



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 767

Bogotá, D. C., martes, 11 de octubre de 2011

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENADO

*por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza.*

Bogotá, D. C., 10 de octubre de 2011

EMILIO OTERO DAJUD

Secretario General Senado de la República

Senado de la República

Ciudad.

**Referencia:** Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza.

#### Proposición

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y en mi calidad de Senador de la República me permito presentar **Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado**, por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza.

#### I. Antecedentes

Para comenzar es necesario referirnos a que esta iniciativa había sido objeto de estudio en el Congreso de la República, a través del **Proyecto de ley 146/06 Senado (acumulado) con los Proyectos 39/06 y 121/06 Senado**, por medio de la cual se crean tarifas especiales para los estudiantes y personas de la tercera edad que utilicen los servicios públicos de transporte masivo de pasajeros. Cuyo Coordinador Ponente en su momento fue el Senador Juan Manuel Corzo Román.

Esta iniciativa fue archivada al considerarse que afectaba los ingresos de los Sistemas Integrales de Transporte Masivo de Pasajeros, tales como el Trans-

Milenio. La tarifa diferencial causaba una afectación al equilibrio de dichos sistemas. De otra parte, en ese momento no existía una clara posibilidad de identificación de los potenciales beneficiarios de dicha tarifa diferencial. Sin embargo, hoy por hoy se permite la selección y asignación de subsidios con base en las condiciones socioeconómicas de los individuos, aplicables a cada programa social, ya que a través del principal instrumento de focalización individual Sisbén se representa el enfoque multidimensional de pobreza, que se define como un índice de estándar de vida conformado por tres dimensiones: salud, educación y vivienda. De la que excluyen una dimensión que al momento de analizarse resulta directamente correlacionada y es la que tiene que ver con el servicio de transporte sobre todo en ciudades, grandes e intermedias de Colombia.

De lo anterior deducimos la necesidad de que el Estado fomenta políticas públicas encaminadas a equilibrar y cerrar las amplias brechas de desigualdad que nos hacen ostentar el deshonroso título del país más desigual de América Latina.

En la actualidad existen proyectos de similar categoría, algunos enfocados en los subsidios para las personas de la tercera edad, discapacitados y estudiantes. Pero dejan de un lado el enfoque social y la brecha de desigualdad que debe cerrarse.

#### II. Objetivo general

El objetivo del actual Gobierno enmarcado en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 es el de prosperidad de todos los colombianos. Esto significa lograr una sociedad con más empleo, *menos pobreza* y más seguridad. La visión de sociedad que queremos es la de una sociedad con igualdad de oportunidades y con movilidad social, en la que nacer en condiciones desventajosas no signifique perpetuar dichas condiciones a lo largo de la vida. Generado un nivel sin precedentes de compromiso y colaboración para mejorar las vidas de miles de colombianos de los es-

tratos más bajos. Algunos carecen de la protección y de los programas sociales en los cuales apoyarse cuando la demanda económica es baja y normalmente no pueden ahorrar lo suficiente para superar los tiempos difíciles.

En sociedades como la nuestra, en la que la mayoría de la gente es pobre, la protección social no es solo un costo, sino es una inversión que el Estado no puede permitirse el lujo de dejar de lado.

El Estado debe generar la capacidad institucional para planificar, coordinar y entregar servicios a las personas que lo requieran. Un servicio básico que afecta la economía de los más pobres del país es el de transporte. Si el Estado pudiera brindar un servicio de transporte más económico a los que lo necesitan, el beneficio se vería directamente reflejado en el ahorro significativo para las familias más pobres del país.

En el análisis económico, el ingreso (o el gasto) per cápita es considerado usualmente como el indicador más apropiado del “bienestar” de un hogar. Bajo esta perspectiva, la “pobreza” se interpreta como la insuficiencia de ingresos que permitiría a los miembros de un hogar satisfacer sus necesidades básicas. Por lo tanto, mientras más bajo sea el nivel de ingresos de un hogar, mayor será la probabilidad que ese hogar presente una situación generalizada de pobreza, en la cual no logra satisfacer una o varias de sus necesidades básicas.

Las necesidades consideradas en este enfoque son de dos tipos: “En primer lugar, incluyen ciertos requerimientos mínimos de la familia para el consumo privado: alimentos adecuados, vivienda, así como ciertas dotaciones y equipos del hogar. En segundo lugar, incluye los servicios esenciales provistos por y para la comunidad, tales como agua sana, sanitarios, transporte público y servicios de salud, educación y cultura”<sup>1</sup>.

A pesar de estar funcionando en muchas ciudades sistemas integrados de transporte masivo eficientes, los costos de algunos resultan excluyentes, sobre todo para las clases sociales menos favorecidas, porque simplemente algunos núcleos familiares e individuos tienen que llegar a escoger entre otra necesidad básica y el transporte, que es prioridad y está fuertemente ligado a las condiciones que permiten el acceso a la educación y al trabajo.

Es por este motivo que el servicio de transporte debe ser visto como un generador de gasto, que representa deficiencias frente a otro tipo de necesidades básicas, en la vida diaria de una familia o persona de escasos recursos. Los hogares colombianos gastan ahora una menor porción de sus ingresos en alimentación y salud, y más en vivienda, transporte y comunicaciones, reveló el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

En el DANE no se ha encontrado cifra alguna que indique lo que las personas de bajos estratos o recursos invierten mensualmente en transporte público, por las múltiples variables que este grupo de personas utilizan para transportarse, algunos hacen uso del transporte no motorizado por sus bajos in-

gresos, otros utilizan bicicletas, bicitaxis, mototaxis, incluso, algunas personas se desplazan a su sitio de trabajo a pie y otras optan por ofrecerle al conductor de los vehículos de transporte público un valor por debajo de lo que realmente vale el pasaje.

*Es más fácil dilucidar el asunto en torno a ejemplos prácticos, en Colombia hay muchas familias que se constituyen de 4 personas. De las cuales 2 son menores que están estudiando educación básica o secundaria. El sustento de esta familia se deriva del sueldo de uno de sus padres. En esta familia la cabeza de hogar y sus hijos tienen la necesidad de moverse por la ciudad, uno para llevar el sustento producto de un sueldo mínimo y los niños para ir a educarse al colegio o escuela.*

*El padre gana un mínimo 535.600 pesos más un subsidio de transporte, en el caso de estar vinculado a la formalidad laboral, ese auxilio de transporte es una figura creada por la Ley 15 de 1959, y reglamentado por el Decreto 1258 de 1959, con el objetivo de subsidiar el costo de movilización de los empleados desde su casa al lugar de trabajo, el cual para el 2011 es de \$63.600. El padre debe transportarse en TransMilenio lo que equivale a un tiquete que cuesta 1.700 pesos de ida y 1.700 es decir, diarios serían 3.400 pesos lo que al mes sumarían 68.000 pesos. Eso, si se tienen en cuenta solo los días laborales. De otra parte, los hijos también deberán transportarse y a cada uno de ellos le cuesta otros 68.000 pesos, lo que sumaría 136.000 pesos. En consecuencia esta familia se está gastando en un mes 204.000 pesos en transporte. Sin duda alguna para ellos es necesario transportarse y esa necesidad se ve ligada a la de la capacidad laboral de uno de sus padres y por otro lado con el derecho a la educación de los hijos.*

*Del ejemplo anterior deducimos que a esta familia le restaría para vivir y cubrir sus otras necesidades básicas con el excedente del salario del padre, que correspondería a 331.600 pesos, sin contar con los traslados que deba hacer esta familia los fines de semana y sin tener en cuenta los traslados de una de las personas que hacen parte de la misma. En el ejemplo concreto esta familia se estaría gastando el 40% de su sustento en el transporte diario. Obvio a este ejemplo le pueden cubrir muchas variables y no en todas será tan dramática la situación. En otras podría ser peor, por ejemplo en la del padre desempleado que necesita moverse en búsqueda del sustento, o la variable de una familia mucho más numerosa o que no posea un contrato laboral y no sea beneficiario del subsidio de ley. Es por esto que el Sisbén ofrece una herramienta para identificar la población que en realidad necesita de esta ayuda.*

*Hay muchos casos en la ciudad de Bogotá y otros tantos en ciudades intermedias como Cali, Barranquilla, Cartagena y Medellín donde el viaje al trabajo es excesivamente largo y costoso, particularmente para algunos de los más pobres, es por esta razón, y de vital importancia ayudar a que estas familias gasten menos en transporte y puedan suplir sus necesidades básicas de mejor manera. Por ejemplo: en aspectos nutricionales, en vivienda propia, en vestido, en mejores condiciones de aseo y por último en una mayor capacidad de ahorro que se vería refleja-*

<sup>1</sup> (OIT, 1976, citado por Townsend, 1993).

do en mayor capacidad adquisitiva y un traslado del consumo a otros sectores de la economía incluyendo los más bajos.

No es fácil ignorar que para la gente pobre y particularmente para las mujeres, los niños y las personas de avanzada edad, realizar traslados es a menudo desalentador, primero por su vulnerabilidad como peatones a accidentes de tránsito, así como a la violencia personal, lo que hace de ellos también “pobres de seguridad”.

A nivel individual, los pobres urbanos están muy conscientes de que el acceso al empleo es crítico para su lucha contra la pobreza, y que la disponibilidad de buena infraestructura de transporte es una base sobre la cual esto puede lograrse. “La carencia de infraestructura en vías básicas para transporte es una característica definitoria de la pobreza”.

El Estado debe intervenir con el fin de compensar este tipo de desigualdades iniciales y equiparar las oportunidades, brindando a los sectores de la población más necesitados una herramienta eficaz para la subsistencia diaria y trazándoles mejores condiciones de ahorro que proyecten su propio desarrollo.

El actual gobierno tiene clara esta política, en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos” se contempla una visión de sociedad con igualdad de oportunidades y movilidad social que plantea el reto de articular el desarrollo económico y social a través del crecimiento económico y el desarrollo social integral. Esto implica reconocer que todas las personas no están en igualdad de condiciones para acceder a los beneficios del crecimiento económico sostenido, por lo cual se establecen una serie de mecanismos de redistribución y solidaridad.

En este sentido, se pretende lograr que los colombianos tengan igualdad de oportunidades en el acceso y la calidad a un conjunto básico de servicios sociales, que permitan que todos alcancen ingresos suficientes para llevar una vida digna y prescindir, en lo posible, de la oferta estatal.

Las políticas dirigidas a la igualdad de oportunidades para la prosperidad social planteadas en el Capítulo IV de las bases del PND incorporan un conjunto de estrategias entre las cuales se define una política de lucha contra la pobreza a través de la promoción social y la Red JUNTOS.

Este enfoque de políticas públicas ha implicado que la principal meta de los programas sociales sea la reducción de la pobreza, particularmente de la pobreza extrema.

Un hogar en pobreza extrema es aquel que no tiene un ingreso suficiente para adquirir una canasta de alimentos que le garantice los requerimientos calóricos diarios, según recomendaciones y estándares internacionales (FAO 2005-ICBF).

El mecanismo para lograr este objetivo ha sido el impulso del desarrollo humano, a través de la ampliación de las capacidades y de las oportunidades de los individuos. Estos últimos dos conceptos, que son el referente mundial en las políticas sociales, son

una contribución de Amartya Sen.<sup>2</sup> Sin duda la movilidad de las personas es una capacidad que debe ser fortalecida en pos del desarrollo social y económico de la Nación.

Por tal motivo esta iniciativa será un punto de partida para que a través de un subsidio que no ha tenido trascendencia como otros subsidios que ya existen (*salud, educación, servicios públicos domiciliarios y vivienda*) se permita romper la brecha de desigualdad que existe en nuestro país.

Porque cuando se subsidia el transporte, se subsidia el empleo, dado que en una familia de clase, media o media alta, el transporte es el 2% de sus ingresos, mientras que en una familia de clase baja, este representa el 30 al 40%, y se recurre nuevamente en un “desgaste económico” y en un “desgaste de energías”.

### **El por qué de un subsidio de transporte en el estado social de derecho**

En este sentido, el presente proyecto de ley, pretenden amparar los artículos constitucionales consagrados en la Constitución Política en sus artículos 24 (derecho a la libre locomoción) derecho al trabajo (25, 26) y a la educación artículo 44 Superior. Los artículos mencionados, están intrínsecamente ligados, con el desarrollo de un sistema de transporte integrado. Contar con un sistema de transporte que permita a los ciudadanos de las zonas urbanas su desplazamiento libre, es garantizar la posibilidad de desarrollar y acceder a otros derechos, igualmente importantes y conexos con derechos fundamentales de los ciudadanos.

