



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO X - Nº 520

Bogotá, D. C., viernes 12 de octubre de 2001

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 53 DE 2001 SENADO

por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el sistema fluvial de Suramérica.

Bogotá, D. C., octubre 9 de 2001

Doctor

JIMMY CHAMORRO

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Senado de la República

E. S. D.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la misión encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República, muy complacido rindo ponencia favorable para primer debate del proyecto de ley número 53 de 2001 Senado, "por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el sistema fluvial de Suramérica", en la siguiente forma:

Dentro del proceso cada vez más irreversible de la globalización, países como el nuestro no tienen alternativa diferente a la de pensar con seriedad que la única posibilidad de supervivencia en el concierto de los mercados mundiales, es exportar.

Por fortuna, Colombia ha entendido el reto y lo ha asumido con alta dosis de responsabilidad. Hemos sido conscientes de que la contracción en el comercio internacional de productos tan fundamentales como el petróleo y el café, han deteriorado seriamente la economía, hasta el punto de que las exportaciones tradicionales se han rebajado en un 19%. La política de exploración y explotación de hidrocarburos se han visto seriamente afectada por las frecuentes acciones guerrilleras contra su infraestructura, que privaron al país de ingresos por valor de 500 millones de dólares, sólo entre los meses de enero a mayo del presente año.

En cuanto al grano, sus exportaciones disminuyeron 24% en igual período debido a la dramática caída en los precios internacionales por el exceso en la oferta. Sería inimaginable el caos macroeconómico que el bajo precio del café hubiese acarreado para el país, si como en las últimas

décadas, este producto representará aún el 80% del total de nuestras exportaciones.

Si bien es cierto que exportaciones tradicionales como el carbón y el ferróniquel crecieron en el pasado semestre, el primero en un 44%, por incremento del 30% en los precios internacionales y en los volúmenes de exportaciones que crecieron el 25% y el segundo en un 8% el país comienza a fijarse nuevas metas.

Para la primera década del presente siglo, Colombia debe lograr en sus exportaciones una proporción de por lo menos el 35% de su P.I.B. y que las mismas, con el mayor valor agregado posible, se conviertan en el más acelerado motor de crecimiento y de generación de empleo.

La verdad es que ya comienza a percibirse una incipiente recuperación de la economía, sostenida por las exportaciones, principalmente las industriales, que en los seis primeros meses de 2001, han crecido un 20% y no obstante la fuerte desaceleración de la economía de los Estados Unidos, las exportaciones no tradicionales crecieron en un 10% a dicho país, en este mismo período.

Mientras que en 1997 nuestras ventas al exterior de productos no tradicionales llegaron a cinco mil trescientos millones de dólares (US\$5.300.000.000) al concluir el año 2000 dichas ventas alcanzaron seis mil cuatrocientos millones de dólares (US\$6.400.000.000) registrando un incremento del 21%. En lo corrido del presente año, nuestras exportaciones no tradicionales vienen presentando un incremento del 16% con respecto al mismo período del año pasado.

Otro factor positivo es el de que la expansión del intercambio comercial con nuestros socios de la CAN ha contribuido, indudablemente, no sólo a diversificar las exportaciones, sino a acelerar el proceso tecnológico y a detenernos con mayor cuidado en aspectos tan importantes como la productividad y la competitividad. El comercio al interior de la Comunidad Andina creció, en la última década, a tasas promedio superiores al 15% anual, mientras el comercio mundial lo hizo apenas a un ritmo del 7%.

Definitivamente, el gran reto inmediato y el más importante en la política comercial de Colombia, es prepararnos para una integración exitosa en el A.L.C.A., cuyas pretensiones son de veras ambiciosas: Equivale al 25% del mercado mundial, al 80% del comercio exterior de Colombia y a un excitante mercado potencial para 800 millones de consumidores. Esto significa para nosotros la verdadera globalización en materia comercial.

El hecho de que Colombia haya participado en las conversaciones del A.L.C.A., dentro de la Comunidad Andina como bloque, le ha dado mayor autoridad y a su vez le ha permitido ejercer cierto liderazgo. Por esto mismo y por sus descomunales proporciones, este desafío exige la participación articulada de todos los estamentos de la Nación, tanto del sector público del privado. Pues es incontrovertible que constituye un acontecimiento multinacional que tendrá profundas y vastas repercusiones sobre la estructura productiva y comercial de la Nación.

La verdad es que el país ha venido haciendo formidables esfuerzos:

Comienza a evidenciar que la política macroeconómica debe complementarse con la política mesoeconómica y microeconómica.

Busca la inversión, tanto de capitales extranjeros como nacionales.

Ha propendido por la estabilidad en los regímenes aduaneros, tributarios y arancelarios.

Ha logrado alianzas estratégicas entre firmas extranjeras y colombianas.

Promueve atractivas líneas de crédito a través de Bancoldex.

Ha hecho ingentes esfuerzos por fortalecer el sistema financiero.

Se han constituido Zonas Económicas Especiales de Exportación.

Ha tratado, a pesar de todo, de fijar reglas de juego claras y dar seguridad y estabilidad jurídicas.

Se ha incorporado a la inteligencia del mercado a través del internet.

Están, afanosamente, en la discusión de normas legales que permitan la flexibilización laboral.

Se creó el programa Expopime, para asesorar a las empresas en el diseño y ejecución de sus propios planes exportadores.

El papel de Colombia en la O.M.C, se ha ido fortaleciendo. Los controles de calidad se han mejorado.

Ha ampliado considerablemente la oferta de energía y la de un moderno servicio de comunicaciones.

En este mismo momento se adelanta un intenso cabildeo ante el Congreso y el Gobierno de los Estados Unidos para renovar los actuales beneficios derivados del A.T.P.A., y lograr la inclusión en el mismo de nuevos sectores, como textiles, confecciones, calzados, manufacturas de cuero, atún, etc.

Se ha decidido por conducir la educación hacia la innovación, la ciencia y la tecnología.

