur Galeano, Viceministro encargado?, aún no está presente Presidente.

De la Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Óscar Torres, Presidente, presenta excusa que está aquí radicada la excusa.

Del Instituto Nacional de Invías, el doctor John Jairo González Bernal presenta excusa que también está aquí radicada la excusa.

De la alcaldía Mayor de Bogotá, el doctor Carlos Fernando Galán Pachón, alcalde Mayor, presenta excusa y delega a los doctores María Fernanda Ortiz, Gerente de Transmilenio, está presente; Leónidas Narváez, Gerente de la Empresa Metro de Bogotá, está presente; Nicolás Correal, Subsecretario Distrital de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, está presente.

De la Alcaldía de Barranquilla, doctor Alejandro Char, alcalde, no se encuentra.

Alcaldía de Bucaramanga, el doctor Jaime Andrés Beltrán Martínez, alcalde, delegado.

De la alcaldía de Pereira, el doctor Mauricio Salazar Peláez, alcalde.

De la alcaldía de Medellín, doctor Federico Gutiérrez Zuluaga, alcalde.

De la alcaldía de Cali, doctor Alejandro Eder Garcés, alcalde.

De la alcaldía de Cartagena, doctor Dumek Turbay, alcalde.

Invitados, Presidente:

Contraloría General de la República, el Contralor Carlos Hernán Rodríguez Becerra presenta excusa y delega a la doctora Martha Marleny Sosa Hernández, se encuentra presente.

De la Procuraduría General se delega a los doctores Camilo Miguel Bettín, presente; y el doctor Sergio Andrés Junco y la doctora Erika Milena Niño.

Transmilenio, la doctora María Fernanda Ortiz Carrascal.

Transmetro S. A., doctor Carlos Andrés López.

Metrolínea, el doctor Emiro José Castro Meza.

Megabus, el doctor Gustavo Cardona Aguirre.

Metro de Medellín, doctor Tomás Elegante presenta excusa y delega al doctor Robinson Roncancio Rotavista, estaba por acá ¿no? Sí, acá; y la doctora Marcela Aguirre Vélez.

Metrocali, doctor Álvaro José Rengifo Campo, no delega.

Y Transcaribe, la doctora Ercilia Barrios tampoco delega.

Presidente, están entonces leídas las delegaciones y, por supuesto, pues contamos en este momento con la Ministra de Transporte.

El Presidente, honorable Senador. Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. Han llegado nuevos Senadores y Senadoras Le solicito nuevamente verificar qué tipo de quórum tenemos en este momento, señor Secretario.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Certifico la presencia de la Senadora Ramírez Lobo Silva Sandra, presente Senadora, y con ella pues configuramos el quorum decisorio con siete (7) Senadores presentes.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Entonces, señor Secretario, demos lectura al orden del día y sometamos a consideración de esta Comisión el mismo, por favor.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 20 de mayo de 2025, a las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

II

Himno Nacional de la República de Colombia

III

Citación a la señora Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla; al Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Germán Ávila Plazas*; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor *Óscar Torres Yarzagaray*; y al señor director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Jhon Jairo González Bernal*; y a los señores alcaldes de Bogotá, D. C., doctor Carlos Fernando Galán Pachón; Barranquilla, doctor Alejandro Char Chaljub; Bucaramanga, doctor Jaime Andrés Beltrán Martínez; Pereira, doctor *Mauricio Salazar Peláez*; Medellín, doctor *Federico Andrés Gutiérrez Zuluaga*; Cali, doctor *Alejandro Eder Garcés*; y Cartagena, doctor *Dumek Turbay Paz*, en cumplimiento de las proposiciones número 43 de 2025.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*; al señor Procurador General de la Nación, doctor *Gregorio Eljach Pacheco*.

PROPOSICIÓN NÚMERO 43 de 2025

Cítese a la señora Ministra de Transporte, al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), al director del Instituto Nacional de Vías (Invías) y a los alcaldes o alcaldesas municipales y distritales de Bogotá, D. C., Barranquilla, Bucaramanga, Pereira, Medellín, Cali y Cartagena, a fin de que participen en debate de control político sobre la situación financiera y administrativa actual

de los 7 sistemas integrados de transporte masivo presentes en el país y, para ello, se sirvan a responder, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, de manera clara y concreta el cuestionario que se adjunta.

Invítese al señor Procurador General de la Nación y al señor Contralor General de la República o al funcionario que para tal efecto deleguen.

En la sesión podrán participar los gerentes de las empresas del sistema integrado de transporte masivo y las asociaciones defensoras de los derechos de usuarios o interesados.

Se adjunta cuestionario para emitir a las entidades citadas e invitadas.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado*, *Guido Echeverri Piedrahíta*, y *Esteban Quintero Cardona*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 23 de abril de 2025.

CUESTIONARIO:

MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS), AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

1. Sírvase indicar ¿cuáles son las principales problemáticas que enfrentan los sistemas de transporte masivo en el país y cuáles son las estrategias para abordarlas desde la entidad?
 2. Sírvase a señalar de manera clara y concreta ¿cuáles son las inversiones y proyectos en desarrollo para mejorar las problemáticas del sistema de transporte masivo en el país, especialmente en Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Medellín, Pereira, Bucaramanga y Cali?
 3. Sírvase indicar si la entidad ha llevado a cabo estudios entre el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha relacionados con las problemáticas de los sistemas de transporte masivos del país, favor detallar los estudios y los objetivos de los mismos.
 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 indicar ¿cuáles son las disposiciones específicas del Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia de la Vida” que buscan impulsar estrategias para abordar las problemáticas de los sistemas de transporte masivo en el país?
 6. Sírvase indicar en orden cronológico las diferentes decisiones y medidas adoptadas por el Ministerio de Transporte desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha actual, con el objetivo de abordar y atender las problemáticas de los sistemas de transporte masivo en Colombia.
 7. Sírvase indicar, de acuerdo a la información disponible en el Ministerio de Transporte, las diferentes medidas y acciones que se hayan implementado desde esa entidad, en coordinación con las gobernaciones y alcaldías de las ciudades o municipios donde se tenga medio de transporte masivo, especialmente en Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Medellín, Pereira, Bucaramanga y Cali.
 8. Sírvase indicar, de acuerdo a la información disponible en el Ministerio de Transporte, las principales causas técnicas, jurídicas y económicas que han obstaculizado el desarrollo y mejoramiento de los sistemas de transporte masivo en Colombia, incluyendo aquellos relacionados con la regulación económica, la explotación colateral de los sistemas de transporte y el establecimiento de tarifas.
 9. Sírvase indicar si la entidad ha llevado a cabo mesas de trabajo con el propósito de evaluar la situación y el estado de los medios masivos de transporte, detallando las interacciones y acuerdos alcanzados en dichas reuniones, especialmente en Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Medellín, Pereira, Bucaramanga y Cali.
- Favor relacionar las conclusiones y compromisos de dichas mesas.
10. Sírvase señalar si existe un presupuesto específico destinado a abordar la problemática del sistema de transporte masivo en Colombia. Proporcione una respuesta clara y concreta basada en la información disponible.
 11. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase a señalar la justificación de dicho presupuesto, si lo hubiera.
 12. ¿Podría proporcionar de forma clara y precisa detalles sobre el presupuesto asignado por el Ministerio de Transporte para fortalecer la articulación y coordinación entre el Gobierno nacional y las entidades territoriales en el ámbito de los medios masivos de transporte, en caso de que exista dicho presupuesto?
 13. Sírvase presentar un informe detallado sobre los proyectos de infraestructura priorizados por el Ministerio de Transporte desde el 8 de agosto de 2022 hasta el año 2026, para las ciudades donde se encuentren sistemas de transporte masivo.
- Por favor incluya en el informe:
- a) Listado de proyectos priorizados.
 - b) Ubicación geográfica de cada proyecto (ciudad y zona específica).
 - c) Presupuesto asignado a cada proyecto.

- d) Estado actual de avance o ejecución.
 - e) Impacto esperado en la mejora de los sistemas de transporte masivo.
 - f) Convenios públicos y privados.
 - g) Contratos.
14. Sírvase proporcionar un informe detallado sobre el progreso de la red de infraestructura del sistema de transporte masivo desde el 8 de agosto de 2022 hasta la fecha actual. Por favor.
15. Con base a la anterior respuesta, incluya información relevante sobre los avances, proyectos completados, obras en curso y cualquier otro aspecto significativo que haya impactado en el desarrollo de la red de transporte masivo en el país.
16. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo, BTR, Transmetro. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
17. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM, Transcribe S. A. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
18. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITVA, Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
19. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo, AMCO, Sistema Integrado de Transporte Masivo de la llamada Área Metropolitana del Centro Occidente. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
20. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), Metrolínea. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
21. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las estrategias y actividades para abordar la crisis del Sistema Integrado de Transporte Masivo, MIO, Masivo Integrado de Occidente. De igual manera dar a conocer:
- a) Presupuesto ejecutado para su recuperación.
 - b) Avance de estrategias.
 - c) Avance de actividades.
22. Sírvase proporcionar un informe detallado sobre el cronograma de giros de recursos financieros realizados por el Ministerio de Transporte a los entes gestores de cada uno de los Sistemas de Transporte Masivo del país, incluyendo:
- a) Listado de los Sistemas de Transporte Masivo beneficiarios.
 - b) Fechas específicas en las que se han efectuado los giros de recursos a cada ente gestor.
 - c) Montos de los giros realizados en cada fecha.
 - d) Conceptos o destinos específicos a los que se han dirigido los recursos girados.
- Por favor, presente la información en orden cronológico, desde el 8 de julio de 2022 hasta la fecha actual.
- En caso de que no se hayan realizado giros en algún período, indíquelo también.
23. Sírvase proporcionar un análisis detallado sobre el impacto fiscal proyectado para los siguientes proyectos de transporte masivo, según se encuentren incluidos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo:
- a) Bogotá: Primera Línea del Metro, Regiotram de Occidente, Extensión de la Troncal Norte Quito Sur, Transmilenio.
 - b) Barranquilla: Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).
 - c) Cartagena: Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).
 - d) Medellín: Sistema Metro, Tranvía, Metrocable.
 - e) Cali: MIO (Sistema Integrado de Transporte Masivo).
 - f) Pereira: Megabús (Sistema Integrado de Transporte Masivo).
 - g) Bucaramanga: Metrolínea (Sistema Integrado de Transporte Masivo).
24. Sírvase indicar ¿cómo están siendo abordadas las problemáticas de congestión y saturación en los medios masivos de transporte en las ciudades principales del país?
25. Sírvase informar ¿qué estrategias se están implementando para fomentar el uso del

transporte público masivo y reducir la dependencia del transporte privado?

26. Favor indicar ¿qué medidas se están tomando para garantizar la accesibilidad y seguridad de las personas con movilidad reducida en los sistemas de transporte masivo?
27. Podría indicar ¿cómo se está trabajando en la integración tarifaria y operativa entre diferentes sistemas de transporte masivo dentro de una misma ciudad o región?
28. Sírvase mencionar ¿qué planes existen para mejorar la infraestructura y la tecnología en los sistemas de transporte masivo, como la implementación de buses eléctricos o la modernización de estaciones?
29. Sírvase indicar ¿cuáles son las estrategias para hacer frente a las problemáticas de mantenimiento y operación de los sistemas de transporte masivo, especialmente en épocas de crisis como la pandemia?
30. Sírvase indicar ¿cuál es la visión a largo plazo del Ministerio de Transporte en cuanto a la modernización y expansión de los sistemas de transporte masivo en Colombia?
31. Sírvase indicar ¿qué acciones se están tomando para reducir los impactos ambientales de los medios masivos de transporte, como la emisión de gases contaminantes?
32. Sírvase indicar ¿cómo se está trabajando en la inclusión de las comunidades periféricas o de bajos recursos en los sistemas de transporte masivo, garantizando su acceso y beneficio?
33. Sírvase mencionar ¿cuáles son los principales desafíos y oportunidades que el ministerio identifica para el futuro de los medios masivos de transporte en Colombia?
34. Sírvase indicar los programas que se estén implementando con el fin de incluir población en discapacidad, indígenas, raizales, afrodescendientes, raizales, etc.
35. Con base a la anterior respuesta, sírvase indicar la ejecución presupuestal y explique los avances ejecutados.
38. Sírvase rendir un informe pormenorizado sobre las medidas fiscales que se han implementado en Bogotá para apoyar el desarrollo del transporte público, como el Proyecto de Acuerdo 645 de 2008, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte.
39. Sírvase indicar de manera clara y concreta cual es la percepción de los usuarios frente al SITM en la ciudad de Bogotá.
40. Sírvase indicar de manera concreta cuales son los operadores y empresas en la ciudad de Bogotá que hacen parte del SITM en la ciudad.
41. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase indicar de manera clara, concreta y cronológica, cual es el déficit presupuestal de los operadores y las causas durante los últimos 4 años.
42. Sírvase indicar de manera cronológica y concreta cual es déficit presupuestal que presenta el SITM en la ciudad de Bogotá.
43. Sírvase rendir un informe detallado frente a las deficiencias y observaciones por parte de la personería en las condiciones que presenta Transmilenio para usuarios en condición de discapacidad y de movilidad reducida.
44. Teniendo en cuenta la pregunta anterior sírvase indicar los problemas críticos que ha identificado la personería que afectan la calidad y la seguridad de los usuarios del Sistema de Transporte masivo Transmilenio.
45. Sírvase indicar de manera clara y concreta cuáles y cuántas estaciones y portales de Transmilenio presentan problemas y requieren de una inversión. Por favor indicar cuál sería este monto.
46. Sírvase indicar de manera cronológica y concreta cuantos usuarios han movilizado cada uno de los operadores de SITM en la ciudad de Bogotá durante los últimos 4 años.
47. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuál es la situación jurídica de cada uno de los operadores que hacen parte del SITM en la ciudad de Bogotá?
48. Teniendo en cuenta la pregunta anterior sírvase rendir un informe detallado de la situación presupuestal de cada uno de los operadores del SITM en la ciudad de Bogotá.
49. Sírvase indicar de manera cronológica y concreta cuales han sido los recursos destinados de la Nación garantizar el funcionamiento de las empresas u operadores del SITM en la ciudad de Bogotá.
50. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase indicar de manera cronológica cual ha sido la fuente y destinación precisa de estos recursos.
51. Sírvase informar ¿cuál es el nivel de avance en la ejecución presupuestal de los recursos

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE BOGOTÁ

36. Sírvase informar ¿cuál es el impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá, especialmente en relación con el Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, según los estudios y análisis del Ministerio de Transporte?
37. Por favor informar ¿cómo ha evolucionado el diseño de estrategias de transporte público en Bogotá, desde el Plan de Desarrollo 1998-2001 hasta la actualidad, según la visión del Ministerio de Transporte?

de cofinanciación destinados a los proyectos de transporte masivo, específicamente para la construcción de las Fases II y III de la extensión de la Troncal Norte Quito Sur del Sistema Transmilenio - Soacha?

52. ¿Qué información se puede proporcionar sobre el estado actual de la ejecución presupuestal para el Proyecto del Regiotram de Occidente en términos de cofinanciación y avance de las obras?
53. ¿Cuáles son los principales hitos alcanzados en la ejecución presupuestal de los recursos destinados a los proyectos de transporte masivo, incluyendo la ampliación de la Troncal Norte Quito Sur y el desarrollo del Regiotram de Occidente?
54. Sírvase informar si se ha cumplido con el cronograma de ejecución presupuestal para las Fases II y III de la extensión de la Troncal Norte Quito Sur y el Regiotram de Occidente, según lo previsto en los planes de cofinanciación.
55. Sírvase informar ¿cuál es el monto total de los recursos asignados para la Primera Línea del Metro de Bogotá y cómo se distribuyen en los diferentes componentes del proyecto?
56. Podría proporcionar detalles sobre el estado actual de la ejecución presupuestal de la Primera Línea del Metro de Bogotá, incluyendo el porcentaje de avance y los hitos alcanzados hasta la fecha.
57. Sírvase informar si se han presentado desviaciones significativas en la ejecución presupuestal de la Primera Línea del Metro de Bogotá en comparación con lo planificado inicialmente.
58. Sírvase informar ¿qué medidas se están tomando para garantizar una gestión eficiente de los recursos asignados a la Primera Línea del Metro de Bogotá y asegurar su ejecución dentro de los plazos establecidos?
59. Sírvase informar ¿cuál es el monto total de recursos destinados específicamente a la construcción de troncales y la Calle 13 en Bogotá?
60. Sírvase informar ¿qué porcentaje de avance presenta actualmente la construcción de las troncales y la Calle 13 en Bogotá, en relación a lo planificado?
61. Sírvase informar si se han presentado retrasos o desviaciones significativas en la ejecución de los recursos destinados a estos proyectos de infraestructura vial en Bogotá.
62. Sírvase informar ¿qué entidades o programas del Gobierno nacional están aportando recursos para la construcción de las troncales y la Calle 13 en Bogotá?
63. ¿Existen proyecciones sobre el impacto que tendrá la construcción de estas troncales y la Calle 13 en la movilidad y el desarrollo de la ciudad?
64. Sírvase indicar las proyecciones y estudios relaciones con el impacto ambiental y social que tendrá la construcción de estas troncales y la primera línea del metro.
65. De acuerdo con la anterior respuesta, indique montos presupuestados a los procesos de mitigación del impacto ambiental y social.

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE BARRANQUILLA

66. ¿Cuál es el estado actual del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en Barranquilla, y qué impacto ha tenido en la movilidad y el desarrollo económico de la ciudad, según los informes del Ministerio de Transporte?
67. ¿Qué inversiones se han realizado en la infraestructura vial y de transporte en Barranquilla, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
68. ¿Qué políticas fiscales se han implementado en Barranquilla para apoyar el desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?
69. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿Cuál es la situación jurídica de cada uno de los operadores que hacen parte del SITM en Barranquilla?
70. Sírvase indicar de manera cronológica y concreta cual es déficit operacional en los últimos 4 años del Sistema de Transporte Masivo en la ciudad de Barranquilla.
71. Sírvase indicar de manera cronológica cuál es el déficit presupuestas de los operadores Metro Caribe y SISTUR durante los últimos 4 años.
72. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase indicar de manera clara y concreta ¿qué recursos han sido destinados desde el Gobierno nacional para el Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Barranquilla?
73. De acuerdo con la anterior respuesta sírvase detallar si se ha podido hacer uso de estos recursos y en qué se han invertido.
74. Sírvase rendir informe detallado sobre la situación jurídica de la empresa Transmetro durante los últimos 4 años.
75. Sírvase indicar de manera cronológica el promedio de las personas movilizadas por SITM en la ciudad de Barranquilla durante los últimos 4 años.

76. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuáles son los retos, necesidades y desafíos presupuestales para garantizar el servicio del SITM?
77. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuáles son las principales quejas, reclamos y sugerencias de los ciudadanos frente al SITM de Barranquilla?
78. Sírvase indicar ¿cuántos buses necesitan las empresas del SITM para garantizar un servicio de transporte adecuado y satisfactorio en la ciudad de Barranquilla.