El derecho a la movilidad es un derecho de facto, que debe aplicar para todos los ciudadanos de manera igualitaria según lo establecido por el artículo 13 Superior. Si bien esto es cierto, es posible afirmar que dicho derecho no existe de manera igualitaria para los ciudadanos pobres urbanos. Lo anterior, en la medida en que son una minoría (no en cantidad, sino en condiciones) que están sistemáticamente excluidos de estos beneficios tendidos por el Estado.

“La mayor parte de los fondos invertidos son usados primordialmente para el desarrollo de avenidas y carreteras, lo cual beneficia de manera directa a los propietarios de vehículos privados”<sup>3</sup>. El anterior argumento, es de gran incidencia dentro de la presente exposición de motivos, en la medida en que nuestro enfoque radica en la necesidad de mayor inversión en los sistemas de transporte público masivo, y la posibilidad de aliviar la disparidad existente en nuestra sociedad, para acceder a estos.

Si bien es cierto que las ciudades en Colombia han empezado a enfatizar su desarrollo en la construcción de sistemas integrados de transporte públi-

<sup>2</sup> Sen se refiere a las oportunidades “que tienen algunas personas para conseguir lo que mínimamente les gustaría conseguir (incluida la falta de oportunidades tan elementales como la capacidad para escapar de una muerte prematura, de la morbilidad evitable o de la inanición involuntaria)”, así como a la “expansión de las capacidades de las personas para llevar el tipo de vida que valoran y que tienen razones para valorar”. Sen, *op. cit.*, 33-34.

<sup>3</sup> DOMBROSKI, Matthew A. *Securing Access to Transportation for the Urban Poor*. Columbia Law Review Association. 2005.



co, es también cierto que el acceso está limitado por las condiciones socioeconómicas que se desprenden de cada una de las familias colombianas. Gran parte de la población ubicada en los estratos más bajos 1, 2 y 3, dependen de manera directa del transporte público para llevar a cabo sus actividades económicas, así como el desarrollo educativo de sus hijos. En esta medida el presente proyecto busca cumplir con los preceptos de la honorable Corte Constitucional, donde se establece que el derecho a la igualdad debe de ser real y no meramente formal. Invocando la toma de decisiones por parte del Ejecutivo, pero también del legislativo, que tiendan a igualar las capacidades de las personas para el desarrollo normal de cualquier actividad. Más aun cuando estamos hablando de actividades que tienden a garantizar su mínimo vital y el desarrollo de una vida digna.<sup>4</sup>

De esta manera la Corte Constitucional y la comunidad académica internacional han establecido que existen varios grupos propensos a riesgos o a no tener acceso a bienes o recursos naturales. Por esta razón se puede establecer que existen ciertos grupos que necesitan de especial protección legal. Más aun cuando la Corte ha llegado a establecer que el legislador no podrá generar leyes que perjudiquen o empeoren el estado actual en el que se encuentran. “(...) existe un deber de la administración de abstenerse de adelantar, promover o ejecutar políticas, programas o medidas que conduzcan a agravar o perpetuar la situación de exclusión, marginamiento o discriminación de grupos tradicionalmente desventajados en la sociedad. Esto se deriva principalmente de la cláusula de igualdad formal y del principio de no discriminación establecido en el inciso 1° del artículo 13”<sup>5</sup>. Esto nos lleva a establecer que es nuestro deber legislar buscando socavar las diferencias y el desarrollo de manera equitativa y justa.

#### **TRANSPORTE Y SU FUNCIÓN SOCIAL**

Si el Estado en cualquiera de sus instancias financia un medio de transporte en particular, a través de lo principal, como son las obras de infraestructura, y se entrega en gran beneficio a particulares la explotación de vías, las cuales son en sí “propiedad” de todos los ciudadanos, lo que debe esperarse de un tratamiento de tal categoría, es una retribución para sectores específicos.

En nuestro caso, y a través del presente proyecto, proponemos que se establezca un beneficio en particular para *los estudiantes de la educación básica y media de los estratos I y II estudiantes universita-*

<sup>4</sup> La igualdad es uno de los pilares sobre los que se funda el Estado colombiano. La Constitución reconoce la igualdad, como un principio, como un valor, y como un derecho fundamental, que va más allá de la clásica fórmula de igualdad ante la ley, para erigirse en un postulado que apunta a la realización de condiciones de igualdad material. Bajo esta perspectiva, un propósito central de la cláusula de igualdad, es la protección de grupos tradicionalmente discriminados o marginados; protección que en un Estado social de derecho, se expresa en una doble dimensión: por un lado, como mandato de abstención o interdicción de tratos discriminatorios (mandato de abstención) y por el otro, como un mandato de intervención, a través del cual el Estado está obligado a realizar acciones tendentes a superar las condiciones de desigualdad material que enfrentan dichos grupos (mandato de intervención)”.

<sup>5</sup> Sentencia T-291 de 2009. Magistrada Ponente: Clara Elena Reales.

*rios que demuestren no tener las facilidades económicas, y de las personas de la tercera edad de los estratos I y II*, a través de un subsidio a la tarifa general que se paga en los SITM ampliamente financiados con recursos públicos.

Es evidente el carácter social que el subsidio de transporte aporta en el desarrollo de un país con dificultades de desigualdad, incluyendo especialmente a aquellos con menores ingresos y menores posibilidades, desde lo económico y lo físico.

#### **CASOS EXISTOSOS DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE**

A continuación citamos algunos ejemplos internacionales y nacionales de países que hace uso del sistema de subsidios para favorecer algunos tipos de población específicos, sobre todo en cuanto a las condiciones de vulnerabilidad o de pobreza. Para esto usamos los casos de países del hemisferio y latinoamericanos por estar estos más acordes a nuestra realidad.

##### **Chile**

La Subsecretaría de Transporte de Chile, tiene una subdivisión de subsidios, que crea el Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros. Su misión es diseñar, estructurar, ejecutar, administrar, evaluar y velar por el correcto funcionamiento de los diversos subsidios que contempla la Ley, para lo cual dispone de un calificado equipo de profesionales tanto en su sede central en la Región Metropolitana, así como en las demás Regiones del país.

El denominado Subsidio a la demanda está dirigido a personas de menores ingresos, que tienen domicilio en comunas donde no hay un sistema de transporte público licitado, con el propósito de compensarles el mayor gasto anual en transporte público en que incurrir por el solo hecho de no beneficiarse de menores tarifas como los habitantes de las zonas licitadas.

El proceso para recibir el subsidio es para las personas que cumplan con los requisitos de ley y estas no deben postularse, ya que el pago es otorgado por el IPS (Instituto de Previsión Social<sup>6</sup>), pero también se pone límite, para que las personas no reciban múltiples subsidios, como los que tienen Chile que son: “Asignación Familiar/Maternal, Subsidio Único Familiar y Chile Solidario”<sup>7</sup>.

##### **Argentina**

Argentina es otra nación que subsidia el transporte, el cual es administrado mediante la Secretaría de Transporte. Usando el SUBE<sup>8</sup>, los usuarios pueden viajar en toda la red de transporte público de pasajeros del área metropolitana recargando efectivo en una sola tarjeta que ante el simple acercamiento a la máquina lectora descuenta el valor del viaje realizado<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> El Instituto de Previsión Social administra beneficios previsionales y sociales, formulando estrategias que permitan mejorar la calidad del servicio, para garantizar el acceso a los derechos de seguridad social de las personas.

<sup>7</sup> <http://becascreditos.cl/subsidio-de-transporte.html> octubre 8 de 2011 7:28 p. m.

<sup>8</sup> Sistema Único de Boleto Electrónico.

<sup>9</sup> Las tarjetas son gratuitas y se entregan una por persona, tras completar el formulario de registro y presentar DNI, cédula o documento donde conste: nombre y apellido, tipo y número de documento y fecha de nacimiento.

Para la nación parece ser una buena acción, la cual no obstante, según los críticos requiere un mayor control con una política estable, al faltar inclusión en el presupuesto nacional y el transporte ser subsidiado con el impuesto al gosoil debido a la flexibilización del cronograma de renovación del parque automotor<sup>10</sup>.

Además del mencionado subsidio a los pasajeros corrientes, también en Buenos Aires se habla de un plan a favor de la educación, que pretende ofrecer calidad desde lo económico, otorgando subsidio a las asociaciones cooperadoras de las unidades educativas dependientes de la Secretaría de Educación, destinado a solventar los gastos producidos por el alquiler de transporte para los alumnos, que posibilite su concurrencia a esas actividades denominadas experiencias directas organizadas por la escuela, a las clases del plan de natación y/o a quienes, por causas especiales, lo necesitan para asistir diariamente a sus clases<sup>11</sup>.

Es evidente el carácter social que el subsidio de transporte aporta en el desarrollo de un país con dificultades de desigualdad, incluyendo especialmente a aquellos con menores ingresos y menores posibilidades, desde lo económico y lo físico.

#### Paraguay<sup>12</sup>

Mediante Decreto 6630 el Gobierno de Paraguay establece un Régimen de Subsidio al Transporte Público de Pasajeros con el objetivo de mantener el precio del pasaje urbano y fomentar la realización de inversiones de capital tendientes al mejoramiento del servicio. Los beneficiarios serán las empresas que prestan servicios intermunicipales y municipales, legalmente habilitadas, registradas y en cumplimiento con el pago de sus obligaciones. Además de ello deben estar debidamente inscritas en el Registro del Ministerio de Justicia y Trabajos, pero sobre todo que cumplan con la presentación del Plan de Renovación de su flota y suscriban un compromiso de implementación del mismo. Lógicamente, el incumplimiento de cualquiera de los requisitos, impide a las empresas acceder a los beneficios del Subsidio.

También para el control del subsidio las empresas beneficiadas deben suministrar mensualmente al Viceministro de Transporte información juramentada sobre la cantidad de combustible utilizada por cada unidad de bus en forma diaria y mensual, acompañado de los comprobantes respectivos. También debe presentar el itinerario recorrido, la extensión del recorrido (ida y vuelta), cantidad de rondos por unidad en forma diaria y mensual, cantidad de buses autorizados operativos y de reserva en forma diaria y mensual, cantidad de pasajeros transportados en forma diaria y mensual, constancia de cumplimiento de los cánones establecidos, certificado de cumplimiento tributario vigente y el certificado de cumplimiento de sus obligaciones con el IPS.

<sup>10</sup> <http://transportservices.blogspot.com/2006/10/subsidios-para-el-transporte-publico.html> octubre 8 de 2011 7:55 p. m.

<sup>11</sup> Normativa sobre Cooperadoras y Comedores Escolares. Ministerio de Educación.

<sup>12</sup> <http://ccparaguay.com.py/v5/index.php/informes-y-descargas/func-startdown/145/> octubre 8 de 2011 8:36 p. m.

Para la puesta en marcha del subsidio, se instala el “Sistema de Boleto Electrónico de Pasajeros dentro del Sistema de Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana de Asunción”.

#### México<sup>13</sup>

México es un país con altas necesidades en cuanto al transporte, por el gran tamaño de las ciudades y la cantidad de personas que requieren el servicio. El mayor subsidio de transportes se da en la Ciudad de México; en el caso del tren ligero de Guadalajara y Monterrey, hay un subsidio también importante, a pesar que las tarifas son mayores que en el Distrito Federal<sup>14</sup>. En cualquier caso, el subsidio al transporte sólo está dirigido a quienes usan metro, tren ligero, trolebús o autobús operados por el gobierno, dejando fuera del subsidio a millones de personas que lo requieren. Por ello la gran crítica es la necesidad de reorientación del subsidio al individuo y no al medio.

Torreón<sup>15</sup> es otra ciudad en México que está implementando el plan “TR Móvil”, con el cual se han entregado 10 mil tarjetas con una carga de 150 pesos, las cuales serán entregadas a estudiantes, adultos mayores y personas con capacidades diferentes. El director de Desarrollo Social indicó que con la cantidad entregada los beneficiarios cubren el 100% de lo que un individuo gasta mensualmente, además de que las tarjetas TR Móvil se entregan a través de la Dirección de Desarrollo Social, previo estudio socioeconómico<sup>16</sup>.

Por otro lado, quitan subsidio al transporte público en Chetumal, el cual estuvo vigente desde el 2008 pero que por el incremento en el precio de los combustibles no se pudo mantener. No obstante, se sigue conservando para los adultos mayores, las personas con capacidades diferentes y los estudiantes<sup>17</sup>.