Ha adoptado políticas que incentiven la productividad.

En fin, busca una política comercial cada vez más audaz, más agresiva y con mayor impacto en la vida nacional, es decir, desea ansiosamente implementar una verdadera cultura exportadora.

La verdad es que debiera presentarles mis rendidas excusas porque divago mucho en este preámbulo espacioso, como buscando por dónde enfocar con seriedad el tema que nos ocupa y por el cual quiero expresar mis efusivas congratulaciones a los honorables Senadores, autores de este trascendental proyecto de ley. Con gran visión hacia el futuro, piensan ellos que ya es hora de que el Estado colombiano despierte de su profundo letargo y acometa de inmediato una política seria y coherente para integrar, regular y utilizar de la mejor manera posible los inmensos recursos hídricos, que la naturaleza en su generosidad nos dio.

Porque si bien es cierto, hemos reseñado los meritorios esfuerzos del país por enrumbar su economía hacia tan promisorios objetivos, parecería que nos hemos olvidado de algo trascendental: El transporte, sin cuyo concurso vital, no es posible lograr el codiciado crecimiento de la economía y por ende, el anhelado bienestar de nuestro pueblo, a corregir esta grave deficiencia nos impele la feliz iniciativa a la cual nos referimos.

El Foro Económico Mundial, ha focalizado 10 redes especializadas para dinamizar el comercio exterior: Internacionalización - Transporte - Capital Humano - Ciencia y Tecnología - Comunicaciones - Finanzas - Gobierno e Instituciones - Energía y Gas - Productividad y Gerencia.

Como vemos, el transporte ocupa mención preferente.

Según indicadores del mismo foro, en materia de infraestructura vial, en los diferentes modos de transporte, para el año 2000, Colombia ocupó el puesto 48 sobre una muestra de 59 países analizados, de lo cual es fácil deducir que el nivel de competitividad del país, en esta variable, no es

óptimo. Si no somos competitivos en el factor transporte, mucho menos aún dentro del modo fluvial.

Frente al acelerado proceso de globalización y de la actual etapa de desarrollo socio económico, Colombia, como parte muy influyente en Suramérica, debe remediar cuanto antes el retraso que evidencia en el campo del transporte en general y en particular en el fluvial cuyas principales ventajas destacamos:

a) El modo fluvial de transporte es flexible y resulta especialmente muy económico para mover grandes volúmenes de carga, generalmente superiores a 500.000 toneladas año a distancias hasta de 500 kilómetros.

En Suramérica hay transportes fluviales que movilizan importantes volúmenes de mercancía por convoyes de gabarras o barcazas, movidos por unidades empujadoras, o remolcadores. Este sistema se utiliza mucho sobre los ríos Orinoco y Apure en Venezuela, en los ríos Amazonas, Paraná, Madeira y otros grandes ríos de Brasil y en la Hidrovía Paraguay Paraná.

Se trata de grandes embarcaciones. Existen gabarras que pueden transportar unas 3.000 toneladas por unidad, para unos calados de 2.70 mts (9 pies) y cuyas dimensiones alcanzan 15m x 87m. Y más funcionales son las gigantescas unidades empujadoras para potencias de 4.000 a 6.000 HP;

b) El transporte fluvial racionaliza la utilización de la potencia de los motores. Así, que mientras con una potencia de un (1) HP se pueden movilizar 5 toneladas por el transporte acuático, por el ferrocarril, de media a una tonelada y por carretera, apenas 0.150 a 0.200 toneladas por camión;

c) El medio fluvial reduce sensiblemente el número de operaciones de cargue y descargue. Por esto es por lo cual, en la realidad, grandes remolcadores pueden empujar trenes de gabarras de hasta 50.000 toneladas, mientras que una locomotora pesada moviliza una carga del orden de unas 1.500 toneladas y un camión transporta solamente unas 40 toneladas;

d) Ahorro notorio en combustible: El consumo de combustible por tonelada-kilómetro sigue la misma pauta: Para el transporte fluvial se requiere en promedio hasta tres veces menos combustible que para el transporte ferroviario y de cinco a ocho veces menos que para el carretero;

e) Es de interés mencionar el consumo de materiales necesarios para la construcción de los correspondientes vehículos. Con la convención establecida, esto se puede ilustrar por la relación 100/270/155, lo que demuestra la más racional utilización de los materiales en el caso de la construcción de embarcaciones.

Lo anterior refleja también el hecho de que el peso necesario para transportar una (1) tonelada de carga útil es de 350 kg. para las barcazas; 790 kg. para un vagón de tren y 750 kg. para los camiones.

Una situación análoga presenta la vida de servicio que se estima en 50 años para las embarcaciones fluviales, 30 años para el utilaje de ferrocarriles y unos 10 años para los camiones;

f) También la mano de obra necesaria es la más reducida en el caso del transporte fluvial. Así, para manejar un convoy fluvial de 10.000 toneladas se utiliza normalmente sólo unas 12 personas, mientras que para el transporte por tierra de la misma mercancía se necesitaría una flota de 278 camiones de 36 toneladas c/u, con 278 choferes y el mismo número de ayudantes;

g) El transporte fluvial conserva y protege el medio ambiente: La contaminación del aire es mínima en este caso. Si el valor índice de contaminación del aire para el modo fluvial de transporte se considera igual a 100, en el caso de los ferrocarriles, para la tracción diesel, corresponde el valor 177 y para la tracción eléctrica 199, mientras que para el transporte carretero corresponde 330.

Otros estudiosos van más lejos y observan que, siempre en comparación con el medio fluvial, en los transportes ferroviarios y carretero se generan cinco y siete veces respectivamente más gases de hidrocarburos; los trenes producen tres veces más monóxido de carbón, mientras que para los camiones este valor sube a nueve; los trenes producen una cantidad triple de óxido nítrico y los camiones hasta 20 veces más.

La contaminación por ruido en este modo de transporte está por debajo del nivel admisible. Al considerar 100 para el caso del transporte fluvial,

con la convención anterior, los índices correspondientes para los transportes fluvial, ferroviario y carretero, se podrían representar por: 100/900/200.