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA

79. ¿Cuál es el impacto del transporte masivo en la economía y el desarrollo urbano de Cartagena, especialmente en relación con el turismo y la actividad económica, según los análisis del Ministerio de Transporte?
80. ¿Qué medidas se han tomado para mejorar la infraestructura vial y de transporte en Cartagena, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
81. ¿Qué políticas fiscales se han implementado en Cartagena para apoyar el desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE MEDELLÍN

82. Sírvase informar ¿cuál es el impacto del sistema metro y del tranvía en la movilidad y el desarrollo económico de Medellín, según los estudios del Ministerio de Transporte?
83. Sírvase informar ¿qué inversiones se han realizado en la infraestructura vial y de transporte en Medellín, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
84. Sírvase informar ¿qué políticas fiscales se han implementado en Medellín para apoyar el desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE CALI

85. Sírvase informar ¿cuál es el impacto del sistema MIO (Sistema Integrado de Transporte Masivo) en la movilidad y el desarrollo económico de Cali, según los informes del Ministerio de Transporte?
86. Sírvase informar ¿qué medidas se han tomado para mejorar la infraestructura vial y de transporte en Cali, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
87. Sírvase informar ¿qué políticas fiscales se han implementado en Cali para apoyar el

desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE PEREIRA

88. Sírvase informar ¿cuál es el impacto del sistema Megabús (Sistema Integrado de Transporte Masivo) en la movilidad y el desarrollo económico de Pereira, según los análisis del Ministerio de Transporte?
89. Sírvase informar ¿qué inversiones se han realizado en la infraestructura vial y de transporte en Pereira, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
90. Sírvase informar ¿qué políticas fiscales se han implementado en Pereira para apoyar el desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE BUCARAMANGA

91. Sírvase informar ¿cuál es el impacto del sistema Metrolínea (Sistema Integrado de Transporte Masivo) en la movilidad y el desarrollo económico de Bucaramanga, según los estudios del Ministerio de Transporte?
92. Sírvase informar ¿qué medidas se han tomado para mejorar la infraestructura vial y de transporte en Bucaramanga, y cómo se han financiado, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte?
93. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuál es el déficit presupuestal durante los últimos cuatro años del SITM en la ciudad de Bucaramanga.
94. Sírvase informar ¿qué políticas fiscales se han implementado en Bucaramanga para apoyar el desarrollo del transporte público, y cómo las ha coordinado el Ministerio de Transporte para su impacto en la economía local?
95. Sírvase informar ¿cuáles son las proyecciones de demanda de usuarios para los proyectos de transporte masivo a largo plazo, y cómo se han calculado estas estimaciones?
96. Sírvase informar ¿cuáles son los costos operativos previstos para mantener y operar los sistemas de transporte masivo en el futuro, y cómo se comparan con los ingresos proyectados?
97. Sírvase informar ¿cuáles son las fuentes de financiamiento actuales y futuras para los proyectos de transporte masivo, y cómo se planea garantizar la sostenibilidad financiera a lo largo del tiempo?
98. Sírvase informar ¿cómo se están evaluando los impactos económicos y sociales de

- los proyectos de transporte masivo en el contexto de la sostenibilidad fiscal a largo plazo?
99. Sírvase informar ¿qué estrategias se están implementando para mitigar posibles desequilibrios financieros en los proyectos de transporte masivo y garantizar su viabilidad a largo plazo?
100. Sírvase indicar de manera clara y concreta cual es la propuesta del Gobierno nacional para fortalecer el Metrolínea en la ciudad de Bucaramanga.
101. Sírvase indicar de manera clara y concreta cuales fueron las razones y los conceptos del Gobierno nacional por el cual se impide la liquidación del Metrolínea de Bucaramanga.
102. Sírvase indicar de manera clara y concreta si el Gobierno nacional ha destinado recursos o tiene presupuestado destinarlos para recuperar el Transporte Masivo de la ciudad de Bucaramanga.
103. Sírvase rendir un informe detallado sobre las diferentes mesas de trabajo que ha realizado el Gobierno nacional para la recuperación del Transporte Masivo de la ciudad de Bucaramanga.
104. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase a indicar los avances y ejecución presupuestal del Gobierno nacional, relacionado con lo pactado durante dichas mesas de trabajo.
105. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuál es la situación jurídica de cada uno de los operadores que hacen parte del SITM en la ciudad.
106. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase rendir un informe detallado de la situación presupuestal de cada uno de los operadores del SITM en la ciudad de Bogotá.
107. Sírvase indicar de manera cronológica y concreta ¿cuáles han sido los recursos destinados de la Nación garantizar el funcionamiento de las empresas u operadores del SITM en la ciudad de Bucaramanga?
108. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuál ha sido la destinación de estos recursos?, ¿en qué fecha fueron girados? Y, ¿cuál fue la fuente de estos recursos?
109. Sírvase indicar de manera clara y concreta ¿cuál es la necesidad presupuestal para garantizar el funcionamiento en los próximos años de cada una de las empresas u operadores que hacen parte del SITM de la ciudad?
110. Teniendo en cuenta que los aportes de los municipios obligados por el convenio de cofinanciación suscrito durante el año 2008, para financiar el sistema integrado de transporte masivo (cuyo ente gestor es Metrolínea S.A) ha sido incumplido por todos los municipios (Bucaramanga, Florida, Piedecuesta y Girón) desde el año 2010 y ha impactado negativamente en gastos recurrentes como aseo, vigilancia, mantenimiento de infraestructura y generando déficit operativo del ente gestor, ¿qué ha pensado hacer el Gobierno nacional ante dicho incumplimiento, considerando que estos recursos respaldarían la recuperación de la infraestructura, la cual dejó de ser mantenida por la idea de la liquidación del ente gestor, son considerar que la no operatividad de portales y estaciones de transferencia impactaron el servicio público de transporte como derecho de los usuarios del área metropolitana, lo que viola e ignora el convenio firmado?
111. Ante la propuesta del Gobierno nacional de aportar el 70% del valor de la flota necesaria para recuperar el servicio público de transporte para los habitantes del área metropolitana de Bucaramanga y a fin de poner en uso la inversión en infraestructura equivalente hasta la fecha en \$977.000.000.000, sírvase a justificar qué ha concretado el gobierno frente a dicho compromiso.
112. Teniendo en cuenta la posición recurrente de los alcaldes de Bucaramanga, Florida, Girón y Piedecuesta de optar por la liquidación del ente gestor Metrolínea S. A, y dado que los alcaldes del área metropolitana no han presentado plan de contingencia alguno y considerando que el Gobierno nacional en la asamblea desarrollada el 11 de abril expresó su posición de no liquidación al ente gestor, frente a la contradicción sírvase a responder: ¿qué pueden esperar los ciudadanos del área metropolitana frente a la posibilidad de poder tener un servicio ágil y oportuno en un plazo de tiempo razonable para contrarrestar los impactos en la movilidad, seguridad vial y demás?
113. Dado que el tiempo transcurre y toman ventaja medios alteran el orden y la seguridad vial, ¿qué ha hecho el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y en articulación de la UMUS, quien de conformidad con el artículo 3° de la Resolución número 20223040047345 de 2022 expone que “Apoyar la formulación de las políticas públicas relacionadas con los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional”, para liderar la construcción de una ruta que conduzca a generar mejores condiciones en la prestación del servicio público de transporte a través de medios y modelos válidos para mejorar la calidad de vida de los bumanguenses?
114. De acuerdo con la anterior respuesta, sírvase indicar el plan de trabajo en el que se defina la ruta, recursos y responsabilidad para conducir a las alcaldías a un plan consenso,

en razón a que es el Ministerio de Transporte el responsable de garantizar un sistema de transporte eficiente, seguro y sostenible en Colombia y teniendo en cuenta que el sábado 26 de abril expira el plazo del contrato de concesión que sobrevivía con el operador Metro cinco Plus.

CUESTIONARIO ADITIVO A LA PROPOSICIÓN NÚMERO 43-25

DEBATE DE CONTROL SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO

Preguntas guía sesión sistemas de transporte

1. Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 183 del PND que permite la cofinanciación por única vez hasta el 50% de las inversiones ya realizadas. ¿Cuándo serán reglamentados los requisitos para acceder a dicha cofinanciación y cuántos recursos se destinarán en las próximas vigencias?
2. ¿Cuántos recursos fueron dispuestos por el gobierno para los sistemas de transporte masivo de Colombia en la vigencia del 2025 y los que se proyecta para la vigencia 2026?
3. ¿Cuál es la estrategia del Gobierno nacional para la continuación de los proyectos de transporte cofinanciados en etapa de ejecución?
4. ¿El Gobierno nacional ha considerado los impactos que podría tener una eventual reprogramación o aplazamiento de los aportes de la Nación para los proyectos de transporte cofinanciados, en relación con las operaciones de crédito respaldadas con las vigencias futuras?
5. Teniendo en cuenta la pregunta anterior, sírvase indicar de manera clara, concreta y cronológica, cual es el déficit presupuestal de los operadores y las causas durante los últimos 4 años.
6. Considerando la situación financiera actual de los sistemas de transporte ¿se ha contemplado brindar apoyo económico similar al otorgado en los años 2021 y 2022?

Presentado por el honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Pedro Hernando Flórez Porras.

El Vicepresidenta,

Ana María Castañeda Gómez.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas

Está en consideración el orden del día leído.

El Presidente, honorable Representante Pedro Hernando Flórez Porras:

Señor Secretario hagámoslo de manera nominal, por favor.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Ok, llamaré a lista entonces para la aprobación del orden del día leído.

- Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María		Daza Guevara Robert	Ex
Echeverri Piedrahíta Guido		Elías Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier		Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Sí	Jaimés Cruz Sandra Yaneth	Sí
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Sí	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Sí	Tamayo Tamayo Soledad	
Trujillo Andrés González Carlos			
		Votos Favorables	07
		Total, Votos	07

Señor Presidente ha sido aprobado el orden del día, con siete (7) votos positivos.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Siguiente punto en el orden del día señor Secretario.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Himno Nacional de la República de Colombia.

(HIMNO NACIONAL).

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Siguiente punto en el orden del día señor Secretario.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, citación a la señora Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla y al señor Ministro de Hacienda; por supuesto a los otros citados e invitados al debate.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias Secretario. Entonces, Senadores, Senadoras, vamos a dar inicio a este importante debate de control político citado por los honorables Senadores Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, Guido Echeverri Piedrahíta y Esteban Quintero. Y que pretende abordar y debatir sobre la situación financiera y administrativa que en la actualidad enfrentan los siete Sistemas Integrados de Transporte Masivos presentes en nuestro país. De tal manera, que éste es un debate de gran interés para el país y como siempre, antes de dar inicio al mismo, establecemos la metodología, las reglas del juego para que este debate sea eficiente y productivo de cara a los colombianos y las colombianas. Entonces,

Senadores, Senadoras, metodología de este debate: Inician los Senadores citantes con un tiempo de máximo 15 minutos, luego se abre el espacio de debate y discusión al resto de Senadores de la Comisión que quieran intervenir por un espacio de hasta 5 minutos, luego...dígame Senador...con mucho gusto honorable Senador Carlos; luego de los Senadores de la Comisión, entonces le damos el espacio a los citados por un espacio de hasta 15 minutos, brindando el mismo tiempo que se le está otorgando a los Senadores citantes; y luego, señor Secretario ¿hay solicitud de intervención de algunos invitados?

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Por ahora no, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Ok. Y, finalmente, entonces se le da la palabra nuevamente a los citantes para que hagan el cierre del debate por un tiempo de hasta 5 minutos.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Señor Presidente me permito recordarle que los citantes son el Senador Gustavo Moreno, Guido Echeverri y Esteban Quintero.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. Tiene el uso de la palabra el Senador Esteban Quintero, moción de orden.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente una moción de orden en el siguiente sentido: yo no quise plantearla para la aprobación del orden del día porque estos debates son bien importantes y la ciudadanía obviamente merece que haya respuesta y, por supuesto, pues no iba a troncar la realización del debate. Pero vuelvo e insisto Presidente, y así me vuelva cansón con este tema. Primero, agradecerle a la Ministra de Transporte porque a las citaciones que se ha presentado o que se han dado, siempre ha estado aquí presente ministra; y en la nuestra que fue hace dos semanas, que no pudo asistir, pues estuvo la viceministra y el Presidente de la ANI y, por supuesto, la directora (e) de la AEROCIVIL, agradecerle entonces por esto. Pero realmente, Presidente, cuándo se va a dignar el Ministro de Hacienda a venir a la Comisión Sexta. Es inaudito, es que podemos ver nosotros en los registros compañeros, y esto no se trata ni de la oposición ni del gobierno, aquí nunca ha venido el Ministro de Hacienda, nunca. A veces delegaba al viceministro que después se convirtió en Ministro de Hacienda en ese momento y como ministro tampoco vino y aquí vamos a hablar es de recursos. Por más voluntad que tenga aquí la Ministra de Transporte que muy seguramente la tiene, de dónde vamos a sacar los recursos y cuál va a ser entonces la respuesta que da este Gobierno nacional. Presidente, yo creo en la medida de las posibilidades, como el

reglamento así lo fije y lo establezca, yo sí creo que nosotros debemos hacerle un llamado de atención al Ministro de Hacienda o en su defecto propongo que esta Comisión en conjunto le hagamos una citación a un debate de control político al Ministro de Hacienda referente a todas las carteras y la ejecución que tiene en todas las carteras pertenecientes a esta Comisión. De antemano propongo ese debate y ojalá todos me puedan acompañar antes de que se acabe esta legislatura. Presidente muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted honorable Senador. Yo quiero reafirmar lo que usted acaba de expresar, Senador Quintero, en el sentido de que ha sido enfático en las ausencias del señor Ministro de Hacienda. En ese sentido, señor Secretario, a usted le hemos solicitado, a la Secretaría de esta Célula Legislativa le hemos solicitado que se sirva realizar lo que sea necesario para poder garantizar al señor Ministro de Hacienda aquí en esta Comisión. De tal manera, señor Secretario, que le solicito nuevamente realizar lo correspondiente.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Se tomarán las medidas del caso por parte de la Secretaría, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. Entonces vamos a darle inicio al debate de control político. Tiene la palabra el Senador citante Gustavo Moreno. Quince minutos Senador. Cronómetro amigos de la cabina.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muy buenos días, muchísimas gracias querido Presidente por programar este importante debate de control político con respecto a los Sistemas de Transporte Masivos de nuestro país. Yo quiero darle la bienvenida querida Ministra de Transporte a esta Comisión Sexta del Senado, a los demás funcionarios que están acá. No me certificó, Presidente, qué otros funcionarios están en el recinto, estaba citado el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, estaban citados otros funcionarios, no sé cuál otros estén en el recinto, por favor me puede certificar quiénes más del Gobierno nacional...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Señor Secretario, por favor repita nuevamente el informe ejecutivo que presentó hace algunos minutos, por favor, con el mayor gusto señor presidente por parte.

El Secretario, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Con el mayor gusto señor Presidente. Por parte del Ministerio de Transporte se encuentra la señora Ministra, doctora María Fernanda Rojas; por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público no asistió el señor ministro ni ningún delegado, está delegado el señor viceministro, pero no ha llegado.

La Agencia Nacional de Infraestructura, el señor Presidente presenta excusa. Del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el director general presenta excusas. De la alcaldía Mayor de Bogotá, el señor alcalde Mayor presenta excusa y delega al Gerente de Transmilenio, doctora María Fernanda Ortiz que está presente. Al Gerente de la Empresa Metro de Bogotá, Leónidas Narváez que está presente, y al Subsecretario Distrital de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, Nicolás Correal que está presente también. De la alcaldía de Barranquilla el señor alcalde no se hizo presente y no delegó a nadie. De la alcaldía de Bucaramanga el señor alcalde no se hizo presente, pero hay un delegado presente, se encuentra ya. De la alcaldía de Pereira el alcalde no se hizo presente pero también envió un delegado que está por acá. De la alcaldía de Medellín el señor alcalde no se hizo presente, no hay delegación. De la alcaldía de Cali el señor alcalde no se hizo presente y no hay delegación. De la alcaldía de Cartagena el señor alcalde no se hizo presente y no hay delegación.

En los invitados tenemos presentes a la Contraloría General de la República en la cual presenta excusa el señor Contralor, pero delega a la doctora Martha Marlene Sosa Hernández que está presente. Y de la Procuraduría, el señor Procurador delega a los Procuradores Camilo Miguel Bettín Torres, está por allá; al doctor Sergio Andrés Junco y a la doctora Erika Milena Niño que está por acá.

De la Empresa Transmilenio S.A., está presente el Gerente, la doctora María Fernanda Ortiz. De Transmetro S.A. no vino la Gerente, no está presente y no envió delegación. De Metrolínea S. A., el Gerente Emiro José Castro Meza. De Megabús S. A., está presente el Gerente doctor Gustavo Cardona Aguirre, delegado. Y de la empresa Metro de Medellín presenta excusa el Gerente y hay dos delegados, el doctor Robinson Roncancio Rotavista y la doctora Marcela Aguirre Vélez. De la empresa Metrocali y de la empresa Transcaribe no se hicieron presentes, presentaron excusas, pero no delegaron a nadie. Está rendido el informe señor Presidente.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Presidente excúseme, también está el Gerente General de la Empresa Férrea Regional, Orlando Santiago, creo que está en la parte posterior, no lo han dejado ingresar. Gerente General de la Empresa Regional Férrea. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchísimas gracias...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senador, un minuto para que el señor Secretario de lectura a la correspondencia enviada por la ANI

y por Inviás donde argumentan por qué no están presentes aquí en el recinto.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Con mucho gusto señor Presidente. De la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), enviaron un comunicado donde nos dicen: *“Desde la Agencia Nacional de Infraestructura agradecemos el envío de la presente citación de control político de la Proposición número 43 del 2025, la situación financiera y administrativa actual de los siete Sistemas Integrados de Transporte Masivo presentes en el país, programada para el día 30 de abril de 2025. Sin embargo, es necesario señalar que la Agencia Nacional de Infraestructura no ejerce actividades y menos aún posee funciones relacionadas con el transporte masivo. Lo anterior, conforme al Decreto número 4165 de 2011. La Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia es una entidad estatal adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de gestionar proyectos de infraestructura de transporte carretero – fluvial y aeroportuario mediante concesiones y asociaciones público – privadas. Por lo tanto, en concordancia con la Ley 5ª de 1992 en los artículos 233 a 250, el Congreso puede citar a Ministros, Directores de Departamentos Administrativo y a otros funcionarios del Estado para que rindan cuentas sobre temas específicos relacionados con sus funciones. Por tal razón, agradecemos compartir la presente comunicación a los honorables Senadores citantes. Óscar Javier Torres Yarzagaray, Presidente.”*

Y por parte del Inviás envían también una nota excusándose en el mismo sentido, señor Senador citante. *“Es preciso indicar que el Instituto Nacional de Vías no ejerce actividades relacionadas con el transporte masivo. Conforme al Decreto número 1292 de 2021: Inviás tendrá como objeto la ejecución de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la red vial nacional de carreteras primarias y terciarias férreas, fluvial, marítimas y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.”*

Leídas las excusas señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Tiene la palabra el Senador Quintero, moción de orden.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, para que formalmente entonces el Secretario Senador tome nota y se pueda compulsar las copias respectivas a Procuraduría y Contraloría por la inasistencia y no delegación o si delegó y tampoco asiste, por la inasistencia del Ministro de Hacienda al debate. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted Senador.

Señor Secretario ¿rendido el informe?

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Sí señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Senador Moreno tiene usted el uso de la palabra nuevamente. Senador un segundo...

El Secretario, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Presidente para decirle que sí hay invitados inscritos para participar en el debate. Entonces para decirle que el señor la señora Gerente de Transmilenio, la doctora María Fernanda Ortiz Carrascal y el doctor Emiro José Castro Meza, Gerente de Metrolínea...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

¿Dónde están nuestros invitados?

El Secretario, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Por allá.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Bienvenidos.

El Secretario, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

La jefa de planeación estratégica del Metro de Medellín también, doctora Marcela Aguirre Vélez.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Bienvenida doctora Marcela.

El Secretario, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Para que los tenga en cuenta señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias señor Secretario. Tiene el uso de la palabra el Senador Gustavo Moreno, 15 minutos Senador Moreno, adelante.

El honorable Senador Gustavo Moreno Hurtado:

Bueno Presidente, muchísimas gracias, muchas gracias. Y yo quiero primero saludar a ustedes Senadores y Senadoras de esta Comisión Sexta que son los encargados del transporte de este país, del transporte terrestre, del transporte vial, del transporte fluvial y aéreo en Colombia. Y yo quiero darle la bienvenida a los gerentes de los Sistemas de Transporte que están acá y gracias ministra por estar acá. Y quiero dejar algo en este debate, los Sistemas de Transporte Masivo del país es un tema de corresponsabilidad del Gobierno nacional con los gobiernos territoriales, esto no es solamente el Gobierno nacional y yo lamento mucho que aquí no estén los alcaldes presentes y lamento mucho de que

hay Sistemas de Transporte Masivos agonizando, que no están funcionando hoy y que no estén presentes porque esto es de extrema gravedad y es de extrema gravedad no por un alcalde, no por un presidente, no por el Gobierno nacional sino por millones de usuarios, millones de usuarios que en qué se van a mover.

Senadores, yo quiero decirles algo, este debate es trascendental y quizás en los próximos años vamos a ver Sistemas de Transporte Masivo que van a dejar de funcionar en nuestro país y usted Senadora Jaimes sabe de que hoy en el área metropolitana de Bucaramanga, que usted vive en Floridablanca, todas las estaciones, el 77% de las estaciones no sirven ¿quién responde por eso? ¿el alcalde, el gobernador, el presidente? ¿quién responde por eso? ¿Qué está pasando con los Sistemas de Transporte Masivos, queridos Senadores? después de la pandemia del Covid-19 se bajó la demanda, se bajó de que los usuarios utilizaran los Sistemas de Transporte Masivo ¿por qué?, el área metropolitana pasó de tener 350.000 motocicletas a 1 millón de motos, a 1 millón querido Senador Guevara, ¿y una moto es más segura que andar en Transmilenio, una moto es más segura de andar en Metrolínea, en otros sistemas? no. Aumentó la accidentalidad, aumentó el tráfico en las ciudades principales de este país y aumentó un tema inseguro de un ciudadano para moverse en cualquier ciudad de Colombia.

Y tener un Sistema de Transporte Masivo es un tema de desarrollo, de crecimiento económico para nuestro país. Y yo aquí tengo cifras del año 2003 donde empezó el Transmilenio, luego Megabus en Pereira que medianamente funciona, Metrocali en el 2009, en el 2010 Metrolínea, Transmetro 2010 en Barranquilla, Soledad, Galapa; Metrobús en Medellín y Transcaribe en el año 2016. Pero ha habido ¿qué? queridos Senadores, una baja de la calidad de la movilidad, debilidades institucionales para su gestión y dificultad para el financiamiento de estos Sistemas de Transporte Masivos. En el año 2010, 2003, 2004 cuando se planearon los Sistemas de Transporte Masivo se hizo con un modelo y con una proyección a una demanda, la proyección digamos, querida ministra, de Metrolínea en Bucaramanga fue a 400.000 pasajeros, nunca llegó a 400.000 pasajeros, nunca, el mejor momento fue con 145.000 pasajeros ¿quién asume ese hueco fiscal?, hueco fiscal de año tras año, año tras año que ya no aguanta y hay que pararle bolas y esto necesita una articulación del Gobierno nacional con los gobiernos territoriales. Desde el 2021, por ejemplo, querida ministra, en Cali se presenta afectación en el 90% de las estaciones del MIO en Cali, ahí están.

Yo visitaba algunas estaciones de Transmilenio, las de Metrolínea en Bucaramanga, hoy es indigencia, hoy no funciona ninguna, solo el 77% de las estaciones y aquí Senadores tenemos es que ponernos es del lado del ciudadano, la persona que necesita llevar su hijo o su hija al colegio, la persona que necesita ir al trabajo en la mañana y en la tarde, muchos ciudadanos prefirieron comprarse la

motocicleta para ir, para transportarse, pero también aumentó un tema del transporte informal, señora ministra, aumentaron el transporte de plataformas en nuestro país y esto ¿qué está? está quebrando los sistemas de transporte formales, públicos en Colombia y es un tema que tenemos que resolver a futuro pero ya, medianamente e inmediatamente hay que resolver qué vamos a hacer con la crisis que están viviendo hoy los Sistemas de Transporte en Colombia. Quizás el que medio se solventa es Bogotá, Transmilenio por la demanda, tiene 4 millones de pasajeros al día, querida Gerente, pero tiene miles de externalidades, está casi en 3 billones de pesos el hueco fiscal, quién se va a encargar de eso, quién va a asumir esa corresponsabilidad.