#### Uruguay

Por Ley 18.180 del 5 de octubre de 2007 se asignó una partida por única vez de \$430.000.000 (pesos uruguayos cuatrocientos treinta millones), con el propósito de destinar un subsidio al transporte colectivo, urbano y suburbano, con el fin de viabilizar una reducción en el precio del boleto, rubro con una alta incidencia en la canasta de consumo de los hogares de menores ingresos.

Son beneficiarias del subsidio: las empresas permisarias de servicios regulares de transporte colectivo en líneas urbanas de Montevideo, las empresas permisarias o concesionarias de servicios regulares

<sup>13</sup> Trenes Urbanos y Suburbanos para México, una Inversión Necesaria y Urgente. Tello de Meneses, Roberto Remes. Página 207.

<sup>14</sup> 4.50 pesos en Guadalajara, 4 pesos en Monterrey y 2 pesos en el Distrito Federal.

<sup>15</sup> Torreón está situado en el norte de México. Es una ciudad que cuenta con 600.000 habitantes aproximadamente, y forma parte de la región conurbada en la comarca lagunera junto con sus principales ciudades Gómez Palacio y Lerdo, en el estado de Durango. Cerca también está la Zona de Silencio.

<sup>16</sup> <http://rumbodemexico.mx/index.php/mexicoal instante/entregan-10-mil-tarjetas-de-subsidio-al-transporte-en-torreon-11921.html> octubre 8 de 2011 9:02 p. m.

<sup>17</sup> <http://www.noticaribe.com.mx/chetuma/2010/08/quitatan-subsidio-al-transporte.html> octubre 8 de 2011 9:12 p. m.

de transporte colectivo en líneas suburbanas de Montevideo y las empresas permisarias o concesionarias de servicios regulares de transporte colectivo en líneas urbanas del interior cuyo precio de boleto al 9 de octubre de 2007 fuese superior a \$13.5, que se encuentren al día con la Dirección General Impositiva y el Banco de Previsión Social.

**POSIBLE FINANCIACIÓN EN COLOMBIA**

La sobretasa a la gasolina está regulada por la Ley 488 de 1998 que en su artículo 117 autoriza “a los municipios, distritos y departamentos para adoptar la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente”<sup>18</sup>. Este impuesto se causa “en el momento en que el distribuidor mayorista, productor o importador enajena la gasolina motor extra o corriente o ACPM al distribuidor minorista o al consumidor final. Igualmente se causa en el momento en que el distribuidor mayorista, productor o importador retira el bien para su propio consumo”<sup>19</sup>.

La Tarifa de la sobretasa a la gasolina a nivel municipal y distrital, es fijada por el Concejo municipal o distrital y no puede ser menor al 14%, ni mayor al 15%<sup>20</sup>. A nivel Departamental, la tarifa debe estar entre el 4 y el 5% sin superar estos porcentajes. De acuerdo a la Ley 488 de 1998 el manejo, la distribución o la titularización de la sobretasa recae sobre los Concejos de los municipios y distritos, y el 80% puede tenerse en cuenta como ingreso para justificar la capacidad de pagos de los municipios, distritos y departamentos<sup>21</sup>.

A nivel nacional, la sobretasa a la gasolina corresponde al 20% de la gasolina motor extra o corriente, y 6% sobre el precio al público del ACPM<sup>22</sup>. Esta sobretasa es administrada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, específicamente por la Dirección de Apoyo Fiscal.

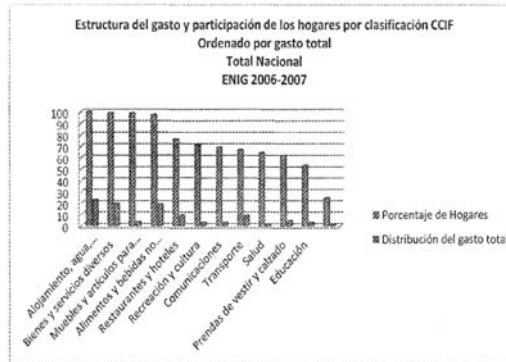
Los recursos provenientes de los subsidios a la gasolina mencionados, se utilizan beneficiando el crecimiento y desarrollo urbano de los municipios, distritos y departamentos que lo causan. A nivel Nacional existe la sobretasa a la gasolina nacional y el Fondo de Subsidio de la Sobretasa de la gasolina, creado para inyectar recursos en aquellos municipios y distritos, que por sus características particulares, lo necesitan; tal es el caso de Amazonas, Chocó, Guaviare y San Andrés entre otro.

Los porcentajes que se han propuesto en el proyecto de ley se basan en el uso particular que se le da a cada tarifa. El crecimiento y desarrollo de los municipios, distritos y departamentos o de los habitantes de los mismos, no será afectado negativamente con el cambio en la distribución de los porcentajes de uso.

Se necesita que del dinero recogido de este tipo de sobretasas sirva para financiar y aliviar las cargas de los más necesitados del uso del transporte, que están plenamente identificados por el Sisbén.

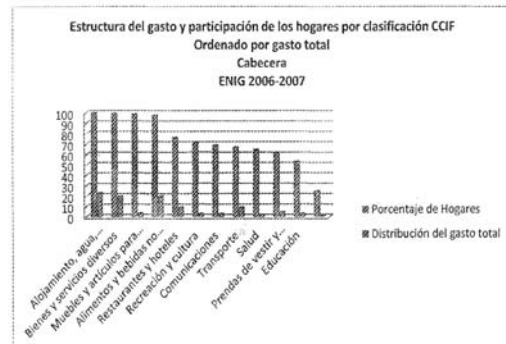
<sup>18</sup> Ley 488 de 1998. Artículo 117. [http://www.secretariase-nado.gov.co/senado/basedoc/ley/1998/ley\\_0488\\_1998\\_pr002.html](http://www.secretariase-nado.gov.co/senado/basedoc/ley/1998/ley_0488_1998_pr002.html)  
<sup>19</sup> Ibíd. Artículo 120. Ley 488 de 1998.  
<sup>20</sup> Ibíd. Artículo 122. Ley 488 de 1998.  
<sup>21</sup> Ibíd. Artículo 126. Ley 488 de 1998.  
<sup>22</sup> Ibíd. Artículo 128. Ley 488 de 1998.

**ESTADÍSTICAS EN COLOMBIA**  
**Estadísticas y Cuadros**



De acuerdo a la estructura de gasto de los hogares colombianos y siguiendo la clasificación de consumo individual por finalidad de producto (CCIF), el 19,2% de los gastos corresponden a transporte, nivel significativamente alto al compararlo con el gasto en salud (1.8%), recreación y cultura (3%), educación (3,1%), comunicación (3,1%) y vestido y calzado (4,5%). Teniendo en cuenta que el 67,1% de los hogares incurren en gastos de esta naturaleza, una medida subsidiaria de transporte beneficiaría a una buena parte de la población, permitiéndole modificar sus patrones de consumo hacia elementos básicos para la calidad de vida y el desarrollo social como lo son la educación, la salud, la cultura y la comunicación.

Diferenciando el comportamiento de consumo de la población rural y urbana, en las 24 ciudades del país el 76% de la población incluye dentro de su canasta de consumo el transporte, destinando en promedio el 10% del gasto total ya sea en transporte público o personal. En las cabeceras municipales el gasto en transporte es mayor al promedio nacional, pero inferior al promedio urbano, llegando al 9,5%. Lo mismo ocurre con el porcentaje de la población que accede a este tipo de servicio, el cual corresponde a un 71,7%. En zonas rurales se presentan los niveles más bajos de gasto en transporte; el 50% de la población dedica alrededor del 5% de sus gastos al transporte. Aun cuando en zonas rurales el gasto en transporte es menor, sigue siendo superior a aquel destinado a la educación, salud, cultura, vestuario y recreación, siendo esto un reflejo del campo de acción de las políticas relacionadas con el transporte.

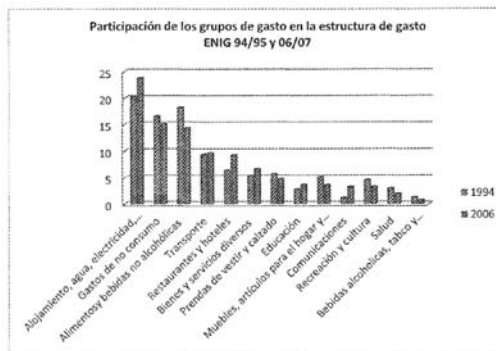


Fuente: Encuesta de Ingresos y Gastos 2006. DANE.





Fuente: Encuesta de Ingresos y Gastos 2006. DANE.

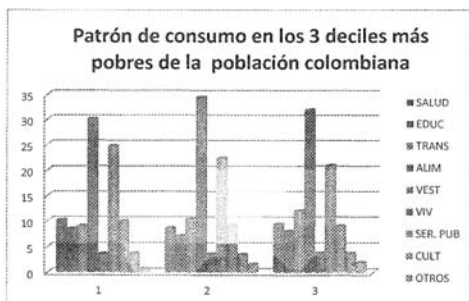


Fuente: Encuesta de Ingresos y Gastos 2006. DANE.

Ahora bien, sería un error analizar la realidad de gastos de la población colombiana bajo una perspectiva general, cuando el escenario social está caracterizado por una evidente desigualdad económica. Resulta entonces clave a la hora de entender la verdadera importancia del transporte, el estudiar las cifras de manera discriminada en los diferentes deciles poblacionales. De esa manera se pueden construir criterios adecuados de focalización para las iniciativas legislativas y las políticas públicas.



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá; Aduldez: Horizonte de una política; 2007.



Como se puede ver estudios realizados por la Alcaldía de Bogotá en el 2007, la tendencia de destinar “una proporción mayor de los ingresos al transporte que a la cultura y a la educación”<sup>23</sup> se mantiene en todos los deciles de la población. Los deciles 2 y 3 gastan más en transporte que en salud, siendo este ítem superado únicamente por el gasto en alimentación y vivienda. Vestuario, servicios públicos, salud y otros gastos tienen una participación menor en la canasta de consumo de esta población. Lo anterior demuestra, que el transporte tiene un alto peso en el gasto de los colombianos, sobre todo de aquellos más pobres, como los deciles 1, 2 y 3<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá; Aduldez: Horizonte de una política; 2007.

<sup>24</sup> Ibíd. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Históricamente la participación del transporte en la estructura de gasto de los hogares ha aumentado ligeramente desde mediados de la década de los 90. Mientras que en 1995 el 9.4% de los gastos totales de un hogar colombiano correspondían a transporte público y privado, en el 2006 este correspondió a un 9,7%. Si bien el transporte juega un papel importante dentro de la canasta de consumo de los hogares, cuando se analiza el patrón de gastos personales este adquiere más importancia, al ser el que mayor peso tiene en cuanto a gastos diarios individuales<sup>25</sup>.

“por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza”.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto principal y en virtud del principio de igualdad y solidaridad establecer unos beneficios en el valor de la tarifa en el SITM para los sectores de la población más desprotegidos y necesitados de nuestro país, se otorgará un subsidio del 30% a personas de la tercera edad carnetizadas por el Sisbén I, II y III igualmente a los estudiantes de educación básica y secundaria y un 20% para estudiantes de educación superior del Sisbén I, II y III.

El Gobierno Nacional y sus entidades buscarán las condiciones necesarias para generalizar este subsidio en otros tipos de transporte terrestre.

Artículo 2°. *Creación del Fondo de Transporte.* Este fondo estará encargado de receptor los recursos del subsidio de transporte a favor de los usuarios del Sistema Integrados de Transporte Masivo, que reúnan las condiciones establecidas en la presente ley y estará a cargo del Viceministerio de Transporte.

El fondo tendrá como objeto la regulación de estos subsidios a través de las entidades territoriales que cofinancien o participen con aporte de cualquier tipo, en el Sistema Integrado de Transporte Masivo, este fondo de transporte para población vulnerable usará como fuente de recursos un porcentaje del 2% a la sobretasa de la gasolina Nacional, un 0.8% de la tarifa de la sobretasa de la gasolina Municipal y Distrital, y un 0.3% de la sobretasa a la gasolina Departamental.

<sup>25</sup> En Colombia; gasto de los hogares en Colombia en el sector informal; <http://www.encolombia.com/economia/Sectorinformalcolombiayregionandina/Gastosdeloshogaresdecolombia2.htm>

Parágrafo 1°. Solo aportarán a dicho fondo la nación y las entidades territoriales beneficiadas por los sistemas integrados de transporte masivo.