La contaminación del agua de los ríos, causada por la navegación de las embarcaciones, es un elemento que se debe tomar en cuenta. Sin embargo, los estudios muestran que el transporte fluvial contamina menos que el ferroviario y el carretero; utilizando la convención ya establecida, la situación de este tipo de contaminación se puede representar por medio de la relación: 100/100/540.

Además, se menciona como positiva la oxigenación producida por las hélices, al agitar el agua;

h) Accidentes fatales: Para los mismos tipos de transporte se ha determinado la relación 100/175/4463, lo que explica el permanente incremento de los volúmenes de productos peligrosos transportados por vías fluviales.

Podríamos enumerar otras ventajas de la navegación fluvial.

1. Hace factible económicamente la realización de las obras hidrotécnicas para el aprovechamiento y la utilización integral de los ríos. Así, al combinar las obras para los aprovechamientos hidroeléctricos con las obras para la navegación, se obtiene una más rápida recuperación de las inversiones; estas mismas obras ayudan a controlar las inundaciones y a la vez, favorece el riesgo, los abastecimientos de agua, el turismo y los desarrollos recreacionales.

2. Estimula de manera apreciable las actividades económicas de todo tipo, por cuanto las regiones se ven beneficiadas ampliamente por una navegación fluvial utilitaria de sus ríos. En este sentido, las vías fluviales se deben constituir en función de un cuidadoso estudio de la demanda que va a generar y no por una sencilla proyección de la situación existente.

3. Favorece el proceso de integración, dado que la instrumentación y el desarrollo de la navegación fluvial requiere obras de cierta magnitud que, generalmente, se efectúan por etapas, con el concurso de varias regiones y/o países: de hecho, normalmente se trata de estructuras que se realizan en el marco de proyectos internacionales.

Se puede hacer la observación que, al interconectar los ríos para asegurar unas distancias de transporte convenientes y luego, al integrar estas vías fluviales a los demás sistemas de transporte, se amplían mucho las posibilidades de comunicación.

Así se logran unos mejores precios y la armónica distribución del tráfico entre los diferentes medios del transporte, ya integrado de manera multimodal.

La práctica demuestra que, frecuentemente, tales situaciones conducen a una mejoría general de la calidad de los correspondientes servicios y a una notable reducción de los costos.

Los hechos mencionados evidencian las abrumadoras ventajas del transporte fluvial que, en definitiva, representa un factor positivo para el desarrollo sostenible.

Además el proyecto de ley que nos ocupa, tiene entre otros propósitos encomiables, el de corregir las deficiencias anotadas, con la propuesta de determinar los Corredores Integrados de Transporte Fluvial del Orinoco - Meta - Pacífico y Amazonas - Putumayo - Pacífico, creando las correspondientes Corporaciones autónomas Regionales con los nombres de Carifmeta y Carifputumayo, cada cual del orden nacional, con autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, las cuales funcionarán como empresas Industriales y Comerciales del Estado, sometidas a las reglas del Derecho privado.

Por la importancia de estas dos cuencas, conviene detenernos un poco en las principales características de las mismas.

Corredor integrado de transporte Orinoco - Meta - Pacífico

El Río Orinoco:

El Orinoco nace en Venezuela, entre las sierras Parima y Taripapeco, en la cumbre Delgado Chalbaud. Tiene una longitud de 2.140 km., y su cuenca cubre 1.015.000 km²; de estos, Venezuela posee 685.000 km² y Colombia 330.000 km².

Se estima que el caudal anual promedio del río, al llegar a su Delta Amacuro, alcanza de 36.000 a 38.000 m³/seg. y en las crecientes se aproxima a 100.000 m³/seg. Desde este punto de vista, el Orinoco es el tercer río más caudaloso del mundo, sobrepasado solamente por el

Amazonas y El Congo-Zaire. Cada año el Río Orinoco descarga en el Atlántico un billón doscientos mil millones de metros cúbicos de agua.

El recorrido del río, se puede dividir en tres partes:

- Bajo Orinoco, desde el Atlántico hasta la boca del Río Apure, unos 880 km. En esta parte, encontramos condiciones adecuadas para una buena navegación fluvial que, por un trecho de 360 km., es también marítima.

- Orinoco Medio, de unos 550 km., entre la boca del Apure y San Fernando de Atabapo. En este tramo están ubicados los raudales de Atures y Maipures y las condiciones de navegación son más difíciles, por la reducción del caudal de agua, el incremento de las pendientes del lecho del río y el hecho de que en el cauce aparecen más obstáculos.

- Alto Orinoco, de unos 710 km., desde San Fernando de Atabapo hasta sus fuentes. En este tramo, la navegación es todavía más difícil y en los últimos 250 km. es prácticamente imposible.

El Orinoco descarga sus aguas en el Atlántico por el Delta del Amacuro, que se inicia cerca de la población de Barrancas, situada a unos 270 kilómetros del Océano.

El Canal o Río Grande es amplio y profundo en casi todo su recorrido, pero en ciertos puntos se forman bancos que requieren un dragado periódico. Por el canal navegable, con el buen mantenimiento, pueden transitar barcos hasta de 80.000 toneladas, transportando primordialmente mineral de hierro, aluminio y bauxita, entre otros.

El Río recorre también la Faja Petrolífera del Orinoco, la cual se extiende hacia el norte por un territorio de unos 700 km. de longitud y de 50 a 100 km de ancho. Próximamente se iniciará la explotación a gran escala de estos inmensos yacimientos, lo cual podría ser de gran utilidad para Colombia, si como se anuncia, pronto se agotarán nuestros recursos. El Orinoco presenta también grandes raudales que podrían aprovecharse en proyectos de generación de energía eléctrica.

Es de anotar que el Plan Estratégico de Transporte PET, dentro de un escenario que identifica los primordiales corredores de comercio exterior y muy especialmente los que sirven de conexión entre Colombia y Venezuela, tiene como prioritario el proyecto de navegabilidad Atlántico-Orinoco-Meta-Pacífico.