En el área metropolitana, yo lamento mucho por los alcaldes, el área metropolitana, querida ministra, hay una corresponsabilidad de que los cuatro alcaldes de las cuatro ciudades principales tenían que poner y se han hecho los de la vista gorda, no ponen, entonces quién va a financiar estos Sistemas de Transporte. Hoy según cifras, bienvenido Senador Trujillo, más de 8 millones de habitantes utilizan aplicaciones, ministra, Didi, Cabify, Uber, estas empresas no pagan impuestos ¿qué vamos a hacer? y esta Comisión Sexta, Senadores, tenemos que hacer algo con respecto al transporte informal de nuestro país porque el transporte informal está quebrando los Sistemas de Transporte Masivos formales de Colombia y que una ciudad...no podemos volver a las épocas del pasado, queridos asistentes, no podemos volver a las épocas, Senador Guevara, de la guerra del centavo de un bus urbano matándose con otro conductor por recoger un pasajero porque medianamente avanzamos en este país en las principales ciudades.

Una ciudad con 11 millones de habitantes, cómo era posible que no tenía un metro, que después de 100 años va a ser una realidad dejando a un lado las peleas políticas, los Sistemas de Transporte Masivo, querida ministra, no es de izquierda ni de derecha, no tiene color político, es de la gente y la gente ¿qué está esperando? que se le den soluciones reales, estructurales y de fondo. Y es por eso que, según una encuesta, queridos Senadores, de percepción ciudadana, el 88% de las personas que se movilizan lo hacen en motocicleta, el 88%; pasamos los últimos años a 12 millones de colombianos que tienen motocicleta, 12 millones de motocicletas hay en nuestro país ¿por qué? por no prestar un Sistema de Transporte eficiente, eficaz que funcione en la mayoría de ciudades. Y yo en este debate, queridos Senadores, observaba varias debilidades institucionales y la primera, ministra, qué vamos a hacer con la dificultad para el financiamiento de estos Sistemas de Transporte Masivo y yo aquí quiero hacer varias propuestas. Ministra, por qué si nosotros, que aquí también tenía que estar, querido Secretario, el director...bueno, no hay director del DPS, Departamento de Prosperidad Social; el transporte público es un servicio social y el transporte público en nuestro país debería ser financiado por el

estrato 1, 2 y 3 a través como se financian Familias en Acción, Adulto Mayor, Jóvenes y demás, ¿qué esto va a permitir qué, querida ministra? de que los Sistemas de Transporte Masivo tengan un ingreso permanente cada mes para no siga aumentando el hueco fiscal.

Hoy el hueco fiscal, ministra, de Metrolínea es de cerca de 800.000 millones de pesos y yo quiero hacer la primera pregunta, yo soy santandereano y como santandereano me causa preocupación y tristeza de que hasta el 27 de abril tuvimos el último operador de este este Sistema de Transporte, hoy no tenemos. Y van a meter ¿qué?, yo le preguntaba ahorita al director, ¿qué van a meter?, ¿buses de esos urbanos a andar en una troncal? ¿qué hicieron en Barranquilla también? se quemaron los buses y metieron ¿qué?, buses urbanos a andar por una troncal a transportar ¿qué estamos haciendo? Y ministra, aquí hay que mirar qué vamos a hacer, esto es un tema de preocupación, esto no es responsabilidad solamente del gobierno, también necesitamos que los alcaldes se metan en este cuento porque una ciudad sin Sistema de Transporte Masivo, una ciudad sin un sistema de transporte decente es una ciudad que está retrocediendo 30, 40 años, estamos volviendo a las épocas del pasado en materia de movilidad. Y ministra la primera pregunta ¿por qué ustedes no permiten la liquidación de un sistema que no está funcionando que es Metrolínea? Habíamos hablado para tener un tema de que se permita crear un nuevo sistema o qué vamos a hacer, liquidarlo porque hoy...

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Con su permiso señor...se hace presente el señor Viceministro de Hacienda, doctor Carlos Emilio Betancourt, Ministro (e) de Hacienda, entonces para que lo tenga presente.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Bienvenido ministro. Hoy hay que tomar una solución, ministra, qué se va a hacer. Hay un hueco fiscal en Metrolínea de 800.000 millones de pesos, los alcaldes dicen "ayúdenos con el tema financiero", con plata, pero si se ayuda con un tema financiero ¿hacia dónde va el hueco fiscal? a pagar la deuda, quedamos otra vez sin buses y sin estaciones y ¿los ciudadanos qué están esperando? lo que están esperando es soluciones, que el sistema empiece a operar eficiente y que empiece verdaderamente con nuevos...un nuevo sistema. Qué va a pasar con Transmilenio, un hueco fiscal de 3 billones de pesos, hay que hacer un tema de transición. Ustedes han hablado del tema de nuevos buses, ministra, varios sistemas están esperando eso, el de Pereira, el de Barranquilla, el de Cartagena. Qué días en Barranquilla un bus de más de 20 años de servicio se estaba incendiando con personas adentro, se estaba quemando y esto pasa el tema de que aumentamos también la contaminación, buses con diésel con más de 20 años, 15 años, esos son unas chimeneas

andantes y hay que mirar nosotros también en cómo hacemos un proceso de transición del Sistema de Transporte Masivo.

Ministra, de enero a marzo de este año se aumentó el hueco fiscal 4.000 millones de pesos, digamos en Metrolínea, cada tres meses está hueco, hueco, hueco fiscal, hueco fiscal, es un tema insostenible. Hay que resolver, ministra, que como está concebido el modelo de los Sistemas de Transporte de los 7, 8 Sistemas en Colombia son insostenibles, no sé si hay que cambiar el modelo, ministra, no sé cuál es el modelo diferencial que tiene Pereira que medianamente es el que menos genera hueco fiscal, el de Bucaramanga fue un negocio que hicieron y que hoy tiene un hueco de 800.000 millones de pesos a operadores privados. Este sistema, ministra, hay que liquidarlo, yo le pido hoy hay que tomar una solución, hay que liquidar y crear un nuevo sistema, no aguanta más, sí, hay que hacer un acuerdo, no estoy diciendo que no se les paguen a las personas que tienen esa deuda, pero hay que mirar, primero hay que recuperar las estaciones, tener buses... Presidente diez mi...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Continúe Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Que de acuerdo a esa rentabilidad que vaya habiendo, se va a ir pagando ese hueco fiscal de todos los sistemas, de todos; y dos, acá necesitamos una cooperación y necesitamos una corresponsabilidad. Aquí ministra, hay que acabar la piratería, hay que mirar en cómo se acaba el transporte informal que están quebrando a todos los sistemas de nuestro país y por más esfuerzo que se haga por tener buses con última tecnología, buses eficientes, la piratería está acabando con los sistemas formales hoy de Colombia, con el transporte formal, los taxis y demás. El déficit de Transmilenio, querida Gerente, ¿asciende a cuánto? a 3.7 billones de pesos. Medellín ¿cuánto tiene, querido Senador Esteban? tiene un hueco y que asciende solo en el 2024 en 92.000 millones de pesos.

Y acá tengo, Ministra estas son las fotos de Metrolínea, este es el Sistema, lo visité el sábado, eso es una estación, se robaron los pisos, se robaron los techos, no hay puerta, no hay ventanas, en esa estación cinco indigentes durmiendo, por la troncal no pasa absolutamente nada, esto es de sumamente gravedad, esto es un detrimento patrimonial, esto es un elefante blanco, ministra, ¿sabe cuánto se ha invertido en este sistema de transporte? un billón de pesos, un billón de todos los colombianos, un billón de pesos de todos nosotros de impuestos y mire en lo que está un billón de pesos convertido, ministra, en un elefante, en un detrimento patrimonial que no funciona. También visité las estaciones, no sé, no vi una foto de los buses, todos los buses en un parqueadero chatarrizados, no sirven y ese es el sistema de transporte que tiene la cuarta economía

de este país que es el departamento de Santander. De este transporte viven alrededor 2 millones de personas que viven en cuatro ciudades principales de nuestro país, en Bucaramanga, en Floridablanca, en Girón, en Piedecuesta y aquí lo que están esperando los ciudadanos es soluciones, soluciones reales, estructurales, ¿qué va a pasar con los sistemas de transporte?

Ministra, en el 2015 tenía este sistema 236 buses operando, en el año 2004, 2025 dejó de operar, no sé, ¿hay dos buses? ¿tres buses? tres buses para transportar casi 2 millones de personas, esta ciudad pasó, se lo decía ahorita, de 300.000 motocicletas a 1 millón de motocicletas, hoy es imposible andar en hora pico en el área y el que sufre es ¿quién? el ciudadano. Y para los alcaldes cuál es la fácil, querido Senador Guevara, pongámosle pico y placa, compren otro carro, anden en otra parte y aquí el que lleva del bulto es el ciudadano. Si este país tuviera Sistemas de Transporte Masivos eficientes, la gente no tendría que utilizar una moto o un carro, andaría como en los países desarrollados del mundo, andarían en Sistemas de Transporte, en Transmilenio, en Metro, en MIO en Cali, en el de Cartagena, en otros sistemas, pero hoy vemos que hay que recuperarlo. Y yo lamento mucho que el alcalde de Bucaramanga no esté acá presente porque es el que más se queja, es el que más habla y quiero poner este tweet, ministra. El Presidente de la República la semana pasada, hace 15 días decía “propongo a Bucaramanga que transforme sus troncales de buses en tranvías.

El Gobierno nacional compra con vigencias futuras los tranvías, el pasaje saldrá mucho más barato y no habrá contaminación ni ruido. Pueden generar tarifas gratuitas para estudiantes y el déficit”, el débil de gente económica, ministra. Acá en esta última parte del tweet, ministra, el Presidente está diciendo cómo podemos salvar todos los Sistemas de Transporte Masivos. Si nosotros tenemos subsidios para personas de estrato 1, estrato dos y estrato 3 de nuestro país para el transporte, pues todos los Sistemas van a estar financiados mensualmente y no van a tener que aumentar el hueco fiscal que tenemos hoy. Imagínate una persona de ciudad Bolívar, de Bosa, teniendo su tiquete de Transmilenio y vamos a acabar ese tema de los colados, de personas arriesgando su vida metiéndose a una estación porque puede morir porque no tiene para un pasaje, porque no tiene cómo moverse; en vez de estar gastando la plata en otros temas, el transporte en nuestro país, el derecho a la movilidad es un tema social, social ministra. Y yo sí le tomó la caña, ministra, de que el área metropolitana debería tener un sistema de transporte de un tranvía, pero no es para el 2027, 2028, 2030, los ciudadanos necesitan soluciones reales y estructurales ya.

Y yo ahorita escucharé a la Gerente de Transmilenio, el alcalde quería venir, me parece importante Transmilenio, Bogotá 12 millones de habitantes, cuatro millones de personas toman Transmilenio y ahí sí, Senador Esteban, ustedes ganaron la ventaja con tener un Metro que funciona

en Medellín y que Bogotá hace años debió tener un Metro, pero las mezquindades, los egos políticos, las luchas no han dejado que esta ciudad avance por tener verdaderamente un sistema eficiente, no solamente para los bogotanos, para todos los colombianos porque esta ciudad es de todos, esta ciudad le ha dado mucho a muchos colombianos.

Y, ministra, el 60% de la flota de Transmilenio sigue operando con diesel, sé que ustedes tienen un presupuesto para el cambio de articulados, de buses a energías limpias, todos los que estamos acá estamos hoy inhalando esas...el 60% de la contaminación, ustedes no saben cuánto contamina un bus en diesel moviéndose todo el día para arriba y para abajo, esa polución nos la estamos respirando todos, todos. Más del 40% de las estaciones, ministra, presentan daños visibles y aquí necesitamos una articulación entre el gobierno distrital, los gobiernos municipales y el Gobierno nacional. Ministra, yo quiero finalizar con estas tres propuestas que se las he venido reiterando tres veces el día de hoy; miremos a través del DPS para ofrecer subsidios directos a grupos vulnerables de nuestro país de las siete ciudades, que esto va a aliviar el bolsillo de muchos ciudadanos, de que muchos ciudadanos van a dejar su moto, su carro en la casa, vamos a bajar la contaminación, vamos a bajar los trancones, el embotellamiento, pero también vamos a bajar los huecos fiscales de los Sistemas de Transporte de nuestro país.

Ministra, este auxilio debe ser girado directamente tanto a las alcaldías para garantizar los ingresos fijos que permitan el mantenimiento y la mejora de los Sistemas de Transportes y las alcaldías serán las encargadas de distribuir esos subsidios a cada uno de los grupos poblacionales de estrato 1 y 2, así cómo se hace querida ministra en el PAE, querido Presidente, en el PAE ¿qué? en el PAE se subsidia al niño, el transporte escolar, los alcaldes para que el niño vaya a estudiar, pues debería también tener un tema del transporte público en nuestro país, un subsidio permanente, subsidios que no deberían ir a otras partes, deberían de estar acá y así mejoramos la movilidad, mejoramos la contaminación, mejoramos, querida ministra, que no volvamos a las épocas terribles del pasado donde se mataban, a la de la décima acá en Bogotá, a la de la 27 allá en Bucaramanga, en Barranquilla que se mataba un conductor con otro para recoger un pasajero, no volvamos a la época del pasado donde aquí hay más muertos en accidentalidad que en la guerra que hemos vivido durante este año, la mayor parte de los muertos y accidentes de tránsito son personas que van en una motocicleta; no volvamos a las épocas del pasado, ministra, donde un ciudadano lastimosamente perdía su vida cogiendo un bus, mirando en qué se colgaba en el bus y demás, dejamos esa época de retrógrada atrasada para...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Un minuto para el Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Dejar...se me fue la idea Presidente...

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Tenga un poquito de calma, Senador y organice sus ideas...dos minutos para el Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

No, yo quiero escuchar varias respuestas, ministra, le agradezco porque su equipo me respondió acordemente el cuestionario que mandamos al ministerio y con base a ese cuestionario realizamos este debate. Repito, este es un tema de corresponsabilidad del Gobierno nacional y de los gobiernos territoriales, acá necesitamos, queridos Senadores que son de varios territorios, Sandra, Sandra son de Santander, donde hoy usted no tiene en qué moverse en un sistema de transporte público. Hoy me vine en Transmilenio y ver que la gente tiene un tema de percepción de inseguridad, el tema demorado, la contaminación y demás, pero medianamente funciona, en una ciudad de que un ciudadano de Ciudad Bolívar se tiene que levantar a las 5 de la mañana para ir a trabajar al norte de la ciudad, 1 hora, hora y media, el Transmilenio la ha mejorado la calidad de vida. Anteriormente tenían que moverse ¿qué? 2 horas, 3 horas para coger un bus, coger otro bus para llegar a cumplir una responsabilidad. Esto es un tema social y el transporte dignifica la vida de los colombianos y de las colombianas. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

A usted senador Gustavo Moreno. Tiene el uso de la palabra el Senador Carlos Guevara hasta por 15 minutos.

El honorable Senador, Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidente voy a ser muy concreto dado que el Senador Gustavo Moreno trajo a colación los principales problemas de los sistemas de transporte masivo en el país y una política pública que evita no solamente para garantizar el transporte en las mejores condiciones de calidad, en las mejores condiciones de equidad, de poder también garantizar en las ciudades, sobre todo en las ciudades intermedias un acceso equitativo a este derecho, el derecho a la movilidad y el transporte. Yo quisiera solamente señalar dos aspectos, Presidente, que preocupan muchísimo y ya que está el Ministro de Hacienda (e), porque cuando recibimos las respuestas y allí se preguntó cuáles son los compromisos y también los recursos apropiados para la vigencia 2025 y 2026 para garantizar no solamente en algunos casos la operación sino también el mantenimiento y sostenimiento de los sistemas de transporte público en el país, pues lo que uno observa es que los recursos son bastante, bastante, bastante precarios.

Nos gustaría, señor ministro, que nos especificara ahora, rubro por rubro qué va a pasar.

Por ejemplo, en el Sistema Integrado de Transporte Público de Armenia para el 2026 no hay recursos; para el Sistema de Integrado de Transporte público de Ibagué, 61.000 millones de pesos; para el de Montería no hay dinero; para el transporte de Popayán, Neiva, tampoco hay recursos; para el Sistema Integrado... Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, 367.000 millones de pesos; para Bogotá, dado que está la Gerente de Transmilenio y el Gerente del Metro, me parece que los recursos son bastante insuficientes porque ahora se mencionaba el déficit de Bogotá, Senador Moreno, se proyecta para el próximo año 2027 alrededor de 3.7 billones de pesos, estamos hablando del 10% del presupuesto de la ciudad, el 10% del presupuesto de la ciudad que puede ir destinado a la construcción de colegios, de escuelas, de fortalecer la capacidad operativa de la Policía, que puede ser destinado para el mantenimiento vial, que puede ser destinado también para las futuras conexiones que debe tener el Metro en la ciudad, 10% del presupuesto que se puede mejorar para destinar para los jardines infantiles y que no sean operados por el ICBF que ya sabemos que no puede operarlos por la falta de claridad no solamente en la metodología y en la escogencia de sus maestros sino también que no brinda la mejor atención y el proceso de selección de sus profesores.

O sea, estamos hablando de un recurso muy cuantioso. Y yo le abono al alcalde Galán que el año pasado se dio, excúseme la expresión, el lapo político y asumió del presupuesto el déficit presupuestal del anterior año, pero para este año y para el que sigue nos toca tomar una decisión. Y allí hacemos un llamado al Gobierno nacional para que efectivamente sea corresponsable, esto es una política nacional donde se financia el 70% de la operación o de la sabemos que la operación no se puede financiar, pero precisamente el Plan de Desarrollo y lo que hizo el Congreso fue a habilitar esa posibilidad para que se pueda financiar la operación y también poder garantizar unos recursos en este déficit que presentan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.

Gerente, para el próximo año según lo que se tiene destinado son 367.000 millones de pesos para las troncales de Transmilenio, sabemos que hay un compromiso también para la renovación de flota, hay un compromiso también para pagar... pues asumir en gran parte el déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria, no hay los recursos para la primera línea del Metro de Bogotá yo creo que es el compromiso que se asumió, 867.000 millones de pesos, para Transmilenio de la calle 13, 616.000 millones de pesos. Para Cali, Metrocali, 20.000 millones, bueno no quiero especificar, pero lo que uno observa es que efectivamente estamos hablando de unos recursos precarios para poder no solamente evitar la tragedia que sucedió en Bucaramanga, querido Senador Moreno, donde las estaciones están deterioradas,

donde prácticamente eso está, digamos, sumido en deterioro que conlleva a que hasta los habitantes de calle lo tomen, la inseguridad, bueno, en fin.

Y queremos que esto no pase en Bogotá, yo quiero centrarme en Bogotá porque aquí estamos hablando que el Sistema requiere no solamente poder garantizar los recursos para poder, en cierto modo, solventar el costo tarifario que hoy representa alrededor del 52% de los costos operativos está el déficit financiero de sostenibilidad del sistema, sino que también lo que uno observa es que la gran mayoría de las estaciones no se les ha podido hacer el mantenimiento, muchos de los portales requieren intervención inmediata, se presentan más del 85%, del 85% de las puertas, algunas de ellas en estaciones importantes o corredores importantes no están funcionando, y lo que uno observa es que la calidad del Sistema va en deterioro a pesar del gran esfuerzo distrital, pero los recursos no dan para poder garantizar el mantenimiento de las estaciones, el mantenimiento de las puertas, los sistemas de seguridad, poder enfrentar este tema cultural de los colados que representa alrededor de 700 millones de pesos diarios en pérdidas, más de 230.000 millones de pesos al año.

Yo creo que no puede pasar el Gobierno nacional de agache o voltear la mirada hacia un lado por dos situaciones, entonces, la primera es que el Presidente conoce muy bien la ciudad, la ministra conoce muy bien la ciudad porque fue concejala de Bogotá y tenemos una corresponsabilidad con la ciudad y con el sistema de salvaguardarlo. Una decisión fácil de política pública es dejar que el Sistema se deteriore y terminemos en lo que usted señalaba, Senador Moreno, y es el alto índice de informalidad, terminemos también en que las personas se bajan del Transmilenio y legítimamente compran una motocicleta, que eso es válido. Pero allí hemos presentado un proyecto, Presidente, también para establecer un estatuto del motociclista, donde haya derechos y también deberes porque infortunadamente los motociclistas son los que a hoy están perdiendo la vida en las calles y carreteras del país.

Entonces, yo quisiera para ser muy puntual Presidente, que el señor ministro nos explique si verdaderamente hay un compromiso presupuestal para salvar los Sistemas de Transporte Público del país. Por ahora, en el marco fiscal y en lo que ustedes proyectan para el presupuesto del próximo año no veo esa voluntad política, los recursos no están y sí se requiere, como dice el Senador Esteban, poder hacer un debate concreto, Presidente, porque lo que uno observa es un recorte presupuestal en todas las carteras, en programas estratégicos, en proyectos claves y sobre todo proyectos que tienen impacto social como es el tema del transporte. Yo esperaré que la ministra que conoce muy bien la ciudad pudiera interceder ante el Presidente y hacer un diálogo fluido con el alcalde, yo creo que el alcalde estaría dispuesto en buscar una alternativa donde podamos en cierto modo solventar financieramente

la crisis del Sistema de Transporte Público en la ciudad.