Parágrafo 2°. El Fondo deberá comenzar a regir dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley. Desde el momento en el que entre en funcionamiento el Fondo, este deberá establecer los porcentajes establecidos para la población objeto de la presente ley, los cuales deben ser publicados en las centrales de los diferentes SITM.

Artículo 3°. *Sujetos*. Serán beneficiados con un subsidio del 30% en la tarifa del pasaje en los sistemas integrados de transporte para las personas de la tercera edad del Sisbén I, II y III, estudiantes de educación básica, secundaria del Sisbén I, II y III y contarán con un subsidio de un 20% los estudiantes de educación superior del Sisbén I, II y III.

Artículo 4°. *Promoción de responsabilidad social empresarial*. El Estado incentivará a las empresas privadas que presten el servicio de transporte masivo integrado, y servicio de transporte de pasajeros terrestre, para la puesta en marcha de políticas de responsabilidad social empresarial.

Artículo 5°. *Requisitos*. Para acceder al subsidio de transporte los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. En el caso de los estudiantes de educación básica y media de los estratos I, II y III, estos deberán:

a) Estar cursando estudios en un plantel educativo debidamente reconocido por la Secretaría de Educación Distrital o Municipal respectiva el cual deberá sustentarse mediante el carné o la respectiva matrícula.

b) Su condición de pertenecer al estrato I o II deberá estar avalada por el Carné del Sisbén y certificada ante las oficinas dispuestas por la empresa prestadora del servicio de transporte.

2. En el caso de las personas de la Tercera Edad los requisitos son:

a) Ser personas mayores de 65 años de edad.  
b) Contar con carné del Sisbén que los identifique como pertenecientes a los estratos I, II y III.

Parágrafo único. El estrato se establece de acuerdo con los requisitos sustantivos y formales del sistema de identificación de potenciales beneficiarios de programas sociales.

Artículo 6°. *Aplicación*. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará la presente ley y Corresponde a los Consejos distritales y municipales reglamentar el acceso a los subsidios establecidos en el artículo 1° de la presente ley.

Parágrafo 1°. En aquellos municipios o distritos que al momento de promulgarse la presente ley esté en funcionamiento el respectivo Sistema Integrado de Transporte Masivo, el Concejo tendrá seis meses para reglamentar la organización del acceso al subsidio establecido.

Parágrafo 2°. En aquellos municipios, distritos o áreas metropolitanas, que al momento de promulgarse la presente ley no se encuentre operando el Sistema Integrado de Transporte Masivo, el respectivo Concejo Municipal o Distrital, tendrá un término de

seis meses contados a partir de la entrada en funcionamiento del sistema, para reglamentar la organización del acceso al subsidio establecido.

En caso de no reglamentarse en el plazo señalado por el cabildo respectivo, será el alcalde quien fije la implementación para el acceso al otorgamiento del subsidio de transporte.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

*Juan Manuel Corzo Román,*  
Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 10 de octubre de 2011

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado**, por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 10 de octubre de 2011

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Juan Manuel Corzo Román.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 148 DE 2011**  
**SENADO**

*por la cual se establece el gas licuado del petróleo como combustible vehicular y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Se autoriza en el territorio nacional el uso de gas licuado del petróleo, (GLP), como combustible vehicular, tanto para el servicio público como para el particular.

Artículo 2°. La producción, almacenamiento, distribución y comercialización de GLP deberá realizarse bajo principios ambientales y de: calidad, seguridad, libre competencia, libertad vigilada de precios, distribución nacional y abastecimiento permanente. Para el efecto el Gobierno Nacional expedirá la reglamentación correspondiente.



Artículo 3°. El Gobierno Nacional establecerá políticas encaminadas a incentivar la producción, consumo y distribución del GLP, lo mismo que para facilitar las conversiones o modificaciones a los vehículos automotores adaptados inicialmente para otro tipo de combustible.

Artículo 4°. La regulación del GLP como combustible vehicular será competencia de la misma autoridad que existe para el gas natural.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones contrarias

*Jorge Hernando Pedraza,*  
Senador de la República.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El gas licuado del petróleo es un producto compuesto por propano ( $C_3H_8$ ), butano ( $C_4H_{10}$ ) o una mezcla de ambos. Se obtiene del proceso de refinación del petróleo y de plantas de recuperación de gas natural.

Existen dos tipos de GLP comercial, comúnmente llamados: propano (propano comercial) y butano (butano comercial).

El propano comercial es una mezcla de propano, propileno y otros compuestos minoritarios (etano, butano, etc.). Puede tener un máximo de 30% de butano.

El butano comercial es una mezcla de butano, butilenos y otros compuestos minoritarios (propano, pentanos, etc.). Puede tener un máximo de 50% de propano<sup>1</sup>.

#### Entorno internacional

La urbanización está vinculada con el desarrollo de infraestructura de servicios y con una consecuente demanda de recursos monetarios y energéticos para cubrir las necesidades básicas de la población.

El proceso de urbanización y modernización hoy se concentra en los países asiáticos, cuya densidad poblacional supera al resto del mundo y, en consecuencia, demanda buena parte de la energía que se consume, acentuando la competencia por los recursos energéticos.

Por consiguiente, la industria del GLP internacional se ha ampliado rápidamente y ha sufrido cambios importantes para atender la creciente demanda del sector residencial. Han surgido nuevos mercados prácticamente en todas las regiones del mundo, creando oportunidades de inversión en todos los segmentos de la cadena energética de GLP.

Las perspectivas de desarrollo del mercado internacional de GLP son prometedoras, principalmente en aquellas regiones donde aún no se ha completado el proceso de modernización y de urbanización, en las que los índices de consumo per cápita de GLP crecen rápidamente, pero se mantienen por debajo de los índices de aquellos mercados perfectamente establecidos como Japón, Norteamérica y Europa Occidental.

El rápido crecimiento de la industria petroquímica en la década pasada originó un incremento de la demanda de GLP como materia prima, ejerciendo una

influencia importante en el mercado de América del Norte, en Europa Occidental y en el Medio Oriente. En la medida en que la industrialización siga su curso la demanda de GLP como materia prima crecerá en forma proporcional.

No obstante las perspectivas favorables de crecimiento de la demanda, hay incertidumbres asociadas al desarrollo de nuevas fuentes de suministro y cambios en la política de regulación, entre otras, que pueden influir en el desarrollo del mercado global de GLP, así como en los mercados regionales.

En lo concerniente a precios, estos han fluctuado como el precio del petróleo y recientemente alcanzaron los niveles más altos observados, amenazando el crecimiento de la demanda, sobre todo en aquellos países que no cuentan con subsidios.

Estudios realizados por consultores privados señalan que la oferta actual de GLP se incrementará en 480 millones de barriles en el 2010 al pasar de 2.700 del 2009 a 3.183. Para el 2015 se prevé una producción de 3.750 millones de barriles, como resultado del incremento en la producción de Gas Natural Licuado (GNL). El movimiento de estos volúmenes requerirá de nueva infraestructura, la cual dependerá de los mercados de los tres principales consumidores: China, India y Estados Unidos.

Por su parte, el incremento de la demanda se concentra particularmente en el aumento del consumo en los sectores residencial, industrial y petroquímico, que junto con el uso como combustible automotor han ampliado su cubrimiento y uso.

El GLP como combustible vehicular se ha constituido en una alternativa limpia y menos costosa frente a la gasolina y el diésel. El consumo actual en el sector transporte oscila alrededor de los 210 millones de barriles en cerca de 11 millones de vehículos. Polonia es el país de mayor consumo representando 16% del total, seguido de Corea, Japón, Lituania, Turquía y Australia. Estas cinco naciones concentran más del 50% del GLP utilizado a nivel mundial como combustible automotor.

Considerando los beneficios ambientales y una mayor competitividad en los precios, se espera que el sector del transporte se constituya en uno de los mayores demandantes de este energético no sólo en Europa y Asia, sino en Centroamérica y Estados Unidos.

En Latinoamérica el GLP es el combustible por excelencia del sector residencial, tanto urbano como rural, y fue el instrumento que permitió frenar la deforestación al sustituir el consumo de leña para la cocción de alimentos en los hogares. El suministro en esta subregión viene creciendo a una tasa que demanda nuevas fuentes de suministro provenientes de Perú y Trinidad.

Los países Latinoamericanos, en particular aquellos que aún disponen de subsidios (en especial para el sector residencial), están viendo amenazadas sus finanzas por cuanto se requieren mayores cantidades de recursos financieros para hacer viable su uso en los sectores más pobres de la población. Agentes, empresarios y gobiernos buscan alternativas y accio-

<sup>1</sup> Instituto Argentino de la Energía "General Mosconi".

nes de mejoramiento para que esta industria sea más confiable, segura y competitiva y permita mejorar la prestación del servicio<sup>2</sup>.

#### Consumo sectorial

El consumo en los sectores residencial y comercial se incrementó en este periodo en casi de 325 millones de barriles, equivalentes a un 31,6%, seguido del sector químico cuyo incremento ascendió a 125 millones de barriles correspondientes a 25,2%. El sector transporte pasó de consumir 110 millones de barriles en 1998 a 231 en el 2005 con un incremento del 95%, siendo en términos relativos el sector de mayor crecimiento.

El uso de GLP como combustible automotor representa una importante opción en el mercado de los carburantes ya que resulta más económico que otros combustibles.

En los países cuyos gobiernos vienen promoviendo su uso, presenta crecimientos significativos y junto con el gas natural son los combustibles alternativos de mayor acogida, siendo el GLP el energético de mayor uso después de la gasolina y el diésel, seguido por el gas natural.

La penetración del GLP en el sector transporte muestra unas tasas de crecimiento superiores a la de los combustibles tradicionales, principalmente en los países de Europa Oriental como Polonia, Checoslovaquia y Hungría. En países como China, Israel, India, Corea, Australia, Turquía y el Reino Unido, las medidas adoptadas por los gobiernos en materia de calidad del aire son exigentes y las nuevas tecnologías diésel y gasolina de bajo de azufre mantienen precios elevados y su oferta es cada vez más restringida, lo que hace prever que los incrementos en el uso del GLP serán importantes en el corto plazo.

Esta misma razón ha generado valiosos avances tecnológicos en la comunidad internacional, particularmente para vehículos pesados y en especial para la movilización de pasajeros, aunque también se ha incursionado en el transporte de mercancías.

Aunque el sector industrial presenta la menor tasa de crecimiento, en términos absolutos su consumo se incrementó en 64 millones de barriles en el periodo 1998-2005 y su uso se concentra en los subsectores metalúrgico, cerámica, vidrio, papel, textil y construcción. En Norte América su uso es moderado y representa un 9% del total consumido. En Europa los mayores consumidores son Francia, Alemania, Turquía y el Reino Unido, representando cerca del 10% del total usado en el continente.

El consumo de GLP en las refinerías disminuyó substancialmente con una retracción del 32,3% equivalente a 72 millones de barriles en el periodo 1998-2005. Estados Unidos, al igual que el resto del mundo, redujo el consumo en las refinerías, en tanto que en Europa sólo el Reino Unido y Alemania mantuvieron estas estadísticas de consumo.

El sector agrícola mantiene la misma tendencia y su crecimiento es vegetativo. En Norte América se consume cerca del 9,5% del total, en tanto que en Europa es mínima su participación destacándose Francia, Reino Unido, Polonia y España, con un consumo inferior al 1% del total sectorial.

En el sector residencial y comercial, Asia ha mostrado un crecimiento significativamente superior al de las demás regiones, con una tasa anual de 8,2% destacándose China e India. En el caso de Norteamérica, si bien no alcanza los niveles asiáticos en crecimiento, su participación en el consumo es del 40% del total, al igual que los niveles de Europa.

La demanda residencial de Centro y Sur América registra niveles cercanos al 60% del total, considerando que América Latina y México representan las dos terceras partes de la demanda de esta región. En el caso de África el 95% del consumo se destina al sector residencial sobresaliendo Egipto, Argelia y Marruecos.

El sector petroquímico mundial está evolucionando positivamente a una tasa promedio anual de 5,8% entre 1998 y 2005. En conjunto representa el 25% de la demanda mundial, siendo Norte América el mayor demandante con un 32% de este sector. En Europa el sector petroquímico consume el 26% del total y su uso se concentra en Alemania, Reino Unido, Holanda, Noruega, Francia y Rusia.