El río Meta:

Es uno de los más importantes afluentes del Orinoco al cual vierte sus aguas en el km. 1.110 por la orilla izquierda. Tiene un recorrido de 1.000 km. de longitud, de los cuales unos 780 son navegables. En sus últimos 252 km. forma parte de la frontera de Venezuela con Colombia.

El Meta le aporta al Orinoco un importante caudal de agua, estimado en un promedio anual de 6.500 m³/seg.

Por el Meta, entre Puerto Carreño y el terminal de Puerto López pueden navegar embarcaciones con calados de 1,20 a 1,50 m (4 a 5 pies) durante siete u ocho meses del año y a lo largo de 780 Km. Efectivamente entre abril y noviembre transitan por este río, en la actualidad, convoyes de gabarras que transportan hasta unas 2.000 toneladas por cada viaje.

Esta arteria interoceánica, tendría 2.728 km. de longitud total: 1.890 km. de una gran hidrovía y 838 km. de vía terrestre, con el siguiente recorrido: Desde el Atlántico en el Delta Amacuro, navegando por el Orinoco hasta Puerto Carreño, se continúa por aguas del Río Meta hasta Puerto López y de aquí en adelante por Vía terrestre a Villavicencio, Bogotá, Ibagué, Armenia, Cali, hasta Buenaventura, en el Pacífico. (Ver mapa anexo 2.1-7).

Es digno de mencionar que personalidades como el Libertador Simón Bolívar y muchos otros, han reconocido la gran importancia de esta vía acuática.

Se estima que las circunstancias económicas y políticas existentes hacen posible su, puesta en marcha y que sus grandes ventajas justificarían los costos de las obras, porque además le darían un gran desarrollo a nuestros Llanos de Colombia y Venezuela facilitándoles su comunicación con el Pacífico y permitiéndoles dirigir sus mercancías y productos agropecuarios a los Puertos de Ecuador y Perú.

Corredor Integrado de Transporte Fluvial - Amazonas - Putumayo - Pacífico

El Río Amazonas:

El Gran Río Amazonas encuentra sus cabeceras en los Andes del Perú, teniendo sus caudalosas aguas una longitud estimada de 6.780 km., hasta

el Atlántico en el Brasil. Es el río más largo y más caudaloso del mundo cuyo promedio anual de sus aguas, llega a unos 226.000 m³/por segundo. El Amazonas vierte al Océano Atlántico, en un solo día, la misma cantidad de agua que el Río Támesis en todo un año.

En cuanto a la navegabilidad de su trayecto principal, entre su desembocadura en el Océano Atlántico (Belem de Pará) hasta el Puerto Nanta, en el Perú, este enorme río, se divide en cuatro tramos, así:

1. Desde Belem de Pará a Manaos, sobre una distancia de 1.650 km., es navegable por barcos de gran calado de alta mar. Se permite el paso de barcos de unas 60.000 toneladas, todo el año.

2. Entre Manaos y Tabatinga, con una longitud de 1.600 km., en el invierno el calado permitido es de 8m y en verano de 7m.

3. Entre Tabatinga e Iquitos en el Perú, con una longitud de 620 Km., se admiten embarcaciones con un calado de 5 mtrs.

4. Desde Iquitos hasta la confluencia del Río Ucayali con el Río Marañón en el Perú. Con un trecho de 100 km., navegable por grandes barcazas.

El Río Putumayo:

Nace en los Picachos del Nudo de Pasto, en Colombia. Es un afluente del Amazonas, al cual descarga 6.250 m³/seg. Su cuenca hidrográfica internacional cubre 112.400 km. y su longitud se acerca a 2.000 Km. de los cuales 1.500 Km. son navegables. Tiene un ancho promedio de 700 m, al llegar al Amazonas, su anchura se reduce a 300m. y tiene 6.50 m de profundidad. Es un río internacional, cuyas riberas se dividen entre cuatro países: Colombia, Ecuador, Perú, y Brasil.

La integración Atlántico-Amazonas-Putumayo-Pacífico tendría un corredor fluvial de más de 6.000 Km., por el Amazonas, más cerca de 2.000 Km., por el Putumayo, es decir aproximadamente 8.000 km. que cruzaría de Este a Oeste, desde el Atlántico en Belem de Para, Brasil, navegando por el Amazonas hasta San Antonio de Ica, se continúa por aguas del Putumayo, fronterizo con Perú y Ecuador, hasta Puerto Asís, Colombia y de aquí en adelante por vía carretable a Mocoa y hasta Buenaventura. (Ver mapa anexo 2.2-7).

Sobre el mismo Río Putumayo está el Puerto de El Carmen, desde el cual se comunicaría también Ecuador por vía terrestre a Quito y a Guayaquil. (Ver mapa anexo 33-5).

La interconexión Orinoco-Atabapo-Río Negro-Amazonas

Esta interconexión es de esencial importancia, no sólo para mejorar la comunicación fluvial entre Venezuela y Brasil, sino también para poder realizar la interconexión de las tres grandes Cuencas: Orinoco-Amazonas-La Plata y desarrollar así el gran Sistema Suramericano de Navegación Fluvial, llamado también La Gran Hidrovía.

La conexión entre las cuencas Orinoco y Amazonas se haría desde San Fernando de Atabapo (Puerto del Orinoco), navegando por el río del mismo nombre hasta Yavita. En este puerto se tomaría, entre otras alternativas, una carretera de 34 Km. para llegar a Maroa, puerto sobre el Río Guainía, el cual con su afluencia en el Río Casiquiare, forman el Río Negro que a su vez vierte sus aguas al Amazonas.

La utilización de la vía multinacional del Atabapo recortaría en unos 400 km., el trayecto actual que se efectúa por los ríos Orinoco y Casiquiare, lo que prácticamente reduce casi a la mitad el recorrido entre San Fernando de Atabapo y San Carlos de Río Negro. (Ver mapa anexo 5.2-1).