Eso era todo Presidente y agradecer a los funcionarios que vinieron a acompañar la sesión. Felicitar al proyecto Metro, yo creo que el proyecto Metro es un referente no solamente en términos de infraestructura, en términos de ejecución de las obras, a nuestro juicio es un proyecto que está avanzando a muy buen ritmo, que ha integrado también a la ingeniería local y pues queda un gran reto y es poder garantizar los recursos hacia futuro para que el proyecto Metro en esta fase 1 no tenga ningún tipo de inconveniente financiero, ese sería también el otro mensaje que queremos enviar desde la bancada del partido político MIRA y felicitar al Gerente del proyecto Metro porque uno ve que las obras van avanzando, los ciudadanos están sintiendo que el proyecto avanza, está por orden del 50% ¿ya? ¿un poco más?, 53%, y sería injusto con la ciudad que por temas presupuestales el proyecto Metro se atrasara. Mil gracias Presidente, un saludo a la ministra, muchas gracias ministra y obviamente al señor Ministro de Hacienda (e) que nos pueda atender estas inquietudes. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Gracias Senador Guevara. Tiene el uso de la palabra hasta por 15 minutos el Senador Esteban Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias Presidente. Compañeros, un saludo muy especial para ustedes, para todos los medios de comunicación, los asistentes, funcionarios; a la ministra un saludo muy especial, al viceministro y, por supuesto, a los invitados un saludo muy especial. Coincido con el Senador Gustavo, yo creo que esta Comisión ya está pasada de soportar tanta falta de respeto por parte no solo de los ministros, sino también de los diferentes funcionarios que fueron citados debido a la importancia del debate del día de hoy. Es acá donde se toman las decisiones más trascendentales del país, es acá donde se supone que el Gobierno nacional debe rendir cuentas de cómo ha sido su ejecución y cuáles son esos recursos que deben asignarse vía presupuesto o como así lo determine el procedimiento legislativo en los diferentes proyectos que necesitan las regiones. Y si acá es donde se hace tal cosa, pues es una falta de respeto que el Ministro de Hacienda nunca asista a esta Comisión.

Y yo quiero, querido Presidente, que esto no se quede simplemente como un llamado de atención, es que nunca ha venido a la Comisión Sexta, nunca ha venido en estos tres años nunca ha venido el Ministro de Hacienda la Comisión Sexta. Y a mí me angustia mucho porque veo cómo los medios de comunicación registran las diferentes reuniones que el Ministro de Hacienda, cualquiera que sea de los cuatro o cinco que han existido en este gobierno, pues se reúnen a puerta cerrada con compañeros

nuestros y no viene a lo que formalmente debería atender que es la Célula Legislativa y que es esta Comisión Sexta que siempre lo ha citado. Cuál es la razón, ¿está haciendo acuerdos por debajo de la mesa?, cuál es la razón de no venir a darle la cara a los colombianos, a esta Célula Legislativa y dar la respuesta a las citaciones que nosotros hemos hecho constantemente, pero sí corre, sí corre para ir a hacer acuerdos con diferentes compañeros de otras Comisiones como lo registran los medios nacionales.

La obligación del Ministro de Hacienda es darle claridad y responderle a las Comisiones aquí en los debates de control político y no ir a hacer reuniones privadas con los demás compañeros. Yo sí quiero, Presidente, que tenga en cuenta, como siempre lo ha hecho usted y que nos dé la garantía, como siempre lo ha hecho usted, de la citación que vamos a hacerle al Ministro de Hacienda a un debate de control político acá antes del 20 de junio que se acaba esta legislatura. Y yo sé que no es necesario decírselo a usted Presidente, pero para que formalmente a usted le quede más fácil, lo radico como debate de la oposición y por estatuto de oposición pues usted sabe que tiene un trato, por qué no decirlo, diferencial y preferencial en ese sentido. Muchas gracias Presidente. Esa sería mi intervención en un primer momento.

En segundo momento, miren por qué es tan importante la presencia del Ministro de Hacienda. Ministra, a usted, de tantas flores ya que yo le hecho, pues más que los Senadores de gobierno, pero al César lo que es del César ministra, por lo menos a usted se le ve la voluntad ministra, que se puedan hacer o no las cosas pues eso tiene muchas cosas de fondo, pero usted viene siempre acá a responder; usted ahorita qué nos va a responder, me voy a adelantar, de pronto nos puede dejar con la boca cerrada y puede dar anuncios importantes, ojalá, pero usted acá ¿qué nos puede responder? que está toda la voluntad política y nos va a mostrar todos los proyectos que ha venido haciendo, las reuniones y los programas, por decirlo así, que ha venido haciendo el Gobierno nacional. Pero con todo respeto, ministra, nosotros necesitamos acá es que nos definan cuántos son los recursos que se van a aportar, cuántos son los que se han dejado de aportar, si van a cumplir con lo que está establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, si no se va a cumplir, qué es lo que va a pasar con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo en Colombia, no solo el de Medellín, el de Bucaramanga, sino el de Cali, el de Barranquilla, esas son las respuestas que nosotros necesitamos.

Y, por supuesto, yo valoro la presencia del viceministro que viene después de nuestro llamado de atención, pero valoro que esté acá, pero el responsable de la cartera pues es precisamente el ministro. Y en esas preguntas que nosotros le presentamos a usted, Ministra de Transporte y al Ministro de Hacienda, hay varias cosas que me preocupan en sus respuestas. Frente a la pregunta que dice “teniendo en cuenta lo dispuesto en el

artículo 183 del Plan Nacional de Desarrollo que permite la confinación por única vez hasta el 50% de las inversiones ya realizadas, cuándo serán reglamentados los requisitos para acceder a dicha cofinanciación y cuántos recursos se destinarán en las próximas vigencias”, y esa respuesta está llena de lugares comunes, pero hay una sola respuesta concreta, una sola respuesta concreta, que no dicen cuándo a la respuesta específica que es cuándo lo van a hacer. Entonces establecen que desde noviembre de 2023 se presentó una primera versión del proyecto normativo al Viceministerio de Transporte, que en febrero y julio del 2024 se hizo el proceso de consulta pública con más de 140 observaciones, que luego el Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitó a una entidad dar su pronunciamiento técnico el cual fue emitido en enero de 2025, que luego en marzo de 2025 el grupo UMUS remitió la versión final al proyecto normativo Y no dicen cuándo Por fin se va entonces poder acceder a ese 50% de esos recursos.

Ministros, gobierno, les queda un año gracias a Dios, un año, vamos a seguir diciendo que se están reuniendo y que van a emitir conceptos y conceptos, cuándo van a girar los recursos, cuándo. Usted aquí por intermedio, ministra, de la directora de la AEROCIVIL (E) nos dio una fecha y una cuantía de cerca de 300.000 millones de pesos para el Aeropuerto José María Córdoba, habían incumplido con los 180.000 millones de pesos que se habían comprometido a entregar en diciembre, pero por lo menos dieron una fecha y una cuantía ¿que yo crea que van a responder?, no lo creo, pero necesitamos esas herramientas para poder seguir haciendo vigilancia, ministro, cuándo se pueden hacer uso de esos recursos y recuerden que les queda un año.

Lo segundo, ¿cuántos recursos fueron dispuestos por el gobierno para los Sistemas de Transporte Masivo de Colombia en la vigencia 2025 y los que se proyectan para la vigencia 2026?, no voy a hablar de eso porque eso lo especificó mucho mi compañero Carlos Guevara y que nos deja una enorme preocupación en cuanto a que no hay plata, no hay plata para eso, pero sí hay plata para hacer una consulta populista reeleccionista de Gustavo Petro. La tercera pregunta ¿cuál es la estrategia del Gobierno nacional para la continuación de los proyectos de transporte cofinanciados en etapas de ejecución? Y me remiten las estrategias y las estrategias son remisión de normatividad del Plan Nacional de Desarrollo, nosotros sabemos cuál es el Plan Nacional de Desarrollo y sabemos qué es lo que establece; por eso cobra mayor razón el debate de control político que todos los Congresistas de esta Célula Legislativa deberíamos firmar como citantes para que nos den la respuesta de la falta de ejecución que tienen todas esas carteras.

Voy terminando, Presidente, esta segunda parte para concluir y es con esta pregunta: ¿Considerando la situación financiera actual de los Sistemas de Transporte, se ha contemplado brindar apoyo económico similar al otorgado en los años 2021 y 2022?, apoyo de los años 2021 y 2022 del gobierno

del Presidente Iván Duque y me responden en su tercer párrafo “actualmente y toda vez que se superó la emergencia sanitaria, este Ministerio de Hacienda y Crédito Público no tiene conocimiento que el Gobierno nacional tenga previsto prestar apoyos excepcionales en la actualidad”.

Y entonces, Medellín, donde funciona el Sistema de Transporte Masivo, donde funciona el Metro de Medellín y a quien felicito porque es orgullo para los antioqueños y yo creo para los colombianos este Transporte Masivo. Que algunos exalcaldes quisieron irse en contra de lo máspreciado y el orgullo más grande que tenemos como antioqueños, pero gracias al tesón, por qué no de nuestra raza paisa y, por supuesto, de la gran dirección de ustedes como funcionarios del Metro de Medellín hemos avanzado en ese propósito de seguir siendo ejemplo para Colombia y para el mundo en el tema del Sistema de Transporte Masivo.

Pero resulta que este gobierno parece ser que cuando el estudiante es un estudiante bueno, se le castiga en vez de premiarlo; cuando el estudiante demuestra que ha hecho un esfuerzo significativo para seguir avanzando, este gobierno no nos queda más a nosotros la bancada paisa, la bancada de antioqueños, que hacer innumerables controles políticos para que este gobierno desembolsara los recursos del 2024 que los desembolsan en el 2025 para la terminación y el compromiso de hacer el Metro de la 80. Apenas se desembolsan los del 2024 y los del 2025 no lo han hecho, con tal malas noticias de que no hay plata, ¿sí los van a desembolsar lo cerca de 490.000 millones de pesos?, pues tendremos nosotros que seguir insistiendo acá y lo seguiremos haciendo. Porque de eso sí me he dado cuenta yo, que mientras el Gobierno nacional es descuidado e irresponsable con girar los recursos a tiempo, tenemos en la cofinanciación del Distrito de Medellín y del Metro de Medellín de manera juiciosa, todos los eneros aportando los recursos. Sin embargo, Medellín cuenta con alrededor del 90% de los usuarios pertenecientes al estrato 1, 2 y 3, por supuesto doctor Gustavo, como usted lo decía, se necesita contar con recursos adicionales para garantizar con la sostenibilidad del sistema.

Y esto no es una necesidad exclusiva de nuestra ciudad, aquí lo hemos visto de todas las ciudades de Colombia, aquí para que funcione, en otras ciudades para que los podamos salvar. En muchas partes del mundo incluidos los países europeos, los Sistemas de Transporte Público son financiados parcialmente por el Estado, llegan incluso hasta un 50% Presidente, y cuando le preguntamos “que si habrá posibilidad por parte de este gobierno que se retome los apoyos, como lo hicieron en el 2021 con la Ley de Financiamiento y el 2022 con la Ley del Presupuesto para 2023, nos dicen que no tienen contemplados esos recursos adicionales. Y en el cuadro que nos manda, como lo expuso el doctor Carlos Guevara, más preocupados nos quedamos en decir la falta de recursos que tiene este Gobierno nacional.

Medellín cerró en el 2024 con un déficit de 319.000 millones de pesos; y en el 2025 se estima en un déficit de 640.000 millones de pesos. Queridos

amigos, que no vaya a ser como nos ha pasado a los antioqueños soportar con este Gobierno nacional y que aquí elevo mi solidaridad con los vallecaucanos de que por rencillas políticas se amenace con no destinar los recursos que por ley deben destinarse a nuestras regiones. A los antioqueños ya nos ha pasado, no nos giran los recursos para el Túnel del Toyo, la terminación del Túnel del Toyo, amenazan con parar Puerto Antioquia, no hay inversiones suficientes para el progreso del departamento, entregan los recursos que deben destinar en una fecha específica después de un año por el control político que tenemos que hacer, pero nos asustamos más después de ver que ya no solamente es con Antioquia sino con el Valle del Cauca porque no accedemos a los caprichos politiqueros de este Gobierno nacional.

Por eso Presidente, le solicito que ponga de manera urgente el debate de control político al Ministerio de Hacienda para que nos respondan el por qué los recursos no se han destinado en su totalidad, como debe ser, a las diferentes regiones de las carteras que aquí son objeto de control por parte de esta Comisión, sino para que nos expliquen también por qué no hay recursos para los Sistemas de Transporte Masivo y sí hay recursos por cerca de 1 billón de pesos para hacer campaña política y reeleccionista con la consulta popular que están inventándose. Necesitamos esas respuestas y de antemano decirle a la ciudadanía que cuantas veces el Presidente, que esta vez no fue el Presidente sino el ministro, que no tenía la competencia, vuelva a erradicar la consulta populista y reeleccionista de Gustavo Petro, esas mismas veces las vamos a hundir acá en el Senado de la República. Ya se le revivió la reforma laboral, que demuestre cómo es que quiere favorecer a los empleados o por su defecto, lo que va a demostrar y es lo que yo creo que ya demostró radicando una nueva consulta, es que no le interesa favorecer a los empleados sino hacer política para su reelección en el 2026.

Le pido Presidente que agendemos con urgencia ese debate al Ministerio de Hacienda y que, usted por medio de la ley, haga que sí asista a esta Comisión. Muchas gracias Presidente.

El Secretario Ad-Hoc, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted señor Senador. Y no sé señor Secretario si existe ya una proposición de citación a ese debate que está solicitando el Senador o pues esperamos la radicación de la citación, Senador. Ah ok. Entonces, bueno, tiene a continuación la... tengo inscrita aquí a la Senadora Sandra Jaimés y a la Senadora Soledad Tamayo. Senadora Sandra Ramírez también, bueno, ok. Tiene la palabra Senadora Sandra Jaimés.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimés Cruz:

Gracias señor Presidente. Quiero presentar un cordial saludo a la señora Ministra de Transporte, la doctora María Fernanda Rojas; por supuesto al doctor Carlos Emilio Betancourt Galeano del

Ministerio de Hacienda; quiero también saludar a la Gerente de Transmilenio, la doctora María Fernanda Ortiz; al Gerente de Transmetro, doctor Carlos Andrés López; Gerente de Metrolínea, doctor Emiro José Castro Meza; al Gerente de Megabus, doctor Gustavo Cardona Aguirre; y a todas las personas que se encuentran hoy presentes.

Bueno, con la creación de la política nacional de transporte urbano y masivo en el 2003, el Gobierno nacional se enfocó en la modernización de los esquemas operados por el sector privado con baja calidad de servicio y el alto impacto ambiental y social. Esta política propuso dos estrategias para solucionar la problemática del transporte urbano; la primera, que implementaría un sistema integrado de transporte masivo en ciudades con una población superior a 600.000 habitantes; mientras que la segunda, se enfocaba en ciudades con menos de 600.000 habitantes y trataría la reorganización del sector mediante la creación del sistema estratégico de transporte público. Esto como para tener el contexto de donde surge este proyecto del transporte masivo. Y se buscaba la mejora de la calidad del servicio y la implantación de medidas de gestión de tráfico. Este esquema se fundamentó en la experiencia del sistema integral de transporte masivo, Transmilenio que inició la operación en Bogotá en diciembre del año 2000, utilizando el esquema de Bus Rapid, y los retos que hoy enfrenta Colombia porque es que hay que analizar muy bien la realidad de cuáles son los retos que enfrenta hoy Colombia frente a lo que tiene que ver con este transporte.

Los retos que enfrenta Colombia son también compartidos por buena parte por los países de la región, cada día 20.5 millones de personas en 55 ciudades de América Latina usan los sistemas, lo que representa el 63.6% de los usuarios a nivel mundial, es decir, más del 50% de la población. Estos sistemas de transporte que han sido muy importantes, muy significativos para transformar la calidad de vida en las ciudades, establecer una relación entre el uso del suelo y el desarrollo urbano mixto y el equilibrio y la oportunidad real de integración con otros modos más sostenibles, y más allá de sus contribuciones económicas, sus contribuciones sociales y ambientales, los sistemas organizados de transporte urbano abren la posibilidad de planificar de forma integrada el desarrollo urbano y la movilidad. Si bien se ha presentado avances en los últimos años, los sistemas de transporte público en Colombia y en América Latina siguen enfrentando retos en la calidad de los servicios de cobertura y accesibilidad.

Superar este déficit histórico es imprescindible, tomando como punto de partida que las personas son y deben ser el centro y destino de la política pública, son los seres humanos, las personas, los habitantes, los ciudadanos y ellos deben ser el centro de esta política pública de movilidad urbana. Los sistemas de transporte eficientes son esenciales obviamente para la movilidad y estos impactan positivamente en la calidad de vida de los habitantes. Adicionalmente a esto, mejorar el transporte público es crucial

¿para qué? pues para reducir también las emisiones de gases, de efecto invernadero y proporcionar condiciones de vida sostenible. Todos estos son los beneficios positivos de implementar esta clase de transporte. Ahora bien, más allá de la construcción de infraestructura, las ciudades del país tienen el desafío de reforzar sus...y se busca pues optimizar sus procesos y mejorar las coordinaciones con otras entidades aliadas. Porque ¿qué se ha encontrado, señora ministra? que, en estos sistemas, ministra, en estos sistemas hay una desarticulación total en los diferentes sistemas de servicio de transporte, el usuario a veces queda tirado en una de las estaciones y de ahí no sabe a dónde ir y tiene que resolver esto con transporte informal.

Por tanto, en materia de integración de la red, aún falta resolver la integración física y tarifaria con los demás componentes del sistema, buses, metros, cables, entre otros. Y como el tiempo es corto, quiero señalar acá que el pasado 27 de abril y como santandereana me voy a referir, me regalen 3 minuticos para referirme al problema de Metrolínea pues no puedo obviar y mencionar que el Sistema de Transporte Masivo de Bucaramanga y el área metropolitana Metrolínea, el pasado 27 de abril de 2025, la única flota de buses que aún operaba bajo Metrolínea dejó de prestar el servicio afectando a miles de ciudadanos que dependían diariamente de este medio de transporte. Ante esta situación, ministra, se anunció la implementación de un plan de contingencia estructurado en tres fases principales para mitigar el impacto de los usuarios: la primera acción consiste en una reorganización completa de las rutas, que esta medida pretende garantizar que los usuarios, que reitero que lo más importante acá son los usuarios, puedan acceder al servicio aunque con intervalos de espera más largos; y como tercera medida de esta emergencia, se estableció una operación transitoria que incluye el arrendamiento de buses padrones adicionales mientras que se avanza simultáneamente en la rehabilitación.

De tal suerte, señora ministra, y respetado Presidente y honorables Senadores, yo le solicito aquí a esta Comisión que aquí lo que tenemos que hacer es un seguimiento a la respuesta que desde el gobierno nos pueda dar el gobierno para garantizar la movilidad, en este caso pues de todo el territorio, pero en este caso de los bumangueses que es donde está, hay una problemática muy sentida en el área metropolitana.

Y otra de las preocupaciones que quiero expresar acá ante esta Comisión, es que, respecto de Metrolínea, que hay unas vías especiales para estos buses, para llevar la actividad, que no están funcionando, que están inutilizadas y que son vías que ni se usan ni se pueden transitar y que esto lo que genera es congestión vehicular en la ciudad y en el área metropolitana.

Y, por último ya ahora sí, que acá la puesta en escena para resolver este problema es que se tenga en cuenta la necesidad de la población que es finalmente la más afectada y que aquí hay que tomar

una decisión clara, qué es lo que se va a hacer, qué es lo que esperamos, porque aquí hacen en esta junta directiva reuniones donde se discute, donde no se define si se liquida, si se va a implementar, si se va a abrir y que se debe tomar una decisión seria con base a una propuesta seria, pero esto ya lleva un tiempo muy largo y no se toman decisiones serias y se reúnen y no, no hay...y que realmente se tenga en cuenta que aquí la afectación es la población a la que tienen inmersa en el uso de servicios públicos informales, de servicios informales de transporte porque el público no está al servicio. Entonces, realmente al ministerio se le pide que se hagan las propuestas para que se busque unas soluciones serias para que se pueda solucionar este problema que hay en Bucaramanga. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senadora. Le damos la bienvenida, que no se había hecho presente la Senadora Soledad Tamayo y la Senadora Ana María Castañeda y a propósito, tiene la palabra la Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senador Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias señor Presidente. Con mi saludo, por supuesto, a la señora ministra, la doctora María Fernanda Rojas; al señor vicepresidente de la ANI, doctor Luis Eduardo Acosta; al Viceministro de Hacienda, Carlos Julio Betancourt; por supuesto a la Gerente de Transmilenio, María Fernanda Ortiz; asimismo al Gerente del Metro de Bogotá, Leónidas Narváez; y a todos los Gerentes y representantes de los Sistemas Integrados de Transporte de Medellín, Cali, Cartagena, Bucaramanga y Pereira.

Yo creo que éste es un tema muy importante y de los más sensibles, diría yo, en estos momentos y es abordar un tema que genera responsabilidades conjuntas tanto del Gobierno nacional como de los gobiernos locales o territoriales frente a garantizar el derecho que les asiste a los usuarios de un servicio, el derecho a la movilidad a los usuarios de los servicios de transporte público en este país. Debemos tener en cuenta ante todo que esto no es un problema, el transporte masivo ni es un problema ni es de ningún gobernante en particular, yo creo que los sistemas de transporte con los que se garantiza el derecho a la movilidad que requieren importantes recursos públicos y que permiten reducir las externalidades negativas del uso del automóvil, como la congestión del tráfico, las exclusiones y la contaminación del aire y las muertes, nos tiene que llamar la atención aquí a todos los colombianos y particularmente al gobierno nacional, en honrar los compromisos que a través del CONPES y a través de la misma ley hoy tienen una responsabilidad frente a garantizar los recursos para financiar los sistemas que están operando en las diferentes ciudades importantes del país.