El Medio Oriente ha avanzado en la industria petroquímica en forma robusta con las tasas de crecimiento más altas, demandando cerca del 20% del consumo de la región para este sector<sup>3</sup>.

#### Ventajas medioambientales

Todas las cualidades del autogas lo convierten en un carburante ecológico que responde directamente a los problemas de polución de nuestros entornos urbanos, mejorando de forma rápida y efectiva la calidad del aire.

- Reducción de emisiones de contaminantes regulados (CO, HC, NO<sub>x</sub>, partículas).
- Gases de escape exentos de compuestos como el azufre y el plomo.
- Reducción de los niveles de ruido en un 50%.
- Reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> (causante del efecto invernadero) durante la vida útil del vehículo.

Un vehículo autogas reduce en un 15% las emisiones de gases de efecto invernadero respecto a un vehículo a gasolina.

Los vehículos autogas reducen en un 99% las emisiones de partículas respecto a los vehículos diésel.

Diez vehículos diésel emiten tanto NO<sub>x</sub> (Óxido de Nitrógeno) como 100 vehículos autogas.

Debido a los avances medioambientales derivados del fuerte empuje legislativo en Europa de los vehículos diésel y gasolina (Normativas Euro 3, Euro 4, etc.) se consideró oportuno llevar a cabo un estudio para definir los beneficios en materia medio ambiental del Gas Licuado frente a los carburantes convencionales.

#### Emisiones de contaminantes regulados:

	Gasolina	Gasóleo	GLP	GNC
<b>EMISIONES</b>				
NO <sub>x</sub> (mg/km)	80	250	80	80
PM (mg/km)	0	25	0	0
CO, WtW (g/km)	172	158	147	154
CO, TtW (g/km)	147	133	131	114
CO y HC (mg/km)	1.100	550	1.100	1.100

<sup>2</sup> La cadena del Gas Licuado del petróleo en Colombia. Ministerio de Minas y Energía. Unidad de Planeación Minero Energética. UPME. ISBN: 958-97855-1-4.

<sup>3</sup> Ibídem p. 1-4.

Emisiones de contaminantes no regulados: se incluyen en este apartado como los aldehydos, hidrocarburos poliaromáticos, BTX y el número de pequeñas partículas. Estos parámetros han sido estudiados en distintos programas como el European Emission Terst Programe (E.E.T.P., colaboración entre distintos países). Los resultados muestran unas emisiones inferiores en el caso del Gas Licuado frente al diésel y a la gasolina.

Análisis detallado de los distintos componentes contaminantes, realizado a partir de los datos publicados por JEC (JRC-EUCAR-CONCAWE) para el año 2008 (interpolación lineal datos 2002-2010).

#### **Ventajas frente al Gasóleo/biodiésel:**

- Reducción del 68% de las emisiones de NO<sub>x</sub>.
- Reducción del 99% de las emisiones de partículas.
- Reducción del 50% de niveles de ruido.
- Costes de inversión y explotación de menores.
- Beneficio: reducción de la contaminación urbana

#### **Ventajas frente a la gasolina:**

- Reducción de hasta un 10,9% de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Reducción de hasta el 50% de los costes de explotación (Euros/km)
- Beneficio: reducción de las emisiones de efecto invernadero.

#### **Ventajas frente al GNC:**

- Reducción de hasta el 5% de las emisiones de NO<sub>x</sub> (ciclo de vida).
- Reducción de hasta el 4,5% de las emisiones de CO<sub>2</sub> (ciclo de vida).
- Disponibilidad en cualquier punto de la geografía.
- Reducción de hasta el 200% de los costes de inversión en puntos de venta.
- Beneficio: mejora medioambiental inmediata a bajos costes.

#### **GLP vs Electricidad-Emisiones de CO<sub>2</sub>**

Según recientes estudios realizados por consultores especializados, la “huella de carbono” (emisiones de CO<sub>2</sub> en ciclo de vida) de las carretillas elevadoras a Gas Licuado respecto a las eléctricas, es equivalente o incluso inferior<sup>4</sup>.

Así vistos los anteriores estudios, cifras, conceptos y ventajas frente a otros combustibles, considero beneficioso para el país aplicar las experiencias internacionales al permitir el uso del gas licuado del petróleo, GLP, como combustible vehicular en el territorio nacional.

Presentado por:

*Jorge Hernando Pedraza,*  
Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General

(Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 11 del mes de octubre del año 2011 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 148

de 2011 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador, *Jorge Pedraza*.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 11 de octubre de 2011

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 148 de 2011 Senado**, por la cual se establece el gas licuado del petróleo como combustible vehicular y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 8 de octubre de 2011

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Quinta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la **Gaceta del Congreso**.

Cúmplase.

El Presidente,

*Juan Manuel Corzo Román.*

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

\* \* \*

#### **PROYECTO DE LEY NÚMERO 149 DE 2011 SENADO**

*por la cual se garantiza la vacunación gratuita y obligatoria a toda la población colombiana, objeto de la misma, y se actualiza el Programa Ampliado de Inmunizaciones “PAI”.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Gobierno Nacional deberá garantizar la vacunación gratuita y obligatoria a toda la población infantil de cero a cinco años.

Parágrafo: Para su efectivo cumplimiento el Gobierno deberá tomar las medidas presupuestales necesarias.

Artículo 2°. El Ministerio de la Protección Social, o la entidad a que corresponda, a partir de la vigencia de la presente ley, actualizarán el Programa Ampliado de Inmunizaciones “PAI”.

Parágrafo 1°. Se incluirá dentro del Programa Ampliado de Inmunizaciones “PAI”, las vacunas del Rotavirus y Neumococo en el plan básico de vacunación gratuita de manera universal.

<sup>4</sup> Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo.



Parágrafo 2°. La cobertura universal para el Neumococo se hará de manera gradual según reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional atendiendo entre otros criterios de prevalencia y costo efectividad sanitaria y la concordancia con el marco de gastos de mediano plazo.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

*Dilian Francisca Toro Torres,*  
Senadora de la República;

*Luis Enrique Salas,*  
Representante a la Cámara.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El proyecto de ley tiene como finalidad garantizar la vacunación gratuita y obligatoria para toda la población infantil de 0 a 5 años de edad y para ello se deberán incluir las vacunas de rotavirus y neumococo el plan básico de vacunación gratuita de manera universal mediante la actualización del Programa Ampliado de Inmunizaciones "PAI".

### 2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El neumococo o *Streptococcus pneumoniae*, es una de las principales causas infecciosas de muerte y discapacidad a nivel mundial y es la causa importante de enfermedades como neumonía bacteriana, meningitis, sepsis, otitis media y bacteremia. La Organización Mundial de la Salud (OMS) le atribuye entre 700.000 y 1.000.000 de muertes anualmente a la enfermedad neumocócica.

"Los lactantes o menores de dos años y los niños pequeños, al igual que los menores con deficiencia inmunológica, son la población con mayor riesgo de contraer estas infecciones. Dichas enfermedades tienen un impacto directo, no solo sobre los hogares de los menores que las contraen, sino también sobre la sociedad en su conjunto. La reducción de la mortalidad infantil y en especial la mortalidad por enfermedades prevenibles es una preocupación mundial. De hecho, uno de los ocho objetivos del milenio es reducir la mortalidad en niños menores de 5 años en dos tercios entre el año 1990 y el 2015. Adicionalmente, la Estrategia y visión Mundial de Inmunización (GISVS por su sigla en inglés) de la OMS fijó la meta de reducir la tasa de mortalidad por enfermedades prevenibles mediante vacunación en dos tercios al año 2015 con respecto de los niveles del 2000. La vacuna antineumocócica cobra gran importancia a la luz de este último objetivo, ya que según estimaciones de la OPS (2006) el 54% del total de las muertes prevenibles en menores de 5 años en la región de las Américas, corresponden a defunciones por enfermedad neumocócica"<sup>1</sup>.

El Sistema General de Seguridad Social en Salud incluye en Plan de Atención Básica (PAB), dentro del PAB está incluido el Programa Ampliado de Inmunizaciones (PAI) que tiene como propósito lograr

coberturas universales de vacunación con el fin de disminuir las tasas de mortalidad y morbilidad causadas por enfermedades inmunoprevenibles a la población menor de 5 años.

Su objetivo general es eliminar, erradicar y controlar las enfermedades prevenibles por vacunación, contempladas en el esquema del Programa Ampliado de Inmunización adoptado para Colombia; en la actualidad las enfermedades objeto del programa además de las seis con las que se inició el programa (tuberculosis, poliomieltis, difteria, tos ferina, tétanos y sarampión), se encuentran hepatitis b, enfermedades producidas por *haemophilus influenzae*, rubéola, parotiditis y fiebre amarilla, el cálculo de la población objeto para vacunación son los menores de 5 años, y entre los objetivos específicos encontramos "Garantizar la vacunación gratuita y obligatoria a toda la población colombiana objeto del PAI y controlar problemas de salud pública que se puedan intervenir a través de la vacunación".

La Ley 100 de 1993 Seguridad Social, transformó el Sistema Nacional de Salud, de corte asistencial estatal y caracterizado por su organización vertical y planeación centralizada, en un Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS), la competencia de las empresas administradoras de Salud (EPS y ARS) para el aseguramiento de la población y las instituciones prestadoras de servicios de salud (IPSESE).

La Ley 100 divide los servicios en dos planes de beneficios, POS (Plan Obligatoria de Salud) y PAB (Plan de Atención Básica) y cambia la forma de entregarlos, organizarlos y financiarlos. Esta reforma define dos regímenes: el contributivo, para quienes tienen capacidad de realizar aportes a la seguridad social a través de su trabajo o ingresos independientes, y el subsidiado, para quienes no tienen dicha capacidad y a quienes el estado debe financiarles parcial o totalmente el valor del seguro obligatorio.

La vacunación está presente en los dos planes en el POS como una prestación de servicio individual y en el PAB para acciones colectivas de vacunación y vigilancia, de tal manera que se garantizan recursos de las dos fuentes y se aseguren responsabilidades en su ejecución a todos los actores del sistema.

Dada la diversidad del Sistema de Salud, integrado por las variadas instituciones, es necesario una concertación política de todas las instituciones del gobierno, para dar al programa la dimensión, la fortaleza y los alcances necesarios para cubrir a todos los niños menores de 5 años todas las vacunas, elevando a niveles óptimos de coberturas.

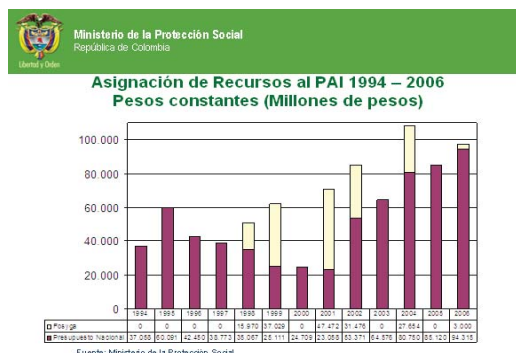
### Sostenibilidad Financiera del PAI

A través de los últimos años se ha logrado apropiaciones presupuestales mayores, para cumplir con el objetivo de lograr cobertura con el esquema del PAI de todos los biológicos de la mayoría de los municipios, en caso de querer incluir un número mayor de biológicos estos costos duplicarían o aun triplicarían el presupuesto anual al PAI (costo de incluir neumococo 3 dosis para todos los niños del país aproximadamente \$ 344.871.000.000 costo de incluir rotavirus \$ 32.535.000.000)

<sup>1</sup> Mauricio Santa María, Fabián García y María José Uribe. Evaluación económica de la inclusión de la vacuna antineumocócica en el Plan Ampliado de Inmunización. Cuadernos Fedesarrollo 26. Abril, 2008.

No obstante los costos financieros que la medida implicaría, es claro que dentro del estado social de derecho es de imperativo cumplimiento el derecho a la salud del conglomerado social, más aun tratándose de infantes y menores de edad que gozan de protección especial del Estado y de rango de supremacía constitucional donde sus derechos priman sobre cualquier otro.

El proyecto de ley, intenta garantizar el derecho constitucional a la salud y respetar la supremacía constitucional del derecho de los niños, puesto que son ellos directamente los beneficiados o en su defecto perjudicado con las decisiones que en materia de vacunación se adopten.