Interconexión Cuenca del Río Amazonas con la Cuenca del Río de La Plata

La cuenca del Río La Plata, tiene una área total de 3.200.000 km². El caudal del eje, Ríos Paraguay, Paraná, y La Plata es de unos 28.000 m³/seg.

La Interconexión de la Cuenca del Amazonas con la Cuenca del Río de La Plata se consigue navegando por el Amazonas, siguiendo por el Río Madeira y pasando de este a su afluente el Río Guaporé, y continuando por este último hasta el Río Alegre. Del Río Alegre habría que construir un canal que permitiera el paso al Río Aguapeí el cual vierte sus aguas al Río Paraguay, que con el Río Paraná forman el Río La Plata que a su vez vierte sus aguas al Océano Atlántico, en el estuario de La Plata (Argentina y Uruguay). (Ver mapa anexo 5.2-5).

Para lograr la integración del sistema hidrográfico de América del Sur, hay que interconectar, como hemos visto, las Cuencas Hidrográficas del Orinoco, el Amazonas y de La Plata y constituir así el gran **Sistema Suramericano de Navegación Fluvial**, el cual tendría, entre otros, las siguientes características

La Cuenca del Orinoco con 11 Km. aproximadamente.

La Cuenca del Amazonas con 22 Km. aproximadamente

La Cuenca de La Plata con 2 Km. aproximadamente

Sumando todo esto tenemos un total de 35.000 Km. de ríos navegables.

Este gran sistema fluvial se podría ampliar hasta en 15.000 Km., al agregar los ríos navegables de las cuencas del San Francisco y del Sub-Sistema del Paraná y Tieté, ambos en Brasil, del Río Uruguay y de algunos otros de Bolivia, Colombia y Perú.

Integrado todo este complejo fluvial, se agilizaría enormemente la Actividad Comercial del Continente Suramericano: La Comunidad Andina, Mercosur y Chile, actualmente con 345 millones de habitantes, registran una exportación de bienes hacia el resto del mundo por ciento sesenta y cinco millones de dólares (US\$165.000.000) (Ver mapa anexo 5.2-6).

Para dar una idea de la magnitud de este sistema fluvial que de esta manera se podría acercar a unos 50.000 Km., cabe mencionar:

En los Estados Unidos de Norteamérica se cuenta en la actualidad con una red fluvial y canales intracostales de una longitud total del orden de 40.000 Km. Pero, debemos subrayar que para la realización de este magnífico sistema de navegación se ha necesitado el trabajo tesonero de US Army Corp of Engineers por un lapso de más de 170 años, y el empleo de ingentes recursos materiales, por cuanto las condiciones hidrográficas allí existentes eran bastante más difíciles que las de Suramérica.

En Europa se dispone ahora de unos 26.500 Km. de vías fluviales, de las cuales más de 10.000 Km., son canales artificiales, hechos por el hombre.

Sin embargo, se debe mencionar que la fragilidad del medio ambiente suramericano y los conocimientos que hemos adquirido al respecto, imponen un especial cuidado para los problemas de conservación y protección del medio. Es un aspecto que debe ser considerado con atención en todas las etapas del desarrollo y explotación de este gigantesco proyecto de integración fluvial suramericana.

Como se ha podido observar, la mayor parte de la red fluvial descrita existe. Pero todavía se debe trabajar mucho para organizarla bien, de manera que la misma pueda asegurar un tráfico seguro, sin interrupciones y con adecuados servicios.

La red tiene dimensiones impresionantes. Al respecto, basta recordar que, en la actualidad, la longitud total de los tramos que permiten una navegación fluvial marítima en los Ríos Orinoco, Amazonas, Madeira, Paraná, Uruguay y el Río de la Plata, representa más de 5.000 Km.

A pesar de lo ambicioso del Proyecto de Ley cuya ponencia nos ocupa, considero que debe contemplar, además, las fuentes o recursos de financiación.

Para que sea viable y tenga credibilidad, la Ley debe consagrar las correspondientes partidas para atender a la financiación de estudios de factibilidad como también para la ejecución de las obras, bien por parte del presupuesto nacional, de créditos internos o externos, emisión de bonos u otorgamiento de concesiones a empresas privadas. Es esta la razón por la cual me permito proponer se adicione el presente proyecto de ley con tres nuevos artículos que digan:

Artículo 14. *Financiamiento.* Autorízase al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación de las vigencias 2002, 2003, la suma de 4.000 millones de pesos para llevar a cabo los estudios de prefactibilidad de los Corredores Integrados de Transporte Orinoco-Meta-Pacífico y Amazonas Putumayo-Pacífico.

Parágrafo. Los estudios de prefactibilidad desarrollarán los siguientes temas:

I. Elaboración de los términos de referencias.

II. Búsqueda y selección de información referentes a los componentes del proyecto.

III. Procesamiento y análisis de la información.

IV. Elaboración de cartografía digital.

V. Caracterización de las regiones relacionadas con el proyecto.

VI. Conceptualización sobre la viabilidad de los proyectos.

Artículo 15. *Facultades.* Autorízase al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación en las vigencias 2004, 2005 y 2006 la suma de 6.000 millones de pesos para llevar a cabo los estudios de factibilidad de los Corredores Integrados de Transporte Orinoco-Meta-Pacífico y Amazonas-Putumayo-Pacífico.

Parágrafo. Los estudios de factibilidad desarrollarán los siguientes componentes, constituyendo la vértebra del desarrollo de los proyectos a saber:

- I. Medio Ambiente
- II. Ingeniería
- III. Economía
- IV. Socio-político
- V. Asentamientos Humanos.

Artículo 16. *Autorizaciones.* Autorízase al Gobierno Nacional para adelantar empréstitos con organismos financieros internacionales o de países amigos con el objeto de obtener los recursos económicos que sean necesarios para la realización de los estudios de preinversión y construcción de las obras necesarias para el desarrollo de los proyectos, de acuerdo con los propósitos que determinen los estudios de prefactibilidad e impacto ambiental.