Y, pensaría que aquí no vamos ni a generar ni hablar como qué es lo que ha venido pasando con

el Gobierno nacional que le parece que el sistema debe ser así y el gobierno territorial que le parece que el sistema debe operar de otra manera, creo que entre el Gobierno nacional y los gobiernos locales, por el contrario, uno esperaría que actúen en forma conjunta para superar esos principales retos de la movilidad, asociados a la baja calidad, a unas debilidades institucionales y a la dificultad sobre todo del financiamiento, pero lamentablemente así no lo sentimos, así no lo vivimos, así ha sido como las permanentes declaraciones que han dado quienes están al frente de estos sistemas que se encuentran hoy agobiados y ahorcados, diría yo, porque no hay una solución y los usuarios son los que están pagando como los platos rotos de, primero, de la falta de financiación y, segundo, de una no prestación adecuada en el servicio de transporte para quienes son los usuarios.

Lo primero que tenemos que garantizar es la viabilidad de los sistemas; para el caso de Bogotá en particular, creo que habrá ya ha comentado un poco de ese tema, se imagina solo por un momento ¿no? imaginémoslo solo por un momento que Transmilenio dejara de operar, cómo se transportarían esos 4 millones de personas diariamente que se transportan por la ciudad capital. ministra, considero que éste no es un problema que deben enfrentar las ciudades que cuentan con estos sistemas de transporte. Usted bien conoce toda la situación de Bogotá, nosotros nos conocimos con la doctora María Fernanda siendo directora del IDU y luego estuvo en el Concejo de la ciudad, así que conoce la situación que vive el sistema de Transmilenio en Bogotá, pero también lo que tiene que ver con el Metro de la ciudad capital.

En el Plan Nacional de Desarrollo quedaron plasmadas buenas intenciones y digo buenas intenciones porque particularmente con los artículos 172, 173, 174, 183, 253 y 284 vemos, por ejemplo, del Plan Nacional de Desarrollo, vemos que hoy ya 15 meses de terminar el gobierno se manifiesten las respuestas a esta proposición, que aún no está lista la reglamentación del artículo 183 del Plan Nacional de Desarrollo que permite la cofinanciación por un única vez de hasta el 50% de las inversiones realizadas en estos sistemas. ¿Existe voluntad, entonces, preguntaría del Gobierno nacional en contribuir con la viabilidad de estos sistemas?

También es necesario ponerle freno a la evasión, algunas cifras hablan de 600.000 colados diarios, desafortunadamente sigue imperando la cultura del no pago. Además de hablar de la viabilidad, también tenemos que hablar de la construcción y particularmente de la primera línea del Metro. Pareciera que para el Gobierno nacional no ha pasado esta página y seguimos solamente pensando un poco si el Metro debería ser elevado o subterráneo, como lo pretendía el Presidente Petro. Es preocupante, entonces, que, mediante ese Decreto, el 069 del 2025, se hayan aplazado el giro de recursos del orden de 770.000 millones de las vigencias futuras que financian la construcción de la primera línea

del Metro y esta decisión generó incertidumbre. Yo digo y siempre aquí lo he manifestado que diligentemente la administración Bogotá en cabeza del alcalde Galán pudieron salvar esta situación y ya vamos con un avance del 53%. Gracias también a la administración, poco a poco el Metro es una realidad que llena de orgullo, que, de igual manera, como dice el alcalde Galán, el Metro no para, a tal punto que ya se están adelantando estudios de factibilidad para hacer la extensión hasta la calle 100.

Ministra, yo pienso que es necesario que se nos informe a esta Comisión, primero, cómo afecta la situación fiscal la financiación y los compromisos asumidos en materia de infraestructura de transporte público, particularmente la primera línea del Metro. Hay certeza de que el gobierno va a cumplir con los compromisos asumidos en esta materia en lo que tiene que ver con la línea del Metro, en lo que tiene que ver con la troncal de la calle 13 y el proyecto de Regiotram de Occidente que debían asignarle unos recursos del orden del 2.5 billones de pesos y solo se ha desembolsado el 13%; ¿se garantizan los recursos del documento CONPES 4104 del 2022 que declaró la importancia estratégica, el diseño, la construcción y la puesta de operación de la línea 2 del metro de Bogotá? Considero que es necesario ser muy claros en esta información porque tenemos que generar confianza en la banca multilateral, en el consorcio y principalmente en la ciudadanía.

Y, para completar, ha surgido preocupación entorno al anuncio de Estados Unidos respecto a la oposición a cualquier desembolso de los recursos relacionados con empresas chinas que trabajan en Colombia, ¿cuál es la posición del Ministerio de Hacienda y Transporte respecto de este anuncio? ¿Tenemos algún Plan B para soportar todos estos compromisos que tiene el gobierno nacional y que hoy se hace necesario que usted señora ministra le envíe un mensaje de confianza a los bogotanos y a los colombianos sobre todo en todos estos compromisos de financiación de los sistemas de transporte masivo de todo el país?.

Entonces, señor Presidente, les agradezco mucho este espacio que me han concedido. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senadora. Se hacen presente en el debate en delegación de INVIAS la doctora Gladys Gutiérrez, subdirectora y la doctora Verónica Forero, Asesora del Despacho. Bienvenidas. Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias señor Presidente. Mi saludo cordial señora ministra, señor viceministro, doctora Gladys Gutiérrez que vi que llegó por ahí, directora de INVIAS, a la doctora asesora de ese despacho. Señora ministra y todos los colegas, aquí todos sabemos que estos sistemas enfrentan desafíos históricos, esto no nació ayer ni hace 3 años, ni 2 años, como el déficit financiero, la infraestructura,

la baja demanda, la competencia con el transporte informal que hay, eso ha influido bastante, entre otros. Sin embargo, algunos de los sistemas que inicialmente fueron concebidos como pilares de movilidad digna, eficiente y sostenible, enfrentan hoy una profunda crisis estructural que pone en entredicho su sostenibilidad y funcionalidad como ya se ha expresado aquí. Sin embargo, señora ministra y colegas, yo quiero mencionar aquí las acciones que este gobierno en cabeza del Ministerio de Transporte ha desarrollado para mejorar las difíciles situaciones por las que han atravesado los sistemas.

En primer lugar, destaco el respaldo fiscal que se ha dado para cubrir déficits operacionales como los 2 billones de pesos girados entre el 2021 y 2023 que han sido fundamentales para mantener en funcionamiento sistemas como Transmilenio, el MIO, Metrolínea y Transcribe en contextos difíciles de post pandemia. No hubo más, colegas, porque parte de auxilios y de ayudas fueron a parar a los grandes conglomerados más ricos de nuestro país, Luis Carlos Sarmiento Angulo, por ejemplo, recibió para El Tiempo, para su Hotel Estelar, para la Concesionaria Vial Andina, para COVIANDINA.... que, por ejemplo, recibió para su... Yupi, para los plásticos Rimax, para hoteles como Charleston, para Semana; y Ardila Lule recibió ayudas para gaseosas Postobón, para el Ingenio Incauca, para Winsport, para RCN Televisión y RCN Radio, para la cristalería Peldar; el 80% de las empresas más grandes del país obtuvieron el beneficio. ¿Cuánto fue ese beneficio? en solo 7 meses el gobierno pasado giró 5 billones de pesos para estos grandes empresarios de nuestro país.

Díganme ustedes si esto no es un detrimento para quien realmente o las empresas que realmente lo necesitan. Y este gobierno, aquí sí saludo que este gobierno tiene una visión moderna del transporte público, orientada a la sostenibilidad, por ello destacó que en el plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia de la Vida”, de herramientas normativas que permiten a los entes territoriales financiar hasta el 100% de los proyectos férreos. Hace poco se aprobó, se firmó el contrato app para habilitar la vía férrea Dorada - Chiriguaná, aprovechar comercialmente los predios en infraestructura del sistema, utilizar ingresos por publicidad, parqueo o sanciones de tránsito para financiar el transporte público. Asimismo, el Ministerio de Transporte ha liderado estudios claves para transformar estructuralmente el sistema. Y sí aquí nos toca buscar la ayuda de países como el gigante asiático, hay que buscarla porque nosotros necesitamos nuestro transporte porque necesitamos movilidad no solamente en las ciudades sino también en los territorios.

Y aquí el desarrollo de indicadores de calidad para mejorar la medición del servicio, el estudio de fuentes alternativas de financiación con apoyo internacional y aquí destaco lo que hace poco se hizo en China, la estructuración del fondo para el ascenso tecnológico que abre la puerta a una modernización real de la flota con buses eléctricos y sostenibles. Estos son también, hay que destacar lo que el Gobierno nacional viene realizando a favor

del transporte. También puedo decir que Bogotá, por ejemplo, avanza en consolidarse como una de las ciudades con mayor flota de buses eléctricos en el mundo; además, Cartagena bajo este impulso fue el sistema que más creció en demanda y recuperación de flota en el 2024.

Ahora sabemos que la situación actual de Metrolínea en Bucaramanga es muy compleja, es, pero muy, muy compleja; estuve en una audiencia donde estuve escuchando toda esa problemática que hay en Bucaramanga, con una caracterización de la problemática en lo económico y en lo operativo. Actualmente lo que floreció alrededor del servicio de Metrolínea fue el servicio de la informalidad, el mototaxismo, el colectivismo, el taxi, la movilización de pasajeros en vehículos de servicio particular con diferentes estaciones de despacho a lo largo y ancho del área metropolitana; la prestación de rutas no autorizadas para recoger y dejar pasajeros por los vehículos de transporte especial en las vías del área metropolitana de Bucaramanga. Estos son los factores de la informalidad que sustituyen las deficiencias a las que llevó el servicio actual del transporte masivo, esta es la realidad, a esto hay que agregarle la expansión de las plataformas de datos digitales que también impacta enormemente en la actualidad el servicio. Utilizar la informalidad es exponer a los usuarios necesitados de movilización de pasajeros a los riesgos propios de la actividad de transporte, lo que dispone a la población en general; pero además de esto, Metrolínea enfrenta problemas de infraestructura, falta de recursos y bajos ingresos, lo que lleva a la necesidad de buscar soluciones de orden estratégico para garantizar el servicio.

Yo sé señora ministra y colegas y aquí los dos colegas que estamos de Santander, que Bucaramanga y su área metropolitana necesita mejorar el sistema de Metrolínea y aquí sí sería importante, pero muy importante que la señora ministra nos anuncie, nos diga, nos plantee qué programa a largo, a corto o largo plazo tenemos para buscar una solución, pero no lo va a hacer solo la señora ministra, aquí necesitamos también la contribución de los señores alcaldes del área metropolitana de Bucaramanga, ellos tienen muchísima responsabilidad en el funcionamiento y en esta problemática que se ha presentado en Bucaramanga; el alcalde de Bucaramanga, el alcalde de Girón, el alcalde de Piedecuesta y el alcalde de Floridablanca, presentes también en la solución a esta problemática. Todo se lo queremos dejar al Ministerio de Transporte y la responsabilidad territorial ¿dónde está? Muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senadora. Bienvenido el Senador Guido Echeverri también. Ya con esto terminamos las intervenciones de los Senadores. Adelante señor Senador, usted es el ponente, el citante disculpe.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Presidente muchísimas gracias. Antes que intervenga la ministra; ministra quiero también hacer otra pregunta, el CONPES 3991 que habla

de la financiación de las ayudas a los Sistemas de Transporte Masivo, el Senador Esteban decía algo muy cierto, el pasado gobierno invirtió cerca un billón de pesos con respecto...para llenar algunos huecos fiscales; nosotros el año pasado con la Ministra María Constanza se había comprometido... hicimos una mesa, yo soy hoy el Presidente de la Comisión encargada de Sistemas de Transporte Masivo del país, visitamos varios Sistemas de Transporte con Representantes a la Cámara y Senadores de la República, entre esas está ahí la Senadora Soledad Tamayo, de revisar cuánto va a ser la inversión, si hay inversión o no va a haber inversión, querida Ministra, acá está el Ministro de Hacienda y necesitamos saber los alcaldes y los directores de estos Sistemas de Transporte también necesitan saber.

Hemos estado en varias mesas con el Ministerio de Transporte, de cuánto va a ser la inversión por parte de este gobierno con respecto a ese hueco fiscal o va a ser con buses que tú tenías, no lo había escuchado, de enviar buses a diferentes Sistemas de Transporte, pero esto necesita ya una solución y una respuesta ministra. Quería dejarle esa pregunta también con respecto a los nueve sistemas, ocho Sistemas de Transporte Masivo del país que están esperando cuál va a ser la inversión de este Gobierno nacional. Y dos, ministra, el gobierno pasado lo hizo a través de convalidaciones, de convalidaciones, es decir, número de pasajeros, pues obviamente si es con número de pasajeros, la mayor parte se la lleva a Bogotá porque tiene mayores pasajeros. Yo quiero que usted ponga una prioridad, si va a haber alguna inversión con el tema de la situación económica y de gravedad de que hay que recuperar los Sistemas de Transporte Masivo que hoy hay que salvarlos, ministra. Hoy están llamando en un SOS y a lugar este debate de control político para que, entre todos en una mesa articulada, los alcaldes de las ocho ciudades, el Gobierno nacional y esta Comisión Sexta podamos recuperar esos sistemas. Muchísimas gracias señora ministra.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senador. Antes de darle la palabra a la señora ministra, el Senador Esteban que también es citante está pidiendo otra interpelación.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente muchas gracias. No, es que se me olvida una pregunta y es cuál es el cronograma para concretar la propuesta que hace el Presidente Gustavo Petro porque aquí se trata es de concretar esas propuestas que está acostumbrado a hacer el Presidente Petro mediante la red social "X" o si es simplemente pura charlatanería o irresponsabilidad del Presidente, pero cuál es el cronograma, ministra y viceministro, para concretar la propuesta que hace el Presidente Petro a la ciudad de Bucaramanga donde dice "Propongo a Bucaramanga que transforme sus troncales de buses en tranvías y el Gobierno nacional

compra con vigencias futuras los tranvías. El pasaje saldrá mucho más barato y no habrá contaminación y ruido, puede generar tarifas gratuitas para estudiantes y la gente débil económicamente". Cuántos recursos aportaría el Gobierno nacional, en qué momento y en qué va esta propuesta que hace el Presidente Petro. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias Senador. Tengo tres inscritos de los invitados que quieren intervenir, entonces démosle la palabra a ellos hasta por 3 minutos, por favor. Doctora María Fernanda Ortiz, Gerente de Transmilenio S. A.

Por eso, pero si ustedes van a hacerle preguntas a la ministra, entonces mejor que hablen primero ustedes que la ministra, me parece a mí.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Moción de orden Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Siga señor Senador.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Presidente yo creería que sí deberían intervenir primero los delegados de los Sistemas para que la ministra de una vez recoja todas las inquietudes y pueda responder tanto lo del Congreso. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Lo mismo pienso yo. Doctora María Fernanda, Gerente de Transmilenio.

La Gerente de Transmilenio S. A., Doctora María Fernanda Ortiz:

Presidente ¿por cuánto tiempo?

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Siga doctora, tampoco podemos ser muy extensos porque se nos va el tiempo y no escuchamos a la ministra, entonces...

La honorable Senador Soledad Tamayo Tamayo:

Presidente, pero el tema de Bogotá es delicado. Yo creo que démosle un tiempito de 10 minutos...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Cinco minutos doctora y ahí vamos extendiendo.

La Gerente de Transmilenio S. A., Doctora María Fernanda Ortiz:

Perfecto, buenos días o tardes a todas y a todos, un saludo muy especial a los Senadores citantes, a los Senadores y Senadoras que nos acompañan, a la Ministra de Transporte y a la directora de la UMUS, Liliana; a todos nuestros colegas de los Sistemas

de Transporte Público del país, agradecemos de verdad esta citación y esta convocatoria porque desde el punto de vista de Bogotá para poder lograr un Sistema de Transporte Público sostenible en el tiempo debemos trabajar en equipo con el Gobierno nacional y esa ha sido la tarea que llevamos haciendo en los últimos meses, estamos muy cerca de lograr un proyecto para Bogotá y Soacha porque esto es un proyecto regional que nos puede ayudar a tener cada vez un mejor Sistema de Transporte Público.

En Bogotá nuestro Sistema Integrado, como lo decían hace un rato los Senadores y Senadoras mueve diariamente más de 4 millones de viajes, de estos viajes cerca del 83% son personas de estrato 1, 2 y 3, por lo tanto, estamos completamente de acuerdo, este esfuerzo es un esfuerzo con un propósito principalmente social para que las personas más vulnerables de la ciudad tengan cada vez un mejor Sistema de Transporte Público y puedan acceder a la ciudad a través del sistema. En Bogotá estamos trabajando de manera coordinada entre todas las entidades, con la Empresa Metro, la Secretaría de Movilidad, para mejorar nuestro sistema, vamos a tener en los próximos años un mejor Sistema de Transporte Público gracias a la multimodalidad, vamos a tener el componente férreo con la primera línea del Metro, la segunda y la extensión como lo mencionaban hace un rato; adicionalmente, tendremos nuevas troncales de nuestro componente BRT que están en construcción.

La Troncal Avenida 68, la troncal avenida ciudad de Cali, la extensión a Soacha y también saludamos al Gerente de la Empresa Férrea Regional que está construyendo esa extensión y para la cual queremos sacar adelante este proyecto de cofinanciación con el Gobierno nacional, los 269 buses articulados y de articulados eléctricos para la región; tenemos que recordar, hoy Bogotá tiene el 42% de los buses que circulan diariamente en la ciudad son de 0 o bajas emisiones, es un esfuerzo que ha hecho el Distrito para mejorar la calidad de nuestra flota y, por lo tanto, la calidad del servicio que le prestamos a los ciudadanos y seguimos en ese trabajo, estamos comprometidos con la descarbonización de nuestro Sistema de Transporte y en ese sentido le presentamos formalmente al Gobierno nacional desde noviembre de 2024 un proyecto para su revisión, hemos estado en diferentes mesas de trabajo.

Creemos que ya cumplimos con la mayor parte de los requisitos, los requisitos técnicos entendemos y ahorita la ministra nos confirmará esto, entendemos que ya todos los requisitos técnicos de este proyecto de cofinanciación están cumplidos, estamos a la espera de una revisión por parte del Ministerio de Hacienda de un requisito de gobierno corporativo del Sistema de Transporte Público para poder implementar el artículo 172 del Plan Nacional de Desarrollo y que, con el Gobierno nacional, podamos inaugurar este proyecto y claramente con Soacha, la Empresa Férrea Regional y el Departamento podamos recibir estos 269 buses articulados y articulados eléctricos que le mejoran la vida a los bogotanos, a los Soachunos y a la región en general.

Entonces es un proyecto que consideramos ya está listo para revisión del Gobierno nacional y que estamos a la espera de, digamos, su validación de que todos los requisitos están cumplidos.

Este proyecto nos permite tener un sistema de transporte público más sostenible porque nos ayuda a reducir el Fondo de Estabilización Tarifaria en el tiempo, desde Bogotá hemos trabajado integralmente en la calidad del servicio, hoy podemos decir que estamos en proceso de mejora, estamos incrementando el número de validaciones todos los años, lo que nos muestra que está dando resultado el esfuerzo que está haciendo la ciudad; adicionalmente, vamos a avanzar en tener cada vez más troncales y líneas de Metro y eso nos ayuda a tener un sistema más eficiente. También estamos trabajando con el sector de integración social que era un punto que mencionaba el Senador Moreno que es muy válido, y es que efectivamente logremos entregarle pasajes gratis a las poblaciones más vulnerables, este año estamos entregando en pasajes gratis de población Sisbén, con discapacidad y adulto mayor de 100.000 millones y adicionalmente estamos pues esperando también respuesta del Gobierno nacional para reducir nuestra tarifa técnica en el Sistema de Transporte Público con estos procesos de cofinanciación que nos permiten sacar el costo de inversión en buses e infraestructura de lo que esperamos se pague vía tarifa al usuario.

Para que podamos tener un Sistema de Transporte Público que le compita a la moto, que le compita a la informalidad y tener ciudades más sostenibles, necesitamos accesibilidad, necesitamos sostenibilidad, necesitamos que haya un compromiso ambiental y social desde los Sistemas de Transporte Público y si trabajamos en equipo con el Gobierno nacional, consideramos que Bogotá va a seguir liderando el transporte, la movilidad eléctrica, la movilidad sostenible y podemos entregar cada vez un mejor servicio. Entonces la invitación es a seguir trabajando en equipo, a que el Gobierno nacional efectivamente nos confirme los requisitos técnicos que ya consideramos cumplidos y nos revise también nuestra propuesta sobre gobierno corporativo para que podamos firmar en los próximos meses un convenio de cofinanciación para traer estos buses articulados y articulados eléctricos para Bogotá y Soacha, que nos ayuda a tener un sistema más sostenible en el tiempo. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias doctora por el uso del tiempo. El doctor... ah bueno, registramos la presencia también, que se nos había pasado por alto, el doctor Luis Eduardo Acosta, vicepresidente de la ANI, bienvenido también. Tiene la palabra doctor Emiro José Castro, Gerente de Metrolínea S.A., con el mismo tiempo doctor, por favor.