Al analizar la gráfica es claro que el presupuesto del PAI, ha dependido de las políticas de los gobernantes de turno, desconociendo el rango de constitucionalidad y de fundamental del derecho a la salud en especial tratándose de infantes y niños; se observa un aumento considerable desde el año 2002; es esta variación lo que justifica jurídica y fácticamente el artículo primero del proyecto de ley, puesto que el presupuesto para la vacunación no puede depender del criterio presupuestal sino debería ser una constante que asciende a medida que la población infantil y neonatal va en aumento.

#### Situación actual de la vacunación de Neumococo y Rotavirus

El Proyecto de ley pretende que se incluyan dos nuevas vacunas en el "PAI" que son Rotavirus y Neumococo, pues la Organización Mundial de la Salud ha recomendado la rápida introducción de estas en los programas nacionales de inmunización de los países en vías de desarrollo, además la Organización Panamericana de la Salud estima que en los países latinoamericanos y del Caribe se producen 2 muertes cada hora por enfermedades producidas por la bacteria Neumococo siendo las enfermedades por neumococo la principal causa de mortalidad prevenible con vacunación en la región. Se calcula que esta bacteria produce el 50% de todas las muertes en niños menores de 5 años.

En Colombia mueren cada día entre 3 y 4 niños por enfermedades causadas por el neumococo, diariamente son atendidos en consulta cerca de 39 niños por neumonías causadas por esta bacteria y son hospitalizados cerca de 18 niños por la misma causa.

La vacuna adecuada es la conjugada heptavalente, y ya ha sido incluida o está en el proceso de inclusión en el Plan Nacional de Inmunización de 24 países, la mayoría de ellos países industrializados. Sin

embargo, la vacunación infantil contra el neumococo actualmente hace parte de las rutinas extendidas de inmunización en muy pocos países de América Latina y el Caribe, en Colombia está incluida solo a la población de niños de alto riesgo, omitiendo la vacunación para el restante de los infantes de estas importantes vacunas que le garantizarían una protección a la salud y al derecho a la vida.

#### COBERTURA DE VACUNACIÓN EN COLOMBIA

##### 1. Estabilización de la oferta y garantía de la calidad de los biológicos

Para el año 2007, las coberturas de vacunación en Colombia, calculadas con el año 2005 (Tabla 1) superaron el 92% con todos los biológicos así: Polio:

92.89%; DPT: 92.9%; BCG: 93.9%; Hepatitis B: 93.19%; Hemophilus influenzae: 92.9% y Triple viral 94.6%; las cuales comparativamente con el año pasado se mantienen en el rango de adecuados.

Se observa cómo muchos de los departamentos del país lograron coberturas de vacunación con terceras dosis de polio en menores de un año (VOP3) mayores del 95% como por ejemplo los departamentos de Cesar, Norte de Santander, Santander, Valle entre otros. Ningún Departamento presentó coberturas menores al 50%.

##### Costo de la vacunación para Neumococo y Rotavirus:

**a) Neumococo:** Trescientos cuarenta y cuatro mil millones de pesos (344.000.000.).

**b) Rotavirus:** Treinta y dos mil quinientos treinta y cinco millones de pesos (\$32.535.000.000).

La inclusión de nuevas vacunas al PAI, depende de un estudio técnico del Ministerio de Protección Social, el cual se basa en la carga de la enfermedad y en el costo efectividad de las vacunas. Gráficas que se mostraran a continuación con datos obtenidos del Ministerio.

CARGA ENFERMEDAD			
Agente	Nº CONSULTAS	Nº HOSPITALIZACIONES	Nº MUERTES
HEPATITIS A	136.718	15.932	123
VIRUS INFLUENZA		24.743	1.603
ROTAVIRUS	108.417	37.258	560
NEUMOCOCO	14.437	6.815	786

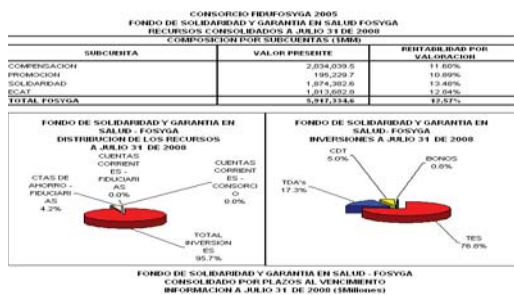
En esta gráfica se puede deducir que la carga de la enfermedad al sistema de salud es bastante elevada, en la siguiente gráfica se puede observar que entre menor sea su valor es más efectiva para el sistema de salud financieramente la vacunación del agente.

COSTO EFECTIVIDAD DE LAS VACUNAS	COSTO ENFERMEDAD SIN VACUNACIÓN (USD)	COSTO EVITADOS CON VACUNACIÓN (USD)	COSTO EFECTIVIDAD POR AVAD (USD)
Agente			
HEPATITIS A	20.539.467	15.825.509	-201
VIRUS INFLUENZA	131.862.425	76.866.686	-27.159
ROTAVIRUS	30.487.448	5.576.707	500
NEUMOCOCO	32.441.342	5.971.350	1616
			* entre más pequeño es el valor, más costo efectiva es la vacuna

Con la inclusión de las vacunas de Neumococo y Rotavirus se busca evitar un aproximado de 1.060 casos de meningitis, 298 casos de sepsis, 72.688 casos de neumonía y 224.977 casos de otitis. En un análisis

de costo efectividad la vacuna se presenta como una alternativa alta, se supone que la eficacia de la vacuna, las tasas de incidencia y las tasas de mortalidad se reducen en un 25% para todas las enfermedades; y en un análisis de costo beneficio la vacuna evitaría \$69.359 millones de pesos correspondientes a los costos de las enfermedades evitadas.

Aunque a partir del 2002 se evidenció un aumento progresivo del presupuesto para el PAI, también se puede evidenciar que el presupuesto ha sido fluctuante los últimos 14 años, llegando en el año 2000 al punto más bajo, sin embargo al conocer el presupuesto del Fosyga, es claro que el 76.6% de los recursos, se encuentran en TES, siendo pertinente adelantar y establecer políticas de inversión social completas, propendiendo por la liberación de los recursos para que se adicionen al presupuesto del PAI, tendiente a incluir las vacunas del rotavirus y del neumococo a toda la población infantil y no solo a las poblaciones de alto riesgo.



**Consideraciones constitucionales y legales**

Dentro de la legislación Colombiana se encuentran una serie de normas que regulan la vacunación, las políticas públicas, la consagración como derecho de la primera infancia y las obligaciones del Estado en esta materia, estas son:

- La Ley 100 de 1993. Organiza el Sistema General de Seguridad Social en Salud, e incluye la vacunación en el POS y en el PAB.
- La Ley 1098 de 2006. por el cual se expide el Código de Infancia y Adolescencia; considera la vacunación como un derecho impostergable de la primera infancia.
- Ley 1122 de 2007. Realiza ajustes al Sistema General de Seguridad Social, estableciendo la revisión del esquema y la actualización del PAI.
- Ley 1151 de 2007. Plan de desarrollo de 2007-2010, donde establece la vacunación en niveles superiores al 95% en su población.
- CONPES 109 de 2007. Política Pública Nacional de Primera Infancia "Colombia por la primera infancia." Donde establece la política pública de vacunación.

Dentro del marco Constitucional podemos encontrar un sinnúmero de Jurisprudencias en las cuales se establece y se marca la posición de la Corte Constitucional en la protección del derecho fundamental a la Vida, a la Salud, y a la prevalencia de los derechos de la infancia sobre todos los demás, razones que de hecho, dan viabilidad constitucional al proyecto de ley.

**SENTENCIA T-977 DE 2006**

La Corte Constitucional tuteló el amparo solicitado teniendo en cuenta que el accionante no cuenta con recursos económicos para asumir el costo de las vacunas y que en el caso de las vacunas contra el neumococo, la varicela y el meningococo, se deben cumplir los requisitos constitucionales para ordenar su aplicación por vía de Acción de Tutela.

**SENTENCIA DERECHO A LA SEGURIDAD SOCIAL- T-784/1998**

La Corte Constitucional menciona que la cobertura de la seguridad social del Estado, con la participación de los particulares constituye un proceso en continua expansión, según lo determinen las políticas sociales y económicas, de aquel no puede ignorarse que cuando se trate de derechos fundamentales, como es el caso de la salud y la seguridad social de los niños. Es por ello que la Corte ordena revocar el fallo proferido por la Sala Civil del Tribunal Superior de Bogotá y en consecuencia ordena suministrar los audífonos al menor.

**SENTENCIA SU-225 DE 1998**

La Corte encontró probado el inminente riesgo en el que se encontraban los niños de contraer la meningitis y confirmó la decisión del Juez de instancia que ordenó el estudio pertinente que conllevara a que los menores accionantes recibieran en forma gratuita las dosis o vacunas, para prevenir o controlar la enfermedad de la meningitis.

**SENTENCIA T-270 DE 2003**

La Corte analizó el caso de una niña, a la que se le diagnosticó asma y el médico tratante le había prescrito la aplicación de vacunas virus influenza N° 12 y neumococo N° 1, tratamiento igualmente negado por la EPS. A lo anterior la Corte dedujo que la salud de la menor estaba en alto riesgo al no aplicársele las vacunas, ya que es considerada una enfermedad grave.

Finalmente analizado el anterior contenido Jurisprudencial, se puede concluir que las Acciones de Tutela instauradas por los representantes legales de los menores, afectados, van enfocadas a la falta de capacidad económica de los padres de los menores y la negativa por parte de las EPS de aplicar las vacunas para el mejoramiento de la salud, seguridad social y por ende a preservar el derecho a la vida.

Es así como la Corte Constitucional con el objetivo de proteger los derechos fundamentales aunado con su análisis Jurisprudencial ordena en sus fallos que se proteja a los menores que se encuentran en situación de enfermedad grave necesitando con carácter urgente la aplicación de las vacunas como son el neumococo, varicela, hepatitis A y meningococo, pues el mejoramiento de la salud de los menores encontrándose en estado de peligro, está por encima de los argumentos de las EPS cuando manifiestan que se niega a dar aplicabilidad de las vacunas por no estar incluidas en el POS.

*Dilian Francisca Toro Torres,*  
 Senadora de la República;  
*Luis Enrique Salas,*  
 Representante a la Cámara.



SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

(Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 12 del mes de octubre del año 2011 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 149 de 2011 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por la honorable Senadora, *Dilian Toro*; honorable Representante *Luis Salas*.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 12 de octubre de 2011

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 149 de 2011 Senado**, por la cual se garantiza la vacunación gratuita y obligatoria a toda la población colombiana, objeto de la misma, y se actualiza el Programa Ampliado de Inmunizaciones "PAI", me permito pasar a su despacho el expe-

diente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 8 de septiembre de 2011

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Séptima Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente,

*Juan Manuel Corzo Román.*

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

## PONENCIAS

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 98 DE 2011 SENADO

*por medio de la cual se adoptan normas y requisitos mínimos para el uso y supervisión técnica de sistemas verticales de transporte de personas, de tipo eléctrico, automático y mecánico y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 3 de octubre de 2011

Doctora

OLGA SUÁREZ MIRA

Presidenta

Comisión Sexta Senado de la República

Bogotá D. C.

Respetada doctora:

En cumplimiento del encargo hecho por la mesa directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y con fundamento en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate del **Proyecto de ley número 98 de 2011 Senado**, por medio de la cual se adoptan normas y requisitos mínimos para el uso y supervisión técnica de sistemas verticales de transporte de personas, de tipo eléctrico, automático y mecánico y se dictan otras disposiciones, en los siguientes términos:

#### I. TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado por el Senador Carlos Emiro Barriga Peñaranda el día 25 de agosto de 2011 ante la Secretaría del Senado, bajo el número 98 y repartido ese mismo día para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta, definiéndose por disposición de la Presidencia de la comisión como ponente al suscrito Senador.

#### II. ANTECEDENTES

Un proyecto en este mismo sentido y con igual título fue presentado por el Senador Carlos Emiro Barriga Peñaranda el día 20 de octubre de 2010 ante la Secretaría del Senado, bajo el número 178 y repartido en esa fecha para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta. La ponencia en esa oportunidad también me fue asignada. No obstante, cuando la ponencia estaba lista, fui notificado del retiro del proyecto.

#### III. CONTENIDO Y OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley puesto a consideración del Congreso de la República y que consta de doce (12) artículos, no solo pretende que se puedan evitar accidentes, sino que los usuarios hagan uso responsable de estos elementos y colaboren en la buena utilización de estos sistemas verticales de transporte de personas.