En esta forma el artículo 14 del proyecto inicial sobre financiación quedaría modificado.

El artículo 15. Acuerdos internacionales pasaría a ser artículo 17 sin modificación.

El artículo 16. Se le introduce una pequeña modificación, para quedar así en el texto propuesto: artículo 18: Responsabilidad: Encárgase al Ministerio de Relaciones Exteriores la misión de lograr los acuerdos pertinentes para los corredores internacionales y a los Ministerios de Transporte y del Medio Ambiente la función de llevar a cabo el desarrollo de la presente ley.

Además el artículo 17 quedaría con el número 19 así: Artículo 19:

Promulgación: Esta Ley regirá a partir de su promulgación.

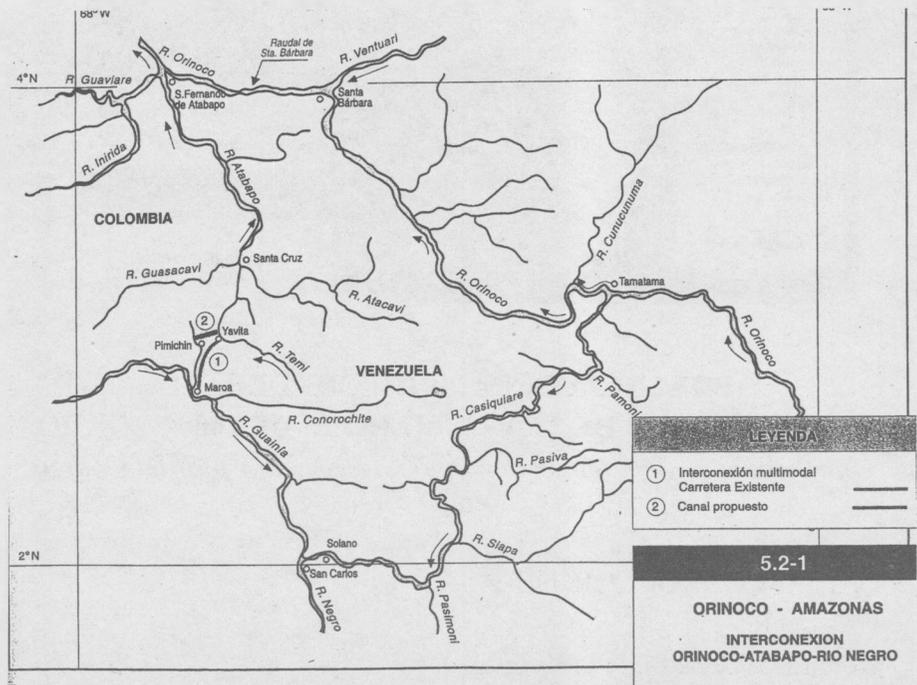
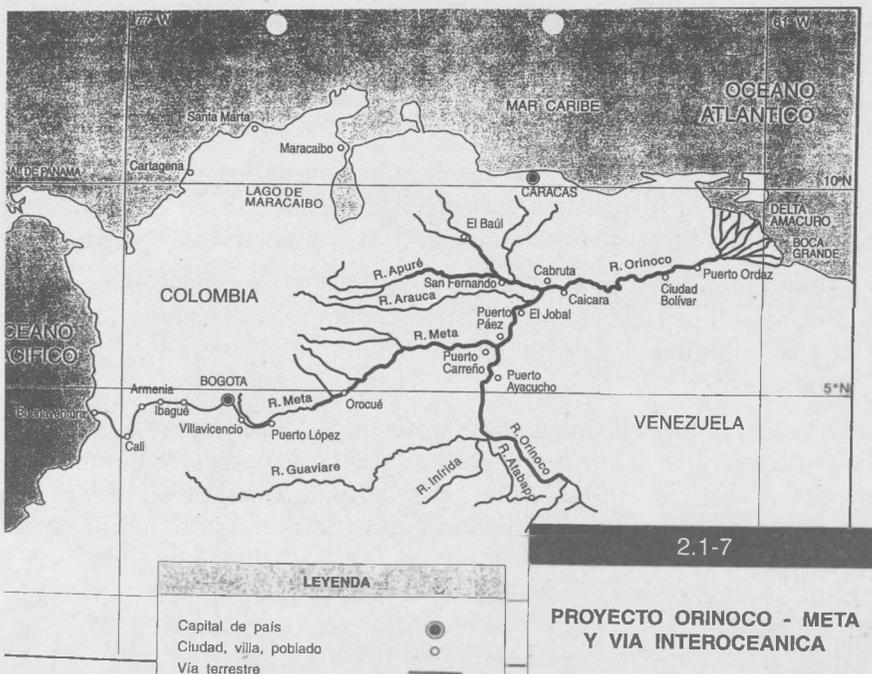
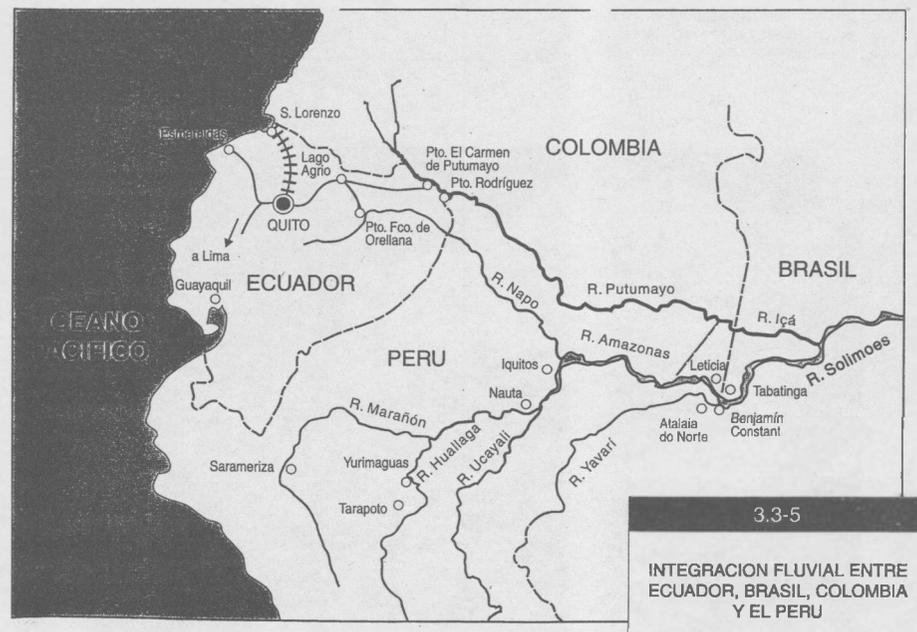
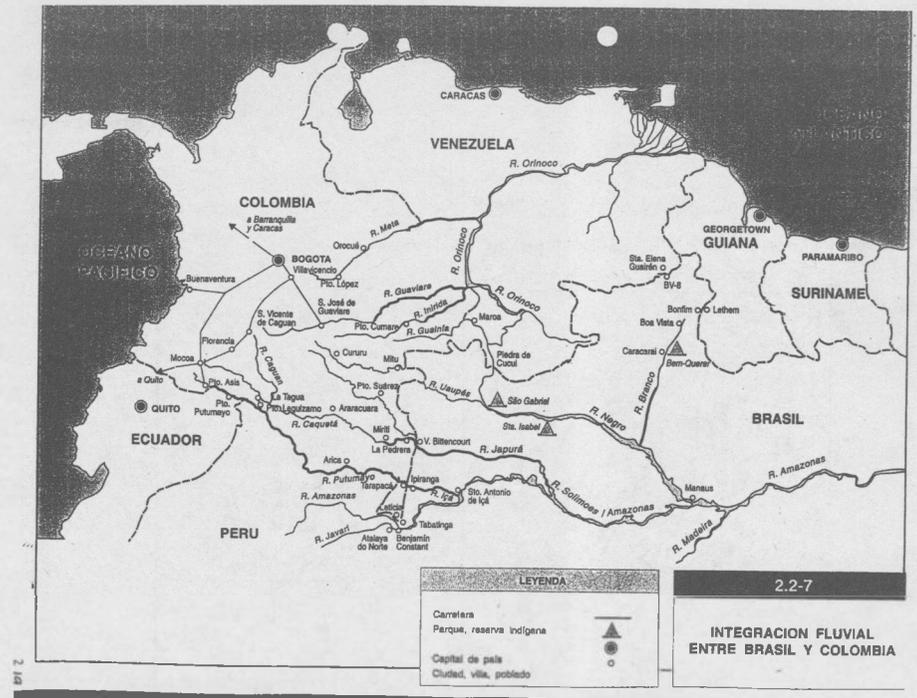
De esta forma señor Presidente dejo rendida mi Ponencia y someto a consideración de la Honorable Comisión Segunda del Senado la siguiente proposición:

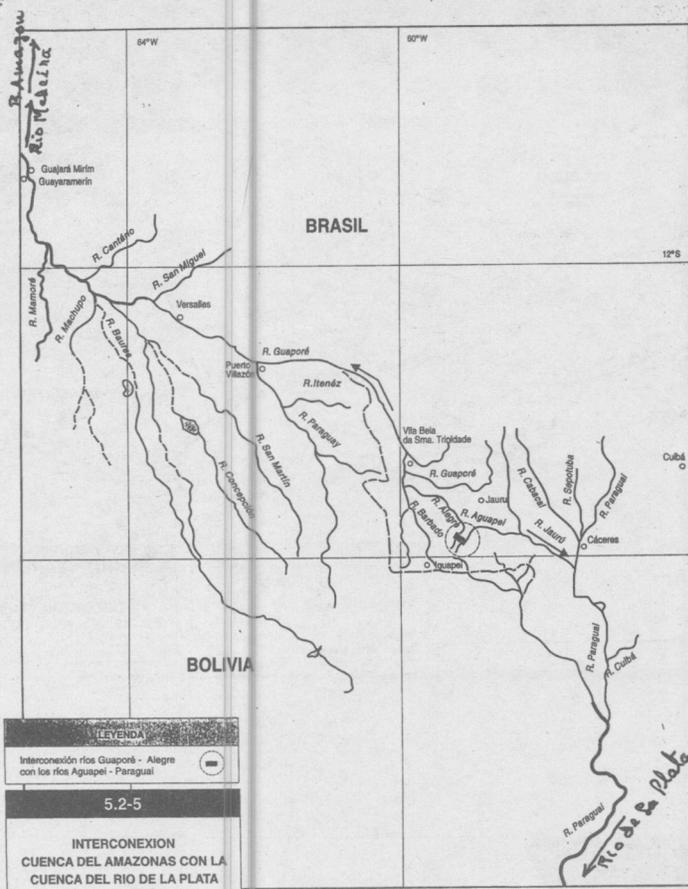
Dese primer debate para la discusión del "Proyecto de ley número 53 de 2001 por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el sistema fluvial de Sur América.

Con todo comedimiento.

El Senador de la República,

Guillermo Ocampo Ospina.





**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 25 DE 2000 SENADO**
por la cual se adiciona el contenido del artículo 177 del Código Penal.

Doctor
CARLOS GARCIA CRJUELA
Presidente
Honorables Senadores de la República
E. S. D.

Estimado doctor:

En nuestra condición de Ponentes, nos permitimos rendir el informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 25 de 2000 Senado, “por la cual se adiciona el contenido del artículo 177 del Código Penal”, hoy artículo 477 del Código Penal.

A continuación hacemos referencia a los siguientes aspectos:

Antecedentes:

El proyecto de ley en mención fue presentado a consideración del Congreso de la República por el honorable Senador Germán Vargas Lleras el día 24 de julio de 2000, siendo asignada la competencia para su estudio a la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República. Luego del debate correspondiente, el proyecto fue modificado y aprobado el 30 de mayo de 2001. El siguiente texto corresponde al aprobado por la Comisión Primera de Senado según consta en el Acta número 30 de 5/30/01.