El Gerente de Metrolínea S. A., Doctor Emiro José Castro:

Muchísimas gracias Presidente. Muchísimas gracias Senadores, quería saludar especialmente la

mesa directiva, a la señora Ministra de Transporte, a mis excompañeros de trabajo en el Ministerio de Transporte, al señor Viceministro de Hacienda, los señores gerentes y delegados de los demás Sistemas de Transporte, al director de la ANI. Quisiera iniciar, señor Presidente, agradeciendo la invitación a estos espacios que son tan importantes para la región, sobre todo en problemas tan estructurales que tenemos en ciudades como Bucaramanga. Agradezco la disposición del Gobierno nacional de preocuparse por el transporte del área metropolitana de Bucaramanga y las propuestas que ha lanzado el Presidente en las últimas semanas. Sobre la situación de Metrolínea como ente gestor, ustedes todos la conocen, saben el estado de quiebra inminente y no prestación del servicio y paralización del servicio en el que nos encontramos en este momento con la finalización de los contratos de concesión; hoy prestamos una operación complementaria con buses del transporte público colectivo, pero no con buses del transporte público masivo.

Y quisiera hacer una aclaración antes, si bien el alcalde de Bucaramanga, Jaime Andrés Beltrán no nos acompaña hoy, sí nos ha acompañado en todas las instancias a las que nos han citado y hoy se encuentra con nosotros el director del Área Metropolitana que es la autoridad de transporte metropolitano en los municipios. Desde hace aproximadamente 3 meses cuando asumí la gerencia del ente gestor, hemos realizado gestiones ante el Gobierno nacional y ante los cuatro alcaldes municipales para buscar una solución real a la prestación del servicio, pero aún nos falta mucha voluntad política de la región y sobre todo una línea clara desde el Gobierno nacional para solucionar el problema de Metrolínea. Honorables Senadores, esto no se soluciona simplemente con la idea, esto se soluciona con la acción de la idea, la garantía de la prestación del servicio de transporte se logra con una sola cosa, recursos financieros que garanticen la operación y esas son las soluciones que no hemos visto, ni de los territorios ni de la Nación.

Y es por eso que el día de hoy no podemos ofrecer, señora ministra, un sistema sostenible que le compita realmente a la ilegalidad y a la informalidad en Bucaramanga. Pero lo más importante, en el entretanto de una solución como la que plantea el Presidente, como la que plantea el Ministerio de Transporte, cómo desde Metrolínea vamos a movilizar a la gente, y quisiera ahí sí mi señora ministra, su liderazgo y su apoyo en que mientras estructuramos una solución definitiva, logremos tener una solución de mediano plazo que sea vinculante para los cuatro alcaldes del área metropolitana. Yo insisto, ministra, en que aplaudo todas las propuestas y todas las apuestas del Gobierno nacional y que desde Metrolínea nos daremos los lapos que haya que darnos para que esas soluciones lleguen, pero mientras tanto ¿cómo muevo la gente?, mientras tanto ¿cómo logro sostener una operación en un sistema que hoy no tiene vehículos?; mientras llega un tranvía o un tren ¿cómo logro sostener una

operación del ente gestor y cómo logro mover a más de 400.000 pasajeros?

Respecto de la propuesta de los subsidios, Senador Moreno, Bucaramanga igual que otras ciudades capitales es pionera en otorgar subsidios al transporte del 50% a los estudiantes, deportistas, adultos mayores y personas con discapacidad y así como lo plantea el Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno del Presidente Petro, estamos esperando la reglamentación del artículo que lo plantea para que podamos acceder también a esos recursos del Gobierno nacional. Usted se imagina, doctora Sandra Ramírez, Senadora y Senador Moreno, ¿cuántos puntos del producto interno bruto del área metropolitana de Bucaramanga y de Santander subirían si pudiéramos contar hoy con un Sistema de Transporte Público eficiente, real y efectivo para más de 1 millón de personas en el área metropolitana?

Ahora bien, señora ministra, yo agradezco que nos pueda aclarar, si bien entiendo que durante la junta o la Asamblea General de Accionistas nos pidieron averiguar desde Metrolínea cómo se habían renegociado las deudas de los otros sistemas de transporte masivo y la respuesta es clara, las alcaldes municipales y los gobiernos territoriales se metieron la mano al bolsillo para renegociar esa deuda, hoy lastimosamente las finanzas de los municipios, ni de Bucaramanga, ni de Floridablanca, ni Piedecuesta y tengo que contarlos a los cuatro a pesar de que Bucaramanga sea el único que pone plata para la operación, desde el año 2010 Bucaramanga ha apuesto 74.000 millones de pesos para la operación y los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón no han puesto un solo peso; entonces, ¿cómo conociendo la situación financiera de los municipios del área metropolitana, cómo el Gobierno nacional nos ayuda a apalancar esa deuda, señor viceministro, con bonos de deuda, con respaldo institucional, con compra de flota eléctrica que nos permita llegar a una negociación distinta con los tenedores de bonos? Hoy son 260.000 millones de pesos solo en capital y más de 250.000 millones de pesos en intereses, lo que debe el ente gestor, eso lo hace una empresa inviable, inconsistente y sobre todo operativamente no funcional. Entonces, si nosotros queremos mantener vivo Metrolínea, tenemos que renegociar esa deuda. Y la pregunta es, ministra, o con flota o con apalancamiento de deuda o respaldando la negociación que vayamos a tener con los tenedores de bonos tanto del Ministerio de Hacienda como del Ministerio de Transporte. Muchísimas gracias señora ministra, muchísimas gracias Senadores.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctor Emiro José. Y terminamos con la jefa de Planeación Estratégica del Metro de Medellín, doctora Marcela Aguirre Vélez.

La Jefa de Planeación Estratégica del Metro de Medellín, doctora Marcela Aguirre Vélez:

Muy buenas tardes para todos, muchas gracias por esta invitación, este espacio, como delegada

del Metro de Medellín quiero extender la gratitud y voy entonces a intervenir cortamente porque tengo primero, pues mucho agradecimiento y después de 30 años de operación comercial del Metro de Medellín, viene enfrentando un conjunto de desafíos que comprometen sus sostenibilidad a mediano y largo plazo, así como su capacidad para responder a las crecientes demandas de movilidad de toda la población del conjunto metropolitano. Desde el punto de vista financiero sí es un reto supremamente grande, uno de los principales es la presión constante por cubrir los altos costos de operación, mantenimiento y renovación de activos de los Sistemas, sin contar con los mecanismos estructurados de apoyo económico como subsidios operativos o un Fondo de Estabilización Tarifario para los sistemas tanto férreo, cables y tranvía.

A diferencia de otros Sistemas de Transporte Masivos que operan bajo estos esquemas de concesión privada o de subsidios públicos recurrentes, el Metro de Medellín es una empresa 100% pública cuyos recursos tarifarios deben destinarse exclusivamente a su sostenibilidad operativa y técnica. Sin embargo, las proyecciones financieras actuales evidencian que estos no serán suficientes para atender los ciclos de inversión para los que se requieran modernizaciones, para los que se requieran infraestructura crítica. Esta situación se presenta en un contexto donde los modos férreos cables y tranvía y BRT que son los buses que operamos, afrontan unos déficits de alrededor a cierre de 2024 de 320.000 millones de pesos. Para el año 2025, se proyecta un déficit de alrededor de 650.000 millones de pesos y para los años subsiguientes alrededor de 640.000 millones de pesos. Es así como la Ley 2294 del año 2023, que adopta el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, establece objetivos nacionales en movilidad sostenible, en desarrollo urbano.

Para alcanzar estos objetivos es fundamental la asignación de recursos en el presupuesto nacional. La inversión del Gobierno nacional en Sistemas de Transporte Público de Pasajeros es fundamental para garantizar la sostenibilidad financiera de los mismos, lo que también implica incentivar la movilidad sostenible e impulsar el desarrollo regional, lo que se alinea con las políticas de reducción de emisiones y adaptación al cambio climático. Ante este panorama, el Distrito de Medellín y la gobernación de Antioquia han realizado aportes presupuestales extraordinarios para adquirir nueva flota, nuevo material rodante y el Metro de Medellín está afrontando nuevas estrategias para complementar esta financiación. En paralelo, está el proceso de gestionar recursos ante el Gobierno nacional en todo lo enmarcado dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, mediante los artículos 172 y 183 de la Ley 2294 del 2023. Mediante el primero, buscamos que se financie y se cofinancien también los proyectos de infraestructura de transporte del sistema en la operación que son la flota y sus componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente como la

maquinaria auxiliar requerida para su mantenimiento y operación del Sistema.

Por su parte, mediante el artículo 183 donde se faculta el Gobierno nacional para la cofinanciación de hasta el 50% de las inversiones ya realizadas, se busca cofinanciar infraestructura física, flota, sistemas inteligentes de transporte y la repotenciación del material rodante. No obstante, este último artículo aún no ha sido reglamentado por el ministerio, lo que ha dificultado su implementación efectiva. Este apoyo es crucial para apalancar los sistemas de transporte, garantizar la continuidad y la claridad del servicio y asegurar su sostenibilidad. Por lo tanto, es esencial que el Gobierno nacional realice dos acciones importantes, la primera es expedir la reglamentación del artículo 183; y la segunda, asegurar los recursos dentro del presupuesto nacional para su aplicación.

A la fecha, el Metro de Medellín no ha logrado acceder a los beneficios de estos mecanismos de cofinanciación, en consecuencia, el modelo financiero del Sistema sigue dependiendo de una gestión proactiva y diversificada de recursos propios en un contexto donde no existe un esquema permanente de apoyo nacional en un sistema de transporte, donde la región de Antioquia ha asumido históricamente la mayor parte de la financiación de las líneas que componen el Sistema Masivo del Valle de Aburrá.

El crecimiento acelerado del parque automotor, particularmente las motocicletas, como ya lo hemos escuchado en varias intervenciones, y la ausencia de políticas efectivas...

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Sí, por favor le pido a los asesores y a los presentes en el recinto que guardemos un poco de silencio para escuchar a la Gerente del Metro de Medellín, a la jefa de Planeación Estratégica.

La Jefa de Planeación Estratégica del Metro de Medellín, doctora Marcela Aguirre Vélez:

Gracias Presidente. Continúo. El crecimiento acelerado del parque automotor, como ya lo hemos escuchado, y particularmente de las motocicletas, y la ausencia de políticas efectivas que se desincentiven el uso del vehículo particular, esto agrava los niveles de congestión, la accidentalidad vial y la contaminación ambiental; esta situación afecta directamente la competitividad del Sistema de Transporte Público y resalta la necesidad urgente de una respuesta articulada entre el Gobierno nacional, las entidades territoriales y todos los entes gestores y operadores que nos encontramos aquí, orientados a consolidar una política de movilidad integral, sostenible e inclusiva para el país. Muchas gracias señor Presidente y a todos los asistentes.

El Presidente, H. S. Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted doctora Marcela Aguirre. Pues ahora sí terminamos con las intervenciones. Señora ministra tiene usted la palabra.

La Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Bueno, muchas gracias Presidente, muy buenas tardes para todas las Senadoras y Senadores miembros de esta Comisión, para todos sus equipos de asesores, para los directivos de los distintos Sistemas de Transporte del país y para los asistentes y quienes ven esta sesión de control político por las redes sociales.

Pues yo quiero pues agradecer este espacio, siempre me parece muy importante que estos temas que son críticos, necesarios y sobre los cuales hay muchas inquietudes, sean pues primero, expuestos acá en el Congreso de la República, sean requeridos y a uno como funcionaria pues también le sirve mucho porque pues está, digamos, muy vigente la relevancia del tema y también no crean, eso hace que uno esté permanentemente, digamos, en función de pensar soluciones y eso lo agradezco, agradezco siempre estar acá en los debates de control político.

Yo quería... voy a empezar con una frase un poco, poco ortodoxa, pero quiero empezar por esa frase un poco para llamar la atención sobre este debate porque es un tema del cual venimos hablando, pero años, y parece a veces un poco la película esa del día de la mascota; digamos que uno habla y cuenta la misma historia ¿cierto? y se levanta y al otro día, o sea, pasa lo mismo y por eso quisiera traer a colación la frase de “Qué locura es hacer las mismas acciones pensando que cada vez que hacen la misma acción va a obtener un resultado diferente” y ¿por qué la traigo a colación?, porque yo creo que estos Sistemas Masivos Estratégicos de Transporte tienen un problema de fondo que van a generar, Senador Gustavo Moreno, usted como en buena hora cita a esta sesión, igual que el Senador Guevara, van a generar tal como se hacen las cosas, un hueco fiscal siempre, perdón que haga una alusión personal.

El primer debate tal vez en el que yo estuve sobre el déficit de Transmilenio, en ese primer... en el que yo estuve, no el primero que se hubiera hecho, en ese debate se habló, si no estoy mal, que el déficit era alrededor de 1 billón de pesos; en el último en el que estuve en el contexto de Bogotá, el déficit era ya de dos y medio billones de pesos; y ahorita, el déficit es de 3 billones de pesos. Senador, y si seguimos igual, en un año, en dos años, en tres años va a ser de 5 billones de pesos y acá una noción para el Directivo de Bucaramanga, y Bogotá paga ese déficit y no es que a Bogotá no le cueste, 3 billones de pesos son 3 billones de pesos aquí y en cualquier lugar de Colombia, es mucho dinero, es muy representativo para Bogotá así sea la ciudad, digamos, con más ingresos, pero claro que con 3 billones de pesos usted en Bogotá haría pero cualquier cantidad de inversiones, dividamos a ver cuántos colegios no se harían, cuántos Sistemas de Transporte no se harían, cuánto significa esa plata en otras ciudades.

Entonces el problema... pero ¿qué es lo que pasa?, que el problema de fondo, a mi juicio, no se resuelve Senador ¿sí? Entonces, digamos, yo

quiero primero llamar la atención sobre un asunto y es, la Nación ha cumplido, y aquí además me toca además decir, me toca, Senadora, además decir que por otros gobiernos antes de nuestro gobierno, desde que está el CONPES 3991 la Nación ha cumplido, a mí me parece que eso es muy importante decirlo, y ha cumplido con todos sus compromisos, con los compromisos que están en el CONPES y ha cumplido con la cofinanciación y es más, en el caso de Bucaramanga ha ido más allá del porcentaje que la ley le asigna responsabilidad a la Nación ¿sí?, por la situación que se presenta.

Como sé que estamos cortos de tiempo, yo tengo un resumen que se los voy a hacer llegar de la... porque, digamos, su proposición era mucho más exhaustiva, entonces yo tengo un resumen de cuatro páginas que se los voy a hacer llegar acá a la Comisión a través de la Presidencia, de la situación en las distintas ciudades. Pero quiero, para no quedarme en los problemas y pasar un poco más a los planteamientos de solución, pero llamando la atención sobre una cosa y es, si seguimos haciendo lo mismo, vamos a estar en un déficit cada vez mayor e incluso exponencial ¿sí?, entonces, de verdad, con todo respeto y aprecio por quiénes plantearon que la solución es que el gobierno en esta situación fiscal vea a ver de dónde saca plata para mandarle a esos huecos, créanme, ahí no está la solución, ahí no está.

Yo que le he hecho seguimiento a esa situación del déficit fiscal, va a haber un momento en que se iguale el presupuesto de cada ciudad con el déficit si no tomamos medidas de fondo. Pero entonces sobre los problemas hay una arista que no es la principal, pero es que en serio que desde que yo he llegado al ministerio, hay un tema que son las definiciones de litigios claves del Estado colombiano en instancias arbitrales, que me ha parecido de verdad de los mayores desangres que tiene el Estado y yo no me puedo quedar callada tampoco en esta ocasión; lo he hecho con el tema de las concesiones y de la ANI, tenemos más de 40 litigios arbitrales donde están en juego más de 13 billones de pesos, pero además del Estado todos los pierde; entonces digamos, uno ahorra, hace esfuerzos, ustedes reclaman con toda razón austeridad, yo eso lo comparto plenamente, pero el Estado se está desangrando y no estamos viendo y yo creo que hay que poner la lupa sobre lo que está pasando en esas instancias de arbitramento.

Yo sinceramente creo y aquí también ha pasado eso ¿sí?, porque todos los riesgos terminan siendo asumidos por el Estado, porque se olvidó una cosa elemental que es, antes de llegar a una instancia de aplicar, de llevar cualquier diferencia a un laudo arbitral, hay que conciliar, hay que sentarse, hay que concertar, hay que negociar entre el Estado y el Concesionario, entre el Estado y el Contratista, ya no, ya eso no se hace, se van directo al laudo y en laudo perdemos. Ahora, este no es el tema de hoy, pero acá Luis Eduardo lo sabe, que es vicepresidente de la ANI. Ahora nos están llevando a tribunales internacionales, eso es más... y tú sabes las implicaciones que eso está teniendo, que son más

caros, donde es más difícil defenderse porque hay que ir a otros países ¿sí?, hay que contratar abogados que además...en fin, ahí viene una amenaza seria. Pero aquí en este caso, también parte de las deudas que tienen los Sistemas de Transporte es por laudos arbitrales, sí señores y no son sumas cualesquiera.

Por ejemplo, en el caso de Bucaramanga, por vía de un laudo arbitral se deben casi 600.000 millones de pesos, entonces el Gerente viene y nos dice “pero Nación, dónde está la plata que necesitamos para pagar las deudas”, bueno, pero ¿dónde está el problema?, pagamos esa deuda y nos va a salir otra igual o peor. Entonces el problema de fondo no está en exigir que la Nación, como un mago, saque plata de un fondo inagotable para pagarle a un hueco inagotable, como están las cosas hoy en día. Entonces ahí tenemos ese tema, pero también se presentó en Cali, pero también se presentó en Cartagena, pero también se presentó en Medellín, algunas ciudades negociaron después de ya tener el laudo en contra, obviamente en contra porque los laudos arbitrales en un 95% o más están saliendo en contra del Estado, ahí se nos están yendo los billones, que ustedes intentan que aquí se ahorren con un control presupuestal, etc., se están yendo por otro lado y la plata se la están quedando es en otro lado. Entonces algunas ciudades han negociado, entonces ahí ha estado el ente gestor negociando, los alcaldes de la respectiva ciudad negociando.

En Cali, en primera instancia tenían que pagar 1.2 billones de un chistecito, de un laudo arbitral, 1.2 billones para una ciudad como Cali, es que eso asfixia a cualquiera. Por eso el problema, yo invito, miremos el fondo del problema, y negociaron y finalmente pagan 240.000 millones. Yo invito a que en Bucaramanga se revise esa negociación, así como otras ciudades lograron...Imagínense, de un billón 200 a 240.000 millones, es importante. Entonces invito y nos dicen en qué podemos apoyar, pero recuerden, la responsabilidad es del ente gestor, la responsabilidad y yo lo digo con respeto y con aprecio, es de los municipios. Cómo puede ser que allá solo responda Bucaramanga, usted mismo lo dijo ¿y los otros municipios? y no ve que hay una Procuraduría y la Procuraduría ya nos ha requerido, a ustedes y a nosotros a pesar de que nosotros hemos cumplido, pero también nos requirieron, y más o menos nos dicen “a ver, usted no va cerrando aquí ese capítulo, no van a decir que cierran Metrolínea, que todo se acabó y pasó a la historia porque hay obligaciones por cumplir” ¿sí? Y esa es parte de la razón porque nos han preguntado –bueno, y ustedes ¿por qué no autorizaron en la anterior junta directiva que se liquidara Metrolínea? Pues porque hay unas obligaciones de más de medio billón de pesos y los mismos organismos de control con toda la razón nos han dicho “ojo, ojo, eso no es cerrando y olvidando, alguien tiene que responder”. Entonces esa es parte de la razón.

Pero el tema de fondo y paso rápidamente a la propuesta. Bueno, les haré llegar esto, este no se los dejo porque está muy rayoneado. Ahí me iban

a ayudar a proyectar algunos de los problemas, ya los han mencionado, las proyecciones deficientes en cuanto a demanda, etc., el tema de la competencia con el transporte informal o incluso el transporte ilegal, la competencia con las motos, en fin, temas jurídicos, temas económicos y demás. Pero también, en Bogotá que es donde menos problemas de demanda ha habido ¿cierto?, porque esa ha sido la salvación del Sistema en Bogotá...y ¿dónde ha habido sobre todo el desfase? en el zonal, el troncal ha salvado la patria, incluso en Covid, incluso en Covid, pero el déficit grande y, digamos, si el déficit, por ejemplo de la tarifa técnica, doctora Soledad, usted qué sé que le ha hecho seguimiento por años al tema, es enorme en el zonal, la tarifa técnica o la tarifa al usuario es 3.250 pesos, la tarifa técnica 3.200, la tarifa técnica en el zonal es de 5.800 pesos.

Entonces usted puede llenar ese hueco hoy, alguien puede sacar, no sé quién, pero digamos que, en el mundo de la fábula, en un universo paralelo, que alguien saqué 3 billones para pagar el...Bogotá lo hace, siempre termina haciéndolo, sacrificando temas sociales con una gran controversia en Bogotá cuando eso ha pasado ¿sí?, alguien saca los 3 billones y los pone, pues el otro año van a ser cuatro, y que es un porcentaje muy alto para Bogotá también ¿sí?, es un sacrificio muy grande. Entonces, de fondo hay muchas razones que nos deberían llevar a ver cómo controlamos la tarifa técnica, por ejemplo, ese es un tema esencial; hay temas de la evasión que ahí van cobrando importancia cada vez más.