El objetivo del proyecto es el de establecer medidas y controles mínimos para el uso de tales sistemas con fundamento en: prevención, señalización, vigilancia y control.

El contenido de este proyecto pretende llenar el vacío regulatorio que en tal sentido se presenta, pues el país está huérfano de una normatividad para controlar el mantenimiento de los de sistemas verticales de transporte de personas, eléctricos, automáticos y mecánicos dentro de edificaciones.

En este orden de ideas, la presente iniciativa establece seguridad, señalización, revisión mecánica, que brindarán a los usuarios de estos mecanismos, medidas mínimas en la prevención de accidentes, estableciendo sanciones y hasta el cierre de establecimientos que no cumplan con las condiciones de seguridad básicas que garanticen el bienestar de los ciudadanos.

#### IV. CONSIDERACIONES GENERALES

Como lo afirma el autor del proyecto en la Exposición de Motivos, “los accidentes producidos por el mal uso de los sistemas verticales de transporte de persona, electrónicos, automáticos y mecánicos dentro de edificaciones es una constante”. Es cierto. En los últimos meses el país se ha enterado, a través de los medios de comunicación, de frecuentes accidentes en este tipo de sistemas de transporte, sobre todo en centros comerciales. Además, las víctimas han resultado ser, en su mayoría, niños y jóvenes.

Las causas de estos lamentables hechos han sido problemas en el funcionamiento de los aparatos.

Comoquiera que los sistemas verticales de transporte de personas forman parte de la vida cotidiana de los habitantes de los centros urbanos, se hace necesaria la expedición de una norma legislativa al respecto, al igual que de la correspondiente reglamentación gubernamental.

Este proyecto de ley, que tiene como objeto establecer medidas y controles mínimos para el uso de los referidos sistemas y que se fundamenta en la prevención, señalización, vigilancia, control y sanción, se presenta en un momento oportuno y se convierte en pertinente y afortunado. Tiene la razón el autor cuando indica que “el país está huérfano de una normatividad para controlar el mantenimiento de los sistemas verticales de transporte de persona, eléctrico, automáticos y mecánicos dentro de edificaciones”.

De manera que la iniciativa merece ser acogida por el Congreso de la República y de ahí que se proponga ponencia positiva.

#### V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Encuentro que el nuevo texto acoge las modificaciones que en el proyecto de ponencia para la iniciativa anterior formulé. El autor recoge lo consignado en el capítulo de Pliego de Modificaciones que elaboré en ese momento y que, por supuesto, mantienen plena vigencia. Sin embargo, propongo las siguientes modificaciones:

Artículo 2°. Se suprime la última proposición del primer inciso que dice “igualmente existen bandas transportadoras de personas cuyo movimiento es horizontal”. Además, en el segundo inciso se hace concordar el verbo distinguir con el carácter plural del sujeto de la oración y se agrega la frase: “los siguientes sistemas”. En consecuencia, el inciso quedará así: “Atendiendo el número de posibles usuarios y su ubicación dentro de las edificaciones señaladas en el artículo primero, se distinguen los siguientes sistemas:”.

Artículo 4°. Este artículo se divide en dos oraciones, la principal y la subordinada y quedará así: “Artículo 4°. Supervisión técnica. Empresas técnicamente calificadas deberán revisar el estado técnico y mecánico de estos sistemas. Dicha revisión se realizará cada tres (3) meses, expidiendo una certificación del buen funcionamiento y la seguridad de estos dispositivos.”.

Artículo 7°. En el inciso se suprime el punto seguido después de la palabra vigilancia. Éste quedará así: “La inspección y vigilancia corresponde a la de-

pendencia u oficina administrativa que el respectivo municipio o distrito determine”.

Artículo 8°. En el primer inciso se modifica su redacción suprimiendo las palabras “la ley” y cambiando la palabra “paramentaros” por parámetros, quedando así: “Sin perjuicio de la reglamentación que expide el Gobierno Nacional sobre las medidas de seguridad que deban cumplir los responsables de los sistemas verticales de transporte de personas se establecen los siguientes parámetros, así:”. En el literal d) se cambia la palabra “riego” por “riesgo”. En el literal e) se suprime el signo (.) después de la palabra “seguridad”.

Artículo 10. En el primer inciso se agrega la preposición “en” después de la palabra “encuentren”. En el segundo inciso se agrega la preposición “de” después de la palabra “construcción”.

Artículo 11. Se suprime el signo (.) después de la palabra “ley”.

#### Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley número 178 de 2010, por medio de la cual se adoptan normas y requisitos mínimos para el uso y supervisión técnica, de sistemas verticales de transporte de personas, de tipo eléctrico, automático y mecánico y se dictan otras disposiciones.**

Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez,

Senador de la República.

#### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 98 DE 2011 SENADO

*por medio de la cual se adoptan normas y requisitos mínimos para el uso y supervisión técnica de sistemas verticales de transporte de persona, de tipo eléctrico, automático y mecánico y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley establece criterios y requisitos mínimos para el uso, señalización y supervisión técnica de sistemas verticales de transporte de personas, tanto electrónico como automático y mecánico dentro y fuera de edificaciones, para generar condiciones óptimas de seguridad, prevención y reducción del riesgo de accidentes.

Artículo 2°. *Definición.* Un sistema vertical de transporte de personas eléctrico automático es un dispositivo de transporte inclinado, cuyo movimiento es hacia arriba o hacia abajo, se usa para trasladar con comodidad y rápidamente un gran número de personas entre los pisos de un edificio, especialmente en centros comerciales y aeropuertos.

Atendiendo el número de posibles usuarios y su ubicación dentro de las edificaciones señaladas en el artículo primero, se distinguen los siguientes sistemas:

- a) Escaleras eléctricas, automáticas y mecánicas.
- b) Rampas.
- c) Ascensores y similares.

d) Bandas transportadoras, eléctricas, automáticas y mecánicas.

Artículo 3°. *Ámbito de aplicación.* Todas aquellas edificaciones que se encuentren en el territorio nacional y que cuenten con sistemas de transporte vertical de personas deberán sujetarse a las normas establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la reglamenten.

Artículo 4°. *Supervisión técnica.* Empresas técnicamente calificadas deberán revisar el estado técnico y mecánico de estos sistemas. Dicha revisión se realizará cada tres (3) meses, expidiendo una certificación del buen funcionamiento y la seguridad de estos dispositivos.

Artículo 5°. *Alcance de la supervisión técnica.* El alcance, procedimientos y controles mínimos de la supervisión técnica serán establecidos por el Gobierno Nacional, en los términos de su reglamentación.

Artículo 6°. *Obligatoriedad.* A partir de la vigencia de la presente ley todas las edificaciones que cuenten con sistemas verticales de transportes de personas, tanto eléctrico, automático y mecánico en el país, deberán contar con una certificación técnica y mecánica, en la que se manifieste el buen funcionamiento y la seguridad de estos mecanismos, la cual será reglamentada por el Gobierno Nacional.

Artículo 7°. *Inspección y vigilancia.* Los municipios o distritos serán competentes dentro de su jurisdicción en materia de autorizaciones, inspecciones y ejercicio de la potestad sancionatoria de las edificaciones donde funcionen estos sistemas, conforme a la reglamentación que al respecto expida el Gobierno Nacional.

La inspección y *vigilancia corresponde* a la dependencia u oficina administrativa que el respectivo municipio o distrito determine.

El Gobierno Nacional a través del SENA estandarizará las competencias técnicas, idoneidad profesional y niveles de capacitación de los funcionarios de las diferentes empresas que puedan emitir la certificación del buen funcionamiento y seguridad de los sistemas verticales de transporte de personas.

Artículo 8°. Sin perjuicio de la reglamentación que expide el Gobierno Nacional sobre las medidas de seguridad que deban cumplir los responsables de los sistemas verticales de transporte de personas establecen los siguientes parámetros así:

a) No se debe permitir el acceso a menores de doce (12) años sin la compañía de un adulto.

b) Se deberá garantizar la atención inmediata de primeros auxilios y el transporte adecuado de las personas que sufran algún tipo de lesión durante el mantenimiento o funcionamiento de los sistemas de transporte vertical.

c) Así mismo, las edificaciones con sistemas de transporte vertical deberán disponer de personal capacitado y elementos necesarios para la atención de emergencias, lo cual será reglamentado por el Gobierno Nacional.

d) Se deberá contar con una señalización clara y visible que permita a los usuarios advertir el riesgo y peligro de su uso indebido, sobre todo lo señalado en el literal a. del presente artículo.

e) Es obligatorio implementar dispositivos de seguridad que activen inmediatamente un sistema de alarma provisto de sirena y protección para prevenir accidentes.

f) La edificación que en su interior cuente con sistemas de transporte vertical de personas deberá incluir en su plan de emergencias o contingencias el protocolo de actuación por incidentes en estos sistemas, los cuales deberán estar articulados y acordes con los planes de emergencia.

Artículo 10. *Disposiciones transitorias.* Las edificaciones que a la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en construcción, deberán adecuarse a estas disposiciones.

Las licencias de construcción de proyectos inmobiliarios que contengan estos sistemas deberán exigir lo dispuesto en la presente ley a partir de su entrada en vigencia.

En todo caso, las edificaciones que al momento de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en servicio, tendrán plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, para cumplir con las disposiciones en ella contenidas.

Artículo 11. El Gobierno Nacional dispondrá de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de aprobación de la presente ley para expedir la reglamentación correspondiente.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez,  
Senador de la República.

## TEXTOS DEFINITIVOS

### TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 39 DE 2011 SENADO

por la cual se modifican los artículos 8° y 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones.

(Aprobado en sesión ordinaria de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, de fecha septiembre 21 de 2011, según Acta número 08)

El Congreso de Colombia

### DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 9° de la Ley 1225 quedará así:

**Sanciones.** Para efectos de la presente ley, las sanciones que podrán imponer las autoridades competentes por violación de sus disposiciones, son las siguientes:

1. Multas sucesivas desde cinco (5) hasta treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada día de incumplimiento. Pasado el término



de 30 días y en caso de que se continúe el incumplimiento se procederá a la cancelación del registro del establecimiento.

2. Orden de suspensión de operación de la respectiva Atracción o Dispositivo de Entretenimiento, hasta por el término de treinta (30) días.

3. Orden de cese de actividades de la respectiva Atracción o Dispositivo de Entretenimiento, si pasados treinta (30) días de haber sido sancionado con la orden de suspensión, continúa sin observar las disposiciones contenidas en la presente ley.

4. Cancelación del registro del Parque de Diversiones.

**Parágrafo 1°.** Las sanciones contempladas en el numeral 1 de este artículo serán aplicables en los eventos de incumplimiento u omisión de los requisitos acreditados al momento de realizar el registro que no impliquen riesgo para la seguridad de los visitantes o usuarios de los Parques de Diversiones, siempre que el cumplimiento de estos requisitos no se hubiere acreditado dentro del plazo otorgado para presentar descargos.

**Parágrafo 2°.** Las sanciones contempladas en los numerales 2, 3 y 4 de este artículo serán aplicables, en su orden, cuando se advierta riesgo para la seguridad de los visitantes o usuarios del Parque de Diversiones.

Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria de los funcionarios públicos encargados de hacer cumplir la presente ley.

Artículo 2°. El artículo 8° de la Ley 1225 quedará así:

**Artículo 8°. Inspección, vigilancia y control.** Es obligación de las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales competentes, de conformidad con las disposiciones expedidas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o por la entidad que haga sus veces, ejercer la inspección, vigilancia y control para verificar y garantizar el cumplimiento de las condiciones de calidad e idoneidad en la prestación de los servicios inherentes a los parques de diversiones y atracciones o dispositivos de entretenimiento y el cumplimiento de la presente ley.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades encargadas de la inspección, vigilancia y control en la prestación de los servicios inherentes a los parques de diversiones y atracciones o dispositivos de entretenimiento, deberán realizar una visita cada mes del año a los respectivos parques o dispositivos de entretenimiento, para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la ley.

El personal empleado para realizar las visitas de que trata el presente artículo, deberá encontrarse debidamente capacitado, acreditando como mínimo formación técnica en áreas afines con la labor que realiza y contar con experiencia mínima de un año.

**Parágrafo 2°.** La entidad nacional competente estará facultada para reglamentar el procedimiento operativo para el ejercicio de la función de inspección, vigilancia y control establecidos en la presente ley.

**Parágrafo 3°.** La entidad nacional competente estará facultada para que mediante la expedición de

un reglamento técnico, se establezcan las medidas para mejorar los mecanismos de prevención y seguridad de las personas, de preservación de la vida animal, la vida vegetal y el medio ambiente, en desarrollo de la presente ley.

**Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.**

El anterior texto, conforme en lo dispuesto en el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992.



CLAUDIA JEANNETH WILCHES S. Senadora de la República  
GLORIA INÉS RAMÍREZ RÍOS. Senadora de la República  
GILMA JIMÉNEZ GÓMEZ Senadora de la República  
FERNANDO TAMAYO TAMAYO Senador de la República  
JORGE ELIECER BALLESTEROS Senador de la República  
GERMÁN CARLOSOMA LÓPEZ Senador de la República  
ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República (Coordinador)

#### COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

En Sesión Ordinaria de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, del día veintiuno (21) de septiembre de dos mil once (2011), fue considerado el informe de ponencia para primer debate y el texto propuesto al **Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado**, por la cual se modifica el artículo 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones, presentada por los honorables *Claudia Jeanneth Wilches Sarmiento, Gloria Inés Ramírez Ríos, Gilma Jiménez Gómez, Fernando Tamayo Tamayo, Jorge Eliécer Ballesteros, Germán Carlosoma López y Antonio José Correa Jiménez* (Coordinador).

**PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN SESIÓN INFORMAL:** La Presidencia le preguntó a la Comisión si declaraba SESIÓN INFORMAL para escuchar a la señora Directora Ejecutiva de la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE ATRACCIONES Y PARQUES DE DIVERSIONES (DOCTORA ÁNGELA MARÍA DÍAZ PINZÓN), a lo cual la Comisión respondió positivamente.

Esta intervención se realizó con base en lo establecido en el artículo 230 del Reglamento Interno del Congreso, en los términos siguientes:

“**DOCTORA ÁNGELA MARÍA DÍAZ PINZÓN:** Honorables Senadores muchas gracias por esta oportunidad que se nos brinda. En realidad desde a partir del día de ayer conocimos que hoy se debatía este proyecto, esta modificación del artículo 8°, de la Ley 1225 y conocimos de alguna manera la ponencia.

Precisar algunas cosas. La Asociación en el mes abril realizó su primer estudio de caracterización del sector, dándonos unos resultados realmente bien interesantes en cuanto al número de visitantes de personas que están asistiendo a los parques en este momento en el año de 2010 tuvimos un dato muy interesante nosotros creemos estar representando en este momento alrededor del treinta y cinco (35%) de los parques de atracciones y diversiones que hay en el país. Fueron visitados alrededor de nueve millones (9.000.000) de personas, asistieron a estos parques.

Y el año pasado, no se presentó un solo incidente que implicara la muerte de un niño. Es decir, que yo creo, que la noticia de la muerte de un niño siempre es un hecho lamentable, pero también es un hecho noticioso. Los parques no son un escenario peligroso para los niños, mundialmente es una de las actividades más seguras que hay y así hablan las estadísticas, creo que ese es un tema que es importante tener en cuenta, porque en realidad tenemos seguridad de que las personas que se están dedicando a operar los parques, en su gran generalidad son personas muy profesionales que han estado acatando el cumplimiento de la Ley 1225. Por otro lado, cuando se habla en el artículo de trabajar en un reglamento técnico, nosotros como gremio, desde el mes de mayo hemos conformado una comisión de expertos delegados por el Viceministerio de Turismo, para elaborar ese reglamento técnico. Nosotros estamos más o menos en el cincuenta por ciento (50%) de ese reglamento que incluye además, todo un proyecto de inspección y certificación de los parques en el país. Un proyecto además donde los inspectores sean personas certificadas bajo estándares internacionales y que realmente podamos asegurar que los parques que operan en el país, están cumpliendo con la reglamentación y con la Ley 1225.

Eso de ninguna manera quiere decir que reemplazaría toda la labor de vigilancia y control que deben tener las autoridades llamadas Alcaldías y Secretarías de Gobierno. Somos el gremio, los primeros que hemos estado tocando las puertas de las alcaldías para que ese control se dé efectivamente y no hemos encontrado eco en ese sentido. La ley lleva dos (2) años de vigencia, la resolución un año de vigencia y creemos que ahí hay un vacío interesante que debe empezarse a dar. O sea es importante que los parques sí sean vigilados y sean controlados, pero queremos que se tenga conocimiento que el gremio lleva cinco (5) meses trabajando en la elaboración de ese reglamento técnico que pretende llenar todos aquellos vacíos que la ley no tiene y, cuyo único objetivo es, la seguridad de los visitantes a los parques.

Un parque no puede ser medio seguro, un parque tiene que ser ciento por ciento (100%) seguro y para eso estamos trabajando en una Comisión, en donde está formando parte el Viceministerio de Turismo, el Ministerio del Medio Ambiente y Representantes de todas las categorías de parques tal y como lo clasifica la Ley 1225”.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, del Acto Legislativo número 01 de 2009, votación pública y nominal y a la Ley 1431 de 2011, por la cual

se establecen las excepciones a que se refiere el artículo 133 de la Constitución Política, se obtuvo la siguiente votación:

– Puesta a consideración la proposición con que termina el informe de ponencia, este fue aprobado con ocho (8) votos a favor y ninguno en contra, ninguna abstención, sobre un total de catorce (14) Senadores integrantes de la Comisión. Los honorables Senadores que votaron afirmativamente fueron: *Ballesteros Bernier Jorge Eliécer, Carlosama López Germán Bernardo, Delgado Ruiz Edinson, García Romero Teresita, Jiménez Gómez Gilma, Ramírez Ríos Gloria Inés, Santos Marín Guillermo Antonio y Toro Torres Dilian Francisca.*

– Puesta a consideración la proposición de votación en bloque (propuesta por el honorable Senador *Jorge Eliécer Ballesteros Bernier*), la votación del articulado (con proposición de modificación de los honorables Senadores *Jorge Eliécer Ballesteros Bernier* y *Gloria Inés Ramírez Ríos*, al artículo 2º, en los párrafos 1º y 3º del artículo 8º de la Ley 1225 de 2008, y, adicionar un artículo nuevo, que corresponde al 3º de la vigencia), el título del proyecto y el deseo de la Comisión de que este proyecto tuviera segundo debate, se obtuvo su aprobación con nueve (9) votos a favor y ninguno en contra, ninguna abstención, sobre un total de catorce (14) Senadores integrantes de la Comisión. Los honorables Senadores que votaron afirmativamente fueron: *Ballesteros Bernier Jorge Eliécer, Carlosama López Germán Bernardo, Delgado Ruiz Edinson, García Romero Teresita, Jiménez Gómez Gilma, Ospina Gómez Mauricio Ernesto, Ramírez Ríos Gloria Inés, Santos Marín Guillermo Antonio y Toro Torres Dilian Francisca.*

– El honorable Senador *Jorge Eliécer Ballesteros Bernier* presentó proposición (suscrita por otros Senadores), en el sentido de adicionar un artículo nuevo, que corresponde al 3º de la vigencia. Este artículo quedó de la siguiente manera:

**“Artículo 3º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias”.

– En el artículo 2º, la honorable Senadora *Gloria Inés Ramírez Ríos*, presentó proposición de modificación a los párrafos 1º y 3º del artículo 8º de la Ley 1225 de 2008, así:

En el párrafo 1º, inciso 2º, propuso cambiar la palabra “utilizado” por “empleado”. Este inciso quedó aprobado de la siguiente manera:

“El personal **empleado** para realizar las visitas de que trata el presente artículo, deberá encontrarse debidamente capacitado, acreditando como mínimo formación técnica en áreas afines con la labor que realiza y contar con experiencia mínima de un año”.

Sobre el párrafo 3º, la Senadora *Ramírez*, presentó proposición de modificación, para incluir entre otras, la expresión **“los mecanismos de prevención”** lo cual fue aprobado, quedando dicho párrafo de la siguiente manera:

“Párrafo 3º. La entidad nacional competente estará facultada para **que** mediante **la expedición de**

un reglamento técnico, **se establezcan** las medidas para mejorar **los mecanismos de prevención** y seguridad de las personas, **de preservación** de la vida animal, la vida vegetal y el medio ambiente, **en** desarrollo de la presente ley.

La honorable Senadora *Gloria Inés Ramírez Ríos*, también propone el artículo de la vigencia, lo cual ya había propuesto el Senador *Ballesteros*.

Estas proposiciones fueron aprobadas con nueve (9) votos a favor y ninguno en contra, ninguna abstención, sobre un total de catorce (14) Senadores integrantes de la Comisión. Los honorables Senadores que votaron afirmativamente fueron: *Ballesteros Bernier Jorge Eliécer, Carlosama López Germán Bernardo, Delgado Ruiz Edinson, García Romero Teresita, Jiménez Gómez Gilma, Ospina Gómez Mauricio Ernesto, Ramírez Ríos Gloria Inés, Santos Marín Guillermo Antonio y Toro Torres Dilian Francisca*.

Las proposiciones reposan en el expediente.

– El título del proyecto, fue aprobado de la siguiente *por la cual se modifican los artículos 8° y 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones*, tal como fue presentado en la ponencia para primer debate.

– Seguidamente fueron designados ponentes para segundo debate, en estrado, los honorables Senadores *Claudia Jeanneth Wilches Sarmiento, Gloria Inés Ramírez Ríos, Gilma Jiménez Gómez, Fernando Tamayo Tamayo, Jorge Eliécer Ballesteros, Germán Carlosama López y Antonio José Correa Jiménez* (Coordinador). Término reglamentario de quince (15) días calendario.

– La relación completa del primer debate se halla consignada en el Acta número 8, de septiembre veintiuno (21) de dos mil once (2011), Legislatura 2011-2012.

– Conforme a lo dispuesto en el artículo 8°, del Acto Legislativo número 001 de 2003, (último inciso del artículo 160 Constitución Política), el anuncio del Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado, se hizo en la sesión ordinaria del miércoles catorce (14) de septiembre de 2011, según Acta número 07.

Durante la discusión y aprobación de este proyecto de ley, intervino en sesión informal la doctora *Ángela Díaz*, Directora Ejecutiva de la Asociación Colombiana de Atracciones y Parques.

**Iniciativa:** honorable Senador *Efraín Cepeda Sababía*.

**Ponentes:** *Claudia Jeanneth Wilches Sarmiento, Gloria Inés Ramírez Ríos, Gilma Jiménez Gómez, Fernando Tamayo Tamayo, Jorge Eliécer Ballesteros, Germán Carlosama López y Antonio José Correa Jiménez* (Coordinador).

Publicación proyecto: *Gaceta del Congreso* número 546 de 2011.

Publicación ponencia para primer debate Senado: *Gaceta del Congreso* número 687 de 2011.

Número de artículos proyecto original: Tres (3) artículos.

Número de artículos texto propuesto primer debate Senado: Dos (2) artículos.

Número de artículos aprobados primer debate Senado: Tres (3) artículos.

El Secretario,

*Jesús María España Vergara.*

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los veintiún (21) días del mes de septiembre año dos mil once (2011). En la presente fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República, del texto definitivo, debidamente sustanciado, aprobado en la Comisión Séptima del Senado, en siete (7) folios, al **Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado**, por la cual se modifican los artículos 8° y 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones. Contenido de tres (3) artículos.

El Secretario,

*Jesús María España Vergara.*

CONTENIDO

Gaceta número 767 - Martes, 11 de octubre de 2011	
SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, por medio del cual se beneficia a usuarios del Servicio Integral de Transporte Masivo (SITM) entorno a un enfoque social para superar la pobreza.....	1
Proyecto de ley número 148 de 2011 Senado, por la cual se establece el gas licuado del petróleo como combustible vehicular y se dictan otras disposiciones.....	8
Proyecto de ley número 149 de 2011 Senado, por la cual se garantiza la vacunación gratuita y obligatoria a toda la población colombiana, objeto de la misma, y se actualiza el Programa Ampliado de Inmunizaciones “PAI”.....	11
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto al Proyecto de ley número 98 de 2011 Senado, por medio de la cual se adoptan normas y requisitos mínimos para el uso y supervisión técnica de sistemas verticales de transporte de personas, de tipo eléctrico, automático y mecánico y se dictan otras disposiciones.....	15
TEXTOS DEFINITIVOS	
Texto definitivo al Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado, por la cual se modifican los artículos 8° y 9° de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones. (Aprobado en sesión ordinaria de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, de fecha septiembre 21 de 2011, según Acta número 08).....	17