Pero hay un tema del control de esos costos del sistema, esa es una de las razones muy importantes por las cuales se creó, por ejemplo, la rolita en Bogotá que hoy está en un limbo jurídico por una decisión del Consejo de Estado, ¿será el Consejo de Estado o de la Corte Constitucional? ¡Ah! de un juzgado, no llegó al Consejo de Estado, y está haciéndose un esfuerzo y ojalá, Senador Quintero y demás Senadores de esta Comisión, puedan ayudar, yo no tengo hoy relación con esos temas como tan directos en Bogotá, pero para que en el Concejo de Bogotá se pudiera discutir y aprobar ese proyecto de acuerdo para volver a darle la institucionalidad a La Rolita como se pidió judicialmente. Pero eso es muy importante, tener una empresa pública que permita también bajar costos y controlar costos ¿sí? Activas.

Hoy en día, después de tantos años de operación no se sabe cuáles son los costos de Transmilenio, por ejemplo, no se sabe por cómo está constituido el Sistema, esa es parte de la importancia enorme que, a mi juicio, tiene la creación de una empresa como La Rolita que ojalá se pueda oficializar y formalizar. Pero entonces en el fondo de esto, cuál ha sido la propuesta del señor...aquí están los datos del déficit de varias ciudades, pues casi todo se lo lleva Bogotá...estamos en cuatro billones, pero digamos que la parte más grande de eso se lo lleva a Bogotá. Y, entonces, volviendo a hablar del tema del control de la tarifa técnica, es decir que no sea tan caro, por ejemplo, en Bucaramanga parte del problema es que el Sistema recupera digamos, no,

no, no recoge plata por persona transportada sino por kilómetro, eso también termina desincentivando... ya no, ah ok, ah pues bueno, pero digamos que ese fue como la esencia, entonces eso termina también desincentivando un tema de servicio, de calidad de servicio, bueno hay muchas discusiones de fondo.

Pero el fondo, la propuesta del Presidente que nosotros estamos aterrizando y de hecho esta semana íbamos a ir a Bucaramanga ¿mañana?, pero tenemos dos debates de control político, entonces vamos a ver, vamos a intentar mover la visita el viernes. ¿Qué es lo que tenemos? Pues primero pues hay que, obviamente el tema de encontrar una alternativa, pues nos parece que es más la responsabilidad del ente gestor y de las administraciones municipales que, en este caso, hasta ahora no han respondido con las obligaciones del convenio. Pero nosotros queremos profundizar en esa transición y tenemos la obligación porque es como también la línea que ha dado el Presidente y que da el Plan Nacional de Desarrollo y que permite el Plan Nacional; y respondo a la reglamentación del artículo 183, tienen toda la razón, eso ha debido estar reglamentado hace tiempo, me comprometo a que lo hagamos pronto y le haré llegar a la Comisión a través del Presidente un cronograma ¿sí? porque tienen toda la razón, por eso, entre otras, sirven estos debates.

Y, pero ¿qué es lo que nosotros tenemos que de fondo plantear?, que los buses que financian la Nación, que lo haremos con vigencias futuras como lo ha pedido el Presidente, sean propiedad de la Nación y permitan tener el control de la tarifa ¿sí?, que podamos tener el control de los costos y es el modelo que estamos desarrollando, que supondrán ustedes no es tan fácil ¿verdad? porque tenemos que hacer y en eso está el equipo de UMUS, ajustes jurídicos comenzando. Me parece que en este momento son como la ruta crítica. Y está era otra propuesta porque este modelo en algunos casos, yo no digo que, en todos, pero en algunos casos, pues está mostrando que no es sostenible y queremos proponer en el área metropolitana de Bucaramanga, una transición hacia tranvías eléctricos, modelos sostenibles.

Compatibles técnica y tecnológicamente, no cometer errores de traer sistemas de tranvías que ya no son universales o que ya no son prácticos en el mundo, etc., pero es lo que le vamos a plantear a los alcaldes del área metropolitana como una solución de fondo y donde el Gobierno nacional sea, digamos, vaya más allá de un tema de cofinanciación en este esquema 70/30, sino sea un socio con la propiedad pública del material rodante, en este caso, para facilitar el control de esa tarifa técnica y de los costos. De lo contrario, mientras la tarifa técnica sea incontrolable, nadie en el Estado hoy puede tocar, nadie puede saber, etc., pues esa diferencia entre lo que se paga por el pasaje y lo que cuesta movilizar a cada pasajero, pues va a ser un hueco fiscal enorme en cualquiera de las ciudades. Eso, digamos, en términos generales. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias señora ministra. No sé si alguien del Gobierno nacional va a intervenir más, no tengo más inscritos, entonces adelante Senador Gustavo Moreno. Sí yo creo que ya podemos ir concluyendo.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Una interpelación ministra, no le entendí muy bien. El aporte del Gobierno nacional a los Sistemas va a ser a través de buses con energías limpias, con propiedad de la Nación. El acuerdo de los 269 buses de Bogotá administra, que es un tema de cofinanciación en que está; y cuál va a ser ese rubro en materia de buses para los 7 u 8 Sistemas de Transporte Masivo de 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 del país, o sea, Bucaramanga necesita...sí, ocho con el de Soacha; cuál va a ser esa inversión, querida ministra, en materia de buses y cuándo; Bucaramanga ya venció contrato el 26 de abril y hoy no hay operación, lo necesitamos urgentemente, querida ministra; y ese acuerdo de los 269 buses de cofinanciación cuál va a ser, ministra, en qué está eso.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Senador Carlos Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidente. Sobre ese mismo punto, sobre los buses de Transmilenio en Bogotá que son 269, tengo entendido que parte también del proceso de concertación es que, en el gobierno corporativo, el Gobierno nacional tenga, digamos, mayorías, digamos, dentro del proceso de decisión en la junta directiva como ente gestor. ¿Sigue siendo un requisito para la cofinanciación tener esa mayoría en Bogotá para poder desembolsar los recursos para estos 269 buses? Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

¿Senador Esteban también tenía algo que decir o esperamos al cierre? ¿el cierre? Adelante Senadora Soledad Tamayo.

La honorable Senador Soledad Tamayo Tamayo:

Yo creo que cuando hablamos de Transmilenio también hablamos aquí del Metro; y señora ministra yo quisiera saber, con estos recortes que se le han hecho a la primera línea del Metro, cómo comprometemos también y viabilizamos la segunda línea del Metro, qué le podemos decir a los bogotanos con relación al tema porque aquí está el doctor Narváez y seguramente él también está a la expectativa de que se va a ir a responder con relación a una obra importantísima que tiene que ver con, no solamente con los bogotanos sino con todo el país. Y pues, sí bien es cierto estamos hablando del Transporte Masivo, yo le hice una pregunta doctora María Fernanda sobre el tema de la troncal de la Calle 13, usted sí que sabe también qué pasa

en la Calle 13 y cómo esos recursos que también se recortaron con el decreto, hoy es una necesidad urgente que requiere la ciudad Bogotá.

Yo sé cómo usted lo ha reconocido, Bogotá ha hecho unos esfuerzos enormes, seguramente también limitando las inversiones en otros frentes que son necesarios e importantes, pero creo que no podemos tampoco agotarlo porque definitivamente, si bien es cierto como lo explicaba al comienzo, el transporte es un derecho y un derecho que reclaman los usuarios para que se preste con calidad, en buenas condiciones y sobre todo con la seguridad. Pero necesitamos también, ¿qué pasa con el Regiotram? porque el Regiotram es precisamente cómo juntamos todo el tema de la sabana de occidente a toda la movilidad que se requiere para que juntos todos podamos resolver el tema que hoy tiene, no solamente Bogotá sino también el departamento de Cundinamarca. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted Senadora. Señora ministra ¿no sé si quiere responder los interrogantes de los Senadores?

La Ministra de Transporte, Doctora María Fernanda Rojas Mantilla:

Sí, ok., gracias Presidente. Pues, digamos, el procedimiento por ejemplo en el caso de la electrificación del transporte para Bogotá que son los 269 buses, que son más o menos el 2.54% de los buses que tiene Bogotá, está en firme, la señora Gerente mencionaba que se radicó el ¿24 de noviembre? y la versión actualizada el 14 de mayo con unas, digamos, retroalimentación que se hizo desde el ministerio y está pendiente, como lo mencionaba el Senador Guevara, la definición sobre gobierno corporativo. Y, Senador sí, esa es la posición que tenemos, pues que es el marco que se ha tenido. De hecho, con Medellín tenemos una diferencia porque en el tema del Metro, en una junta directiva se hizo un cambio en esas reglas de gobierno corporativo y nosotros demandamos esa decisión.

Eso está ante la Superintendencia ¿verdad?, lo tenemos demandado en la Superintendencia, estamos esperando la decisión final de la Superintendencia porque creemos que debe hacerse respetar el conjunto de reglas de gobierno corporativo de los Sistemas de Transporte tal como fueron diseñadas. Entonces el procedimiento sigue, está ese paso pendiente del gobierno corporativo y de parte nuestra lo que el ministerio a través de UMUS especialmente que lo coordina acá la doctora Liliana, pues hace es dar un aprobado de esa solicitud y luego pues ya viene el tema de los recursos que aquí pues hemos sido claros de que tiene que ser con vigencias futuras. Pero en general, todo el proyecto de electrificación del transporte es de 4.4 billones de pesos y pues se van recibiendo las solicitudes de cada uno de los entes gestores.

Sobre el tema de los recursos para la segunda línea del Metro y la Calle 13, doctora Soledad, pues creo que corresponde al Ministerio de Hacienda, que pena viceministro ahí pasar, pero ya es de plata, pues debo respetar esa competencia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante Senador.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Qué pena ministra, ¿usted me puede clarificar lo que acaba de decir sobre el tema del gobierno corporativo?, o sea, están esperando...el Metro de Medellín están esperando a que haya una decisión al respecto ¿para qué?, o sea, cuál es, ¿cuál fue la razón de su intervención ministra?

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante ministra.

La Ministra de Transporte, Doctor María Fernanda Rojas Mantilla:

La razón de mi intervención es que el Senador Guevara me preguntó que, si para el trámite de los buses eléctricos de Bogotá se va a mantener la exigencia del gobierno corporativo, donde la Nación tiene, digamos, la decisión mayoritaria en las instancias de gobierno corporativo. Le digo que sí, que esas han sido las reglas de juego con las cuales han funcionado los sistemas que, incluso, en Medellín que pasó otra cosa porque hicieron una junta, una sesión de junta directiva donde cambiaron esas reglas, tenemos demandada esa decisión porque no compartimos que se modifiquen esas reglas. Por eso fue que lo traje a colación. Y está en una instancia que es de una...la Superintendencia de Industria y Comercio...de Sociedades. Eso es perfecto.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias señora ministra. Bueno, no sé si...aquí lo que estamos tratando es de irnos con todas las respuestas posibles de las preguntas que hicieron los citantes, de los demás Senadores, no sé si el Ministro de Hacienda encargado pues tiene algo que decir, pues con mucho gusto le damos la palabra.

El Viceministro de Hacienda (e), Doctor Carlos Emilio Betancourt Galeano:

Buenas tardes honorables Senadores, asistentes. Bueno yo voy a decir tres cosas, pues en el orden de las preguntas que fueron remitidas al Ministerio de Hacienda. La primera es que...la pregunta tenía que ver con los recursos asignados en el 25 – 26, año 25 y año 26, y decir pues que de acuerdo con la Ley 310 de 1996 y la Ley 2294 del 2023, pues como todo el mundo sabe, la Nación cofinancia sistemas masivos, sistemas estratégicos, sistemas como el SITP, etc. entre un 40 y un 70% ¿sí?, para financiar el CAPEX y el servicio de la deuda, no para la operación en ninguno de los casos. Y en ese contexto, como decía la ministra, siempre es importante entender

que hay una cosa de fondo, quiero decir, una cosa pues adicional aquí que pues me da pena decirlo, pero yo he trabajado mucho tiempo en temas precisamente de transporte e hice muchas tarifas y diseñé el sistema de tarifas diferenciales para el SITP, etc., porque yo trabajaba mucho en eso antes de trabajar ahora recién en Hacienda como viceministro, entonces esos sistemas, para que un sistema estratégico o un sistema masivo, cualquier sistema de transporte sea sostenible, digámoslo así, en primer lugar no tiene que entenderse nunca la sostenibilidad como que con la tarifa se va a pagar lo suficientemente los costos tanto de CAPEX como de operación en todos los sistemas de transporte del mundo ¿sí? deben subsidiarse, eso es así porque siempre hay una diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa del usuario que tiene que ver obviamente con las capacidades de pago diferentes, máxime en un país pobre como Colombia, eso pasa incluso hasta países de ingreso medio alto.

Entonces eso pasa en todas partes del mundo, aquí en Colombia fue el único país del mundo donde alguien se le ocurrió que le Sistemas de Transporte podrían ser sostenibles desde el punto de vista de que se medía en la tarifa. Cuando se refiere a la sostenible, es que existe una posibilidad de financiar esa brecha sosteniblemente a lo largo de la historia ¿sí?; ahora, la definición de sostenible es que la tasa de crecimiento de los ingresos de una cosa es más es mayor o igual que la tasa de crecimiento de los gastos. Entonces, si hay siempre una brecha entre la tasa entre la tarifa técnica y la tarifa del usuario ¿cierto?, hay que diseñar de entrada en el sistema las posibilidades de que esa brecha no crezca y para que esa brecha operacionalmente no crezca, hay que diseñar bien las posibilidades de la demanda de ese transporte, las posibilidades de que la gente no se baje del transporte público y aquí muchas cosas que han pasado, lo de las motos, etc., etc., en esas estructuraciones en realidad por cosas, digamos, ajenas a los estructuradores, pero también por un tema que tiene que ver con la corresponsabilidad de los territorios, Bogotá, Medellín, etc., etc., no ha habido la suficiente, o sea, no ha habido la suficiente suerte para que efectivamente esa estructuración con respecto a la demanda a lo largo del plazo se sustente, eso por una parte. Y, por otra parte, la operación en la medida de las capacidades ***** fiscales de cada territorio deben ser a cargo de los territorios, entonces aquí hay un tema de corresponsabilidad no solamente en la estructuración técnica sino en la sostenibilidad financiera de los sistemas aquí en Colombia, de acuerdo con nuestras leyes y en todas partes del mundo.

Entonces, dicho eso, pues la Nación, como dijo la ministra, efectivamente ha cumplido siempre en no solamente este gobierno sino todos los gobiernos en realidad han cumplido con este esquema del 70/30 para la cofinanciación de los sistemas de transporte, para la cofinanciación. Y les leo los números de los años 25, 26; para el año 25, para la para el año 25 se trató de unos giros de recursos del sistema

de transportes de 2.7 billones; en el año 26 de 3 billones ¿cierto?, les puedo decir algunos números: para Armenia 5.300 millones; para Ibagué 68.000; Neiva 21.000; Popayán 17.000; Santa Marta 35.000; Transmilenio 326.000 troncales; primera línea del Metro 780.000 millones; Calle 13, 331.000; Metrocali, 86.000 millones de pesos; Regiotram Cundinamarca, 347; Metroplus, 1.561 en Medellín; Metro ligero avenida 80, 497.000 millones de pesos; y Soacha, Transmilenio Fase 2, 353.000 millones de pesos, eso es en el año 25 para los 2.7. En el 26, Ibagué, 61.500; Transmilenio, 367; primera línea del Metro 870.000 millones de pesos; Transmilenio Calle 13, 617.000 millones de pesos; Metrocali, 21.000 millones de pesos; 368.000 Regiotram; Metro de Medellín, 513.000 mil millones de pesos; y Soacha, 158.000 millones de pesos.

Ahora bien, la Senadora Tamayo se refería al recorte; en realidad pues no vemos recortado el presupuesto, sino que se aplazaron las apropiaciones, efectivamente pues hay aplazamiento en todas con excepción de Conexión de Transmilenio Troncales, Santa Marta, Metrocali y Transmilenio Fase 2 y 3 de Soacha, las otras efectivamente están aplazadas y eso da más o menos 2.1 billones. El aplazamiento de la apropiación significa que la apropiación se puede recuperar en la medida de las posibilidades fiscales, pero también en la medida en que los dueños de las apropiaciones que en este caso ya sean los sistemas, los pidan. Ahora bien, buena parte de los recursos que están pues apropiados están en fiducias ¿cierto?, y los propios sistemas no los requieren, no los demandan. Hacienda gira de acuerdo con lo que se va necesitando y con lo que le van pidiendo, de esa manera existe efectivamente la...dada la situación fiscal que no es un secreto para nadie, la situación fiscal es una situación fiscal difícil, sin embargo, el gobierno muy responsablemente y en eso quiero hacer una aclaración tan importante que es la siguiente:

Todos los gobiernos han tenido que pues enfrentar situaciones fiscales, a veces complicadas y generar deudas, pero este gobierno ha tenido que enfrentar deudas sin precedentes en la historia total de la fiscalidad colombiana. Este gobierno, en estos años tuvo que pagar la deuda de la línea de crédito flexible que se asumió por 5.000 y pico de millones de dólares para la pandemia, que es un préstamo muy a corto plazo con 2 años de garantía y 2 años para pagar, eso significan 22 billones de pesos y hemos pagado el FEPC en lo que es 67 billones de pesos. Es un gobierno que paga las deudas del gobierno anterior en un lapso inferior a los 3 años sin precedentes en la historia, esa es la causa central, por el lado de los gastos, que ha significado la situación fiscal que tenemos. En ese contexto, entonces efectivamente aquellos que tienen apropiaciones y por razones del aplazamiento, eventualmente no las necesiten ni las pidan pues efectivamente se puede, digamos, aplazar un poco más para desafixiar la caja.

Por fortuna, los temas de caja también, pues les tengo la buena noticia que no solamente tuvimos

mucho éxito en la colocación de los 3.800 millones de dólares que se hicieron en abril, fueron 3.800 millones de dólares con un apetito por los...* de Colombia impresionante, o sea, se pidieron 10.500 millones de dólares, eso también ¿sí?, con un castigo que no superó los 20 puntos básicos a pesar de que el mercado esperaba mucho más, entonces eso significa también una salud de la perspectiva internacional con respecto a Colombia. También utiliza... colocamos deuda pública interna de muy buen nivel y fuera de eso, de los 5.000 millones de dólares para las multilaterales, ya tenemos aprobados, pues con comisión interparlamentaria, 3.700 millones de dólares, lo cual hace que los problemas de caja pues se puedan solucionar antes de finalizar el año correctamente. Pero hay prioridades y hay una fila en la caja que depende de esas necesidades. En todo ese contexto de las cosas, entonces hay, por ejemplo, para vigencias futuras la única...pues nosotros tenemos negociaciones, mesas técnicas con los diferentes sistemas y, en efecto, algunos aceptarían reprogramación de las vigencias futuras, otros no, en realidad prácticamente todos las programarían porque no las utilizan en su flujo de caja. El caso de Bogotá, pues por ejemplo utilizaron durante mucho tiempo los recursos nacionales, no los propios, pero digamos eso lo han aceptado como que una posibilidad es utilizar los propios y...

Entonces, ese es el contexto de las cosas. Entonces recapitulemos; la Nación ha cumplido con sus compromisos siempre, no ahora sino de siempre, esos compromisos de cofinanciación son 70, hasta 70%, hasta 70% ¿cierto?, son para CAPEX y servicios de la deuda, no OPEX, en el OPEX hay un tema de cofinanciación, perdón, de corresponsabilidad fiscal por parte de los territorios y también de corresponsabilidad en pues, es decir, en tener en cuenta bien cómo se programan las operaciones. En segundo lugar, en los años 25, 26 hay estos recursos; en tercer lugar, en un contexto general de aplazar algunas apropiaciones dada la crisis fiscal, pues también los sistemas de transporte algunos están ahí, pero ellos pueden desplazarse, efectivamente, antes de que termine el año como corresponde porque son dueños de sus apropiaciones; y, por último, también hacían una pregunta, si los recursos adicionales que fueron excepcionales ¿no?, para el año 21, el año 23 se repetirán; la respuesta es, pues en medio de esta crisis fiscal.

Pues obviamente no, en el año 2021 fue por los efectos operativos, o sea, la disminución de los ingresos operativos de los sistemas por la pandemia en el año 2021 pues obligaron al gobierno entonces a hacer pues esa ayuda, esa cofinanciación de los gastos operativos; y en el año 23, en este gobierno nuestro pues se tiene la misma consideración si se trata de plantear...en su momento en la Ley de Presupuesto se planteó como un asunto de cierre, es decir, usted tiene unos problemas operativos por fuera de lo que normalmente está previsto en la ley, vamos a ayudar con los problemas operativos pero por una vez porque ya pasaron los efectos, se supone

que pasaron los efectos de la pandemia. Entonces, en el año 2023 otra vez se asignaron un billón de pesos ¿cierto?, que pues les puedo contar también la distribución si fuera el caso, pero era la idea como de cerrar. Entonces, por último, pues a la orden estoy para lo que me quieran preguntar. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias señor ministro (e). Ya vamos a darle conclusión al debate. La Senadora Soledad quiere expresarse, el Senador Esteban también, Senador Carlos Guevara con 30 segundos, le doy 25; y cierra el debate el Senador Gustavo Moreno. Senadora Soledad.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Presidente gracias. Solo que escuchando al señor Viceministro de Hacienda, cuando habla de los recursos, cuando hablaba yo de los recortes, pero él me dice -no son recortes, sino que son aplazamientos de esas inversiones-, y que si los necesitan los van a pedir y yo diría que quien no los necesita, diría que todos los van a pedir porque los van a necesitar. Por supuesto, señor Presidente, si usted me permite, está aquí el doctor Narváez, el Gerente del Metro de Bogotá, si usted nos puede 3 minuticos regalar para efectos de que él también con la claridad que hoy esta Comisión nos debe dar a todos, pueda también manifestarse con relación a los temas que se han planteado. Gracias Presidente, si usted me ayuda con esto.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Pues por mi parte no hay ningún problema Senadora, nosotros ofrecimos la palabra principio, pero...doctor Narváez tiene usted la palabra, claro que sí.

El Gerente de la Empresa Metro de Bogotá, doctor Leónidas Narváez:

Muy buenas tardes. Ministra buenas tardes, viceministro buenas tardes, señores Senadores. La observación que hace es, nosotros como Empresa Metro sí hemos solicitado los recursos, no generamos un aplazamiento como se nos consultó por parte de la UMUS el mes pasado y hemos hecho la solicitud para que se nos haga pues el aporte y el pago que está programado en el convenio de cofinanciación para el mes de junio y que debería ser cancelado el mes de julio, que forma parte de esos 770.000 millones de pesos.

También estamos, de una manera pues muy respetuosa, solicitándole al Ministerio de Hacienda hacer la continuidad de los créditos con la banca multilateral por 1.480 millones de dólares con el BID, con el Banco Mundial y con el **03:03:19** que sería la fuente de financiación de los recursos que necesitamos para cubrir los compromisos de ejecución que se tienen con la línea 1 que son muy importantes realmente; me he reunido con el director de la Unidad de Crédito Público para mostrar en el

proceso de lo que están esos recursos con la Banca Multilateral, que serán pues necesarios a partir de noviembre del presente año como parte de la financiación y del cubrimiento de los compromisos que tenemos con el concesionario. Simplemente, Senadora Tamayo, dejar esa constancia de que estamos en el trámite, que esperamos contar con todo el apoyo del Ministerio de Hacienda para que, de alguna manera, la vigencia futura que está establecida en el convenio de cofinanciación o los recursos de crédito nos lleguen para poder cubrir con los compromisos de línea 1. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias a usted doctor Leónidas Narváez, Gerente de la Empresa Metro de Bogotá. Senador Carlos Guevara, 25 segundos.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Gracias Presidente. No, era para hacerle una claridad a la ministra. Ministra, es que tengo entendido que donde se toma el Ministerio de Transporte o más bien, el Gobierno nacional la interpretación de que el gobierno debe tener la mayoría en la junta directiva del ente gestor es la Ley 2294 del 23 y le voy a leer lo que dice el parágrafo, dice: “el Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación, lo cual se reflejará con el acta de recibo de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del gobierno deberá garantizarse -y quiero subrayar lo siguiente- hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación”; Transmilenio lleva más de 25 años operando en Bogotá, entonces no creo que sea justo que con una participación del 2% que usted nos mencionó ahora, tenga la mayoría en la junta directiva de la Empresa Transmilenio, de pronto para que lo considere porque me parece que siendo así, yo creo que el gobierno distrital no aceptaría, pensaría yo, este convenio de cofinanciación para la compra de los 269 buses. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Minuto 19 segundos Senador Guevara, más garantistas para dónde. Senador Esteban Quintero tiene el uso de la palabra para concluir el debate.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente una pregunta y me disculpa por ser tan apegado, en este caso y creo que, en todos, al tema del reglamento. Una vez nosotros hagamos las conclusiones, el doctor Gustavo y mi persona, ya no hay intervención del gobierno, entonces quería decírselo así ministra, para si usted tiene algo que decir pues lo diga en este momento porque si no sería un diálogo, una conversación, sí porque si no sería un debate inacabable ¿cierto? Ministra muchas gracias.

Bueno, agradecerle ministra por su claridad, que, aunque no comparta muchas de sus posturas pues es clara en lo que hoy aquí nos trae. También agradecerle al Viceministro (e) de Hacienda, también por supuesto por su claridad, y decirle que por favor le lleve el mensaje al ministro que por acá lo estamos esperando en la Comisión Sexta y que ojalá pueda acudir al debate de control político que nosotros estuvimos radicando el día de hoy y que muy seguramente pues el Presidente lo estará agendando.

Bueno ministra, usted en su intervención dice algo importante en lo cual uno puede estar de acuerdo o no puede estarlo, pero es claro y es un dato objetivo frente al que pues creo yo no hay mucha diferencia en las posiciones y establece la dificultad que hay con los laudos arbitrales y que mientras pues no se pague esto o si se paga, la deuda seguirá y seguirá, no solamente lo dice con eso sino que es su posición que también ha tenido frente al tema de las concesiones y creo que es un debate que se tiene que dar en él, diría yo, en la Plenaria del Senado de la República, ojalá lo podamos hacer porque es fundamental tener como estos aspectos. Sin embargo, ministra, quiero decirle que como siempre considero yo que ustedes llegan tarde con las propuestas y con las actuaciones, ustedes recuerden que ustedes son el mal llamado para mí “el cambio” y ustedes propusieron esto en campaña; no puede ser que después de 3 años nosotros digamos que este tema o este sistema no está funcionando y entonces que hay que cambiarlo, por qué no lo hicieron antes. Igual que el ICETEX, incumplen y después van dizque a reformar el ICETEX, ¿por qué no se presentó el proyecto de ley para reformar el ICETEX una vez ustedes entraron al gobierno?, pues eso ya estaba diagnosticado y esas fueron las propuestas que ustedes hicieron para llegar a la Presidencia de la República y para llegar a gobernar el país.

Entonces usted puede tener la razón, ministra, pero no le puede dar esa solución al Sistema de Transporte de Bucaramanga, ni al de Bogotá, ni al de Medellín, ni al de Cali, como quien dice “es culpa los laudos arbitrales” y aquí no hicimos absolutamente nada en 3 años y hay que dar una discusión a ver si nosotros cambiamos el sistema, creo yo que es una manera de lavarse las manos, ministra, con todo respeto. Lo segundo es, Medellín no tiene el problema de los laudos arbitrales, solamente en el tema de Metroplus que no se le está cobrando a la Nación. Entonces en el tema...y además Metroplus, por una obra de las troncales que no construyó el Metro y es una demanda de 40.000 millones de pesos y que no se le está cobrando en el tema a la Nación. Lo segundo que quiero decirle, el déficit que se presenta en el Metro de Medellín, se presenta como usted ahorita también lo expresó, en la operación del día a día, la diferencia entre la tarifa técnica versus la tarifa real; que, en el Fondo de Estabilización Tarifario, el gobierno por la pandemia pues destinó unos recursos pero que solo se llegó hasta el año del 2022.

Hoy por hoy, los recursos del Metro de la 80 a 2025 pues no se han girado los 497.000 millones que hacen falta. Como lo dije, solo en este año 2025 se giraron los recursos que debían girarse en el 2024. Y ¿por qué hago esta claridad? por lo siguiente, que le voy a pedir a usted Ministra para que le lleve este mensaje al Presidente Gustavo Petro; ahorita el Ministro de Hacienda decía algo muy importante, por acá lo copié tal cual, dice él “Hacienda gira de acuerdo con lo que le van pidiendo” ¿cierto?, entonces yo le pregunto al Metro de Medellín ¿qué es lo que ustedes han pedido al Gobierno nacional? Lo que se le ha pedido al Gobierno nacional es que cumpla con la obligación, en este caso, de destinar los recursos del Metro de la 80 para el 2025.

Pero ¿qué se le ha pedido nuevo?, entonces dirán ustedes “no se nos ha pedido nada nuevo”, y podrán tener ustedes razón, pero no se les ha pedido nada nuevo porque precisamente ustedes no han reglamentado lo del artículo 183, por ejemplo, entonces cómo se les pide algo nuevo si ustedes mismos no han cumplido con la obligación de reglamentar lo que establece el Plan Nacional de Desarrollo, otra lavada de manos, pero solamente lo que podemos decir aquí es que han incumplido, incluso con la reglamentación de lo que se establece en el beneficio que se da en el Plan Nacional de Desarrollo. Pero no nos caemos ahí, vámonos más allá y esta es la petición que quiero hacerles; yo lo entiendo, y así es mi posición ministra, que lo que usted dice sobre la demanda en el tema del gobierno corporativo es una justificación más, pero política o politiquera para abandonar territorios como el departamento de Antioquia y Medellín y no girar los recursos.

Entonces no puede ser que, porque tengo una denuncia frente a un incumplimiento para ustedes de la regla del gobierno corporativo que todavía no se ha decidido, entonces por eso no giro ningún recurso al Metro de Medellín; y para girar los recursos del 2024, ustedes mismos saben todo lo que tuvimos que hacer en el Congreso, en las redes sociales, para presionar el cumplimiento que por ley ustedes deben dar. Entonces les pido que en caso tal de que ustedes no ganen la demanda, no se vayan contra Antioquia nuevamente, contra Medellín y contra el Metro de Medellín y no le giren recursos. Mucho cuidado Bogotá porque aquí estamos advertidos. Entonces como no tengo yo la posición de mandar, según ellos, como gobierno corporativo, no les doy plata; entonces cómo los Senadores del Partido de la U no votaron la consulta popular, el Valle del Cauca tiene que sufrir las consecuencias. Cuidado, que es que esto es Colombia y los recursos no son de Petro, los recursos son de los colombianos. Entonces aquí que no nos vengan a amenazar con demandas de gobierno corporativo o no, y que ya está puesta o con decisiones de las demandas, sean serios con los colombianos y cúmplanle a los colombianos sin politiquería y sin sesgos políticos.

El 2025 no se le ha girado los recursos al Metro de Medellín para la construcción del Metro de la

80, estamos esperando, y que no dependa esto de la decisión de la demanda del gobierno corporativo, es una obligación de ley que ustedes deben cumplir. Hay crisis, pregunta, pero no para que me la responda acá, le pregunto a Petro ¿hay crisis financiera o no la hay?, es que para unas cosas y para justificar la desidia del Gobierno nacional frente a algunas comunidades y algunos departamentos hay crisis y no podemos dar recursos porque hay crisis, pero para financiar la consulta populista reeleccionista de Petro, ahí si no hay crisis. Les propongo, en vez de gastarse 700.000 millones de pesos en la consulta populista reeleccionista para hacer campaña, metamos eso a los recursos y a las necesidades que tienen los Sistemas de Transporte Masivo en este debate o aumentémoselo al presupuesto de la educación o al del deporte que ya va a ir casi en 200.000 millones después de 1.3 billones de pesos porque ahí sí no hay crisis, ¿entonces en qué creemos?, ¿en qué creemos?, o en las placa huellas que mañana será el debate, apreciadas Senadora, a quién le creemos, en dónde le creemos, en qué momento le creemos a este gobierno. Como digo yo, gracias a Dios le falta un año a Gustavo Petro en el poder.

Y a los santandereanos, a la ciudad de Bucaramanga les digo, no se dejen meter cuentos, una propuesta, no pudo con el Metro de Bogotá Petro, ahora para ir a hacer un tranvía en Bucaramanga faltándole un año, no nos dejemos meter cuentos queridos compañeros. Gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

De nada Senador. Senador Gustavo Moreno para concluir el debate, por favor.

Honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Muchísimas gracias, Presidente. Yo agradezco este debate y tengo cuatro conclusiones, querido Presidente y ministra. Primero, que este debate, querido Senador Esteban y Senadora Soledad, quedan más dudas que certezas, querida ministra, tú eres la cuarta Ministra de Transporte, la cuarta, y no podemos concluir acá que se perdieron 3 años de este gobierno sin tener una política pública para los Sistemas de Transporte Masivo, no la veo, no hay una política pública en 3 años para los Sistemas de Transporte Masivo que me parece muy grave. Hoy aquí concluimos algo y es que están agonizando, hoy concluimos algo, de que no dan espera y que necesitan una inversión por parte del Gobierno nacional. Y yo coincido algo con usted Esteban, ministra sean buses eléctricos, sean tranvías, pero hoy no vemos claro un proyecto que requiere una estructuración técnica, legal y financiera que hoy no existe, hoy es falaz y estamos hablando a un año y ya han pasado 3 años.

Tercero, ministra, hoy necesitamos la política pública y qué lástima, y como Senador de la República sacamos delante de este Senado de Colombia el Sistema General de Participación que busca acabar el centralismo y yo le pido a los

Senadores de esta Comisión que el Sistema de Transporte Masivo es una de la ley de competencias que tenemos que delegar a los municipios y departamentos de este país, porque desde Bogotá se está tomando la misma política pública para Santander, para Cartagena, para Barranquilla, para todos los Sistemas de Transporte Masivo. Y hoy usted está diciendo, ministra, yo le mando buses, pero tengo que ser socio, y yo, ministra, o sea, eso no es una solución real y estructural a la crisis que están viviendo hoy los Sistemas de Transporte Masivo de nuestro país. Usted habló de la garantía de los derechos de las personas, pero esa garantía de los derechos se garantizan con inversión, se garantizan con unos rediseños y unos ajustes oportunos.

Y si usted hoy, ministra, está diciendo acá que los Sistemas están mal, están mal concebidos, pues salvémoslo, saquemos una política pública para hacer un rediseño en la formulación de los Sistemas para que no los quebreemos, hoy están agonizando. Y quinto ministra, hay municipios obviamente sin capacidades financieras, igual que la Nación, pero esto necesita ser salvado; pero lo que vemos acá es que no podemos destinar los Sistemas de Transporte Público a la muerte que es lo que vemos; o sea, si vemos que están yendo al barranco, por qué no los salvamos con un rediseño de la política pública de Sistemas de Transporte Masivo de nuestro país que no la veo. Vemos que decir, una inversión es un barril sin fondo llevarlas allá, pues salvémoslo llevándolo a una política pública seria en materia de Sistema de Transporte, se lo pedimos al primer ministro que me acompañó en una audiencia en Bucaramanga, Reyes, al segundo ministro también, el doctor...me fue el nombre, a la Ministra María Constanza, hicimos otra Audiencia Pública y hoy cuatro ministros después no hay política pública en Sistemas de Transporte, no hay una concurrencia nacional con la concurrencia de los municipios y departamentos, hoy los municipios y departamentos tienen más responsabilidades que recursos.

Y si estamos acá haciendo este debate de control político, ministra, es porque no tienen los recursos, porque hoy un alcalde, hoy un gobernador, los estamos enseñando, querida Senadora, a ser limosneros del Gobierno nacional y no importa el gobierno que esté, venga con la totuma para una vía, para un bus, para un tema de infraestructura y los recursos son limitados y un alcalde pierde el tiempo de lunes a jueves acá en Bogotá a la pata de un ministro, a la pata de un director para ver cómo baja unos recursos. Y hoy estamos haciendo este debate porque los alcaldes ya se cansaron y Bogotá está siendo víctima del centralismo, Bogotá; hoy Bogotá, la política pública del Sistema de Transporte dependiendo de la Nación para el Metro, dependiendo, revisando cuántos recursos, si los van a poner o no los van a poner, aquí lo que estamos afectando es a los ciudadanos, estamos afectando a la gente de a pie que sale ahorita y coge Transmilenio, gente que tiene que transportarse en un Sistema de Transporte, ministra.

De verdad me voy muy preocupado porque siento que 3 años después, de cuatro ministros, no hay una solución real y estructural para los Sistemas de Transporte Masivo y mientras tanto los Sistemas agonizando en este país. Muchísimas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Gracias a usted, Senador Moreno. Con esta intervención damos por finalizado el debate. Le agradezco a la señora Ministra de Transporte por su presencia, al señor subdirector de la ANI, vicepresidente perdón, al señor ministro (e), a todos los Gerentes. Siguiendo punto del orden del día, señor Secretario.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente no tengo quórum para las proposiciones, pero voy a pasar al campo de anuncios, si usted así lo permite.

El Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Adelante.

El Secretario, Doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Proyecto de Ley número 132 de 2024 Senado, *por medio de la cual se organiza el servicio público de la formación técnica, se modifican las Leyes 30 de 1992, 749 de 2002 y 1064 de 2006, y se dictan otras disposiciones*". Esteban Quintero.

Proyecto de Ley número 203 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones*". Carlos Eduardo Guevara.

Proyecto de Ley número 18 de 2024 Senado, *por medio de la cual se reconoce al "festival del cuy y la cultura campesina", ligado a la producción del cuy en el departamento de Nariño, como manifestación del patrimonio cultural de la Nación y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 151 de 2024 Senado, *por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 – código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 99 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 95 de 2024 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 1829 de 2017 y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 211 de 2024 Senado, *por medio de la cual se moderniza y desarrolla el sistema ferroviario nacional y se dictan otras disposiciones*.

Proyecto de Ley número 172 de 2024 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 142 de 1994,*

se dictan disposiciones en relación a la prestación de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley número 229 de 2024 Senado, 314 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se dictan disposiciones para reducir los volúmenes de residuos eléctricos y electrónicos en Colombia producidos por accesorios de carga por cable de teléfonos inteligentes y tabletas electrónicas.*

Proyecto de Ley número 92 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen medidas para incentivar el turismo en la ciudad de Bogotá, se promueve el arte urbano y se instituye el festival Bogotá: galería a cielo abierto y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 251 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones”.*

Proyecto de Ley número 288 de 2024 Senado, *por medio de la cual se crea y regula el “cemento para el desarrollo.*

Proyecto de Ley número 293 de 2024 Senado, *por medio del cual se establecen lineamientos para el entrenamiento de modelos o sistemas de inteligencia artificial (ia) y se define la gestión colectiva obligatoria de algunas formas de uso de obras protegidas por derecho de autor y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 222 de 2024 Senado, *por medio de la cual se definen los derechos de los usuarios, se crea la acción de servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 252 de 2024 Senado, *por medio del cual se reglamenta la profesión de ingeniería agropecuaria y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 106 de 2024 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 635 de 2000 y se dictan otras disposiciones – saber II sin barreras”.*

Proyecto de Ley número 260 de 2024 Senado, *por medio del cual se reglamenta el uso de celulares en los establecimientos educativos de los niveles de preescolar, básica y media”.*

Proyecto de Ley número 327 de 2024 Senado, *por la cual se reconoce y regula el alumbrado público como un servicio público esencial, se fijan lineamientos para su gestión y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 199 o 191 de 2024 Senado, *por medio de la cual se adiciona a la Ley 115 de 1994 y a la Ley 1620 de 2013, para hacer de la formación integral del educando el eje central de la educación – ley no hagas al otro lo que no quieres que hagan contigo.*

Proyecto de Ley número 396 de 2025 Senado, *por medio de la cual se garantiza la atención humana en los servicios de atención al cliente – ley atención humana al cliente.*

Proyecto de Ley número 397 de 2025 Senado, *por medio del cual se regulan las cláusulas de permanencia en los servicios de comunicaciones fijas.*

Proyecto de Ley número 375 de 2025 Senado, *por medio de la cual se fomenta la investigación, desarrollo y producción de tecnologías en salud a partir de emprendimientos de base científico-tecnológica.*

Proyecto de Ley número 344 de 2025 Senado, 93 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se amplía el término de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio de transporte público y se incentiva el buen comportamiento en seguridad vial.*

Proyecto de Ley número 379 de 2025 Senado, *por el cual se prohíbe establecer sobretasas a la prestación de los servicios públicos domiciliarios, y se dictan otras disposiciones.*

A solicitud de la Senadora Sandra Ramírez, que el campo de proposiciones, solicitarle al Presidente que sea de primeras.

Proyecto de Ley número 253 de 2024 Senado, *por la cual se crea el sistema de formación de docentes y directivos docentes en Colombia, para avanzar hacia la calidad de la educación, se establecen los lineamientos generales, la estructura, los objetivos y las relaciones necesarias entre los distintos componentes y actores el sistema y se dictan otras disposiciones”.*

Proyecto de Ley número 310 de 2024 Senado, *por medio de la cual se fortalece la obligatoriedad de la educación física para niños, niñas y adolescentes y otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 393 de 2025 Senado, 184 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se declara la gran parada regional de palmar de Varela como patrimonio cultural inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 342 de 2024 Senado, 283 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 2283 de 2023.*

Proyecto de Ley número 226 de 2024 Senado, *por medio del cual se crea el fondo pesca (promoción de la educación superior para los miembros de las comunidades campesinas), y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 304 de 2024 Senado, *por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 84 de 2024 Senado, *por la cual se establece la estrategia rutas de transporte sociales y turísticas.*

Proyecto de Ley número 413 de 2025 Senado, 116 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se establecen lineamientos estratégicos de política pública para la ampliación de la cobertura de los bienes y servicios públicos rurales y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 111 de 2024 Senado, *por medio de la cual se declara patrimonio cultural y material de la Nación la mina de sal del municipio de Nemocón y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 126 de 2024 Senado, *por medio del cual se declara a “busintana” como jardín botánico, escuela de conciencia, saberes y tradiciones en el municipio de pueblo bello, departamento del cesar, como zona de interés cultural, ambiental, agrícola y de conocimiento ancestral, lugar de memoria histórica y se reconoce su potencial en materia de paz, diálogo intercultural y reconciliación y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 390 de 2025 Senado, 47 de 2024 Cámara, *por medio del cual se establecen medidas para la implementación de herramientas pedagógicas de las artes y la cultura y la transdisciplinariedad en los establecimientos educativos para fortalecer las competencias y los procesos de enseñanza y aprendizaje de los estudiantes y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 333 de 2024 Senado, *por medio de la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública de inclusión y protección social a favor de las personas con discapacidad, dentro del sistema educativo colombiano y se dictan otras disposiciones – ley de educación inclusiva, libre de límites y barreras”.*

Han sido anunciados todos los proyectos de ley en mención, honorable Senador No tenía quórum, señor Presidente, para someter en consideración las proposiciones radicadas en este orden del día.

Siendo las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde (2:55 p. m.) el señor **Presidente, honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal,** levanta la sesión e informa que se citará por Secretaría.

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Presidente

ANA MARÍA CASTAÑEDA GOMEZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta No. 48-25, de la sesión del día 20 de mayo de 2025, que consta de 61 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los veinte (20) días del mes de agosto de 2025.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General Comisión Sexta