“Artículo 1°. El Código Penal tendrá un artículo nuevo numerado como 447 A:

Artículo 447A. Quien comercie con autopartes usadas de vehículos automotores y no demuestre su procedencia lícita, incurrirá en la misma pena del artículo anterior.

Artículo 2°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación”.

Objeto del proyecto:

El proyecto de ley tiene como objeto penalizar la comercialización ilícita de las partes usadas de automotores, por la vía de considerar dicha conducta como constitutiva del delito de Receptación previsto en el artículo 177 del anterior Código Penal, hoy artículo 477 del nuevo Código Penal.

Lo anterior, debido al alto nivel que registra en los últimos años el hurto de automotores, siendo la venta de partes de vehículos usados uno de los más importantes motivos para la comisión de dicho delito, que afecta no sólo el patrimonio de los colombianos, sino también la vida y la integridad personal de los ciudadanos.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El artículo 447 del Código Penal (Ley 599 de 2000), tipifica el delito de Receptación como aquel en donde una persona, sin haber participado en la ejecución de un delito, se presta para adquirir, poseer, convertir o transferir bienes que tienen su origen en ese delito. Esta conducta ha sido denominada en el ámbito jurídico como el encubrimiento real, por oposición al encubrimiento personal, porque la conducta que hace el agente en últimas, es obstaculizar la función de la justicia, utilizando los bienes producto del delito, para convertirlos o transferirlos, con el fin de colocarlos dentro del mercado corriente y así borrar cualquier rastro de seguimiento que se le pueda hacer a los mismos y por lo tanto impide que se pueda dar con los partícipes del hecho delictuoso.

Pues bien, a esa situación jurídica actual, lo que se propone con la iniciativa, tal y como fue aprobado por la Comisión Primera del Senado de la República, es adicionar un nuevo artículo al ordenamiento penal en donde se sanciona con la misma pena del delito de receptación a quien comercie con autopartes usadas de vehículos automotores y no demuestre su procedencia lícita.

Una gran cantidad de los automotores hurtados nunca logran ser recuperados y la forma más corriente de deshacerse de un vehículo es convirtiéndolo en partes, para de esa forma negociarlos al menudeo.

Por lo mismo, estamos convencidos que si se sanciona severamente a quienes se dedican a la venta de partes de automotores usados, reconstruidos o reacondicionados de procedencia lícita, se está atacando el hurto de automotores.

Como ninguna otra negociación de bienes usados, reconstruidos o reacondicionados, la que corresponde a partes de vehículos automotores, quienes se dedican a ella de manera informal, saben de su procedencia *non santa*, porque ellos mismos no han generado ni validado el origen lícito. De otra parte, no tiene sentido que el dueño legítimo de un automotor, por mayor necesidad que tenga, venda el espejo retrovisor, o una de las llantas, o la tapa del combustible, o los limpiabrisas. Por lo mismo, no es ningún despropósito considerar legalmente que está en la situación de receptación, cuando el agente se dedique a la compraventa

de partes de vehículos automotores, pero que además esas partes sean usadas, reconstruidas o reacondicionadas.

Fundamentamos la conveniencia del proyecto en cuestión teniendo en cuenta los siguientes argumentos:

1. ASPECTOS ECONOMICOS:

a) Patrimonio

Es incuestionable que el robo de vehículos afecta directamente el patrimonio familiar y empresarial. En el primero, está menoscabando los ahorros y la inversión y en el segundo, según las estadísticas de ventas de vehículos, se aprecia que por el temor al robo de vehículos, se disminuyen las ventas y en particular se disminuye la compra de vehículos de gama alta desplazándose a vehículos de gama media con el consecuente deterioro en los ingresos de las empresas que los producen.

De acuerdo con la Federación de Aseguradores Colombianos, Fasesolda, de los vehículos hurtados en el 2000, cerca del 33% se encontraban asegurados; las aseguradoras pagaron aproximadamente \$185.000 millones por los cerca de 11.000 automotores asegurados hurtados en ese año. Lo más preocupante de esta situación es que menos del 10% de los vehículos hurtados son recuperados.

En ese mismo orden de ideas, según cifras de la Policía Nacional, en el año 2000, los colombianos perdieron cerca de \$558.000 millones por concepto del hurto de automotores.

b) Contrabando abierto

Como la importación de autopartes usadas está prohibida, se presenta el flagelo del contrabando de estas partes de diversos orígenes como EE.UU., Venezuela y Ecuador configurando un contrabando abierto.

Lo anterior, además que infringe la ley, causa una enorme evasión fiscal ya que el comercializador de este tipo de productos por lo general no factura evitando el recaudo del IVA y demás impuestos.

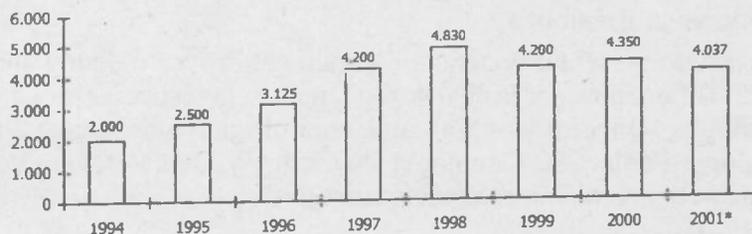
c) Evasión fiscal

En materia de impuestos, el sector contribuye con tributos anuales por todo concepto. Se calcula que de no existir el contrabando, al fisco nacional ingresarían recursos adicionales.

Estos efectos cobran mayor relevancia si se tiene en cuenta que la cadena de la industria automotriz es considerada como la segunda rama más importante de la industria manufacturera, después de la de alimentos y bebidas. Además, no puede olvidarse que la producción de partes y piezas tiene un efecto multiplicador grande en términos de generación de empleo y recursos para los fiscos nacionales y locales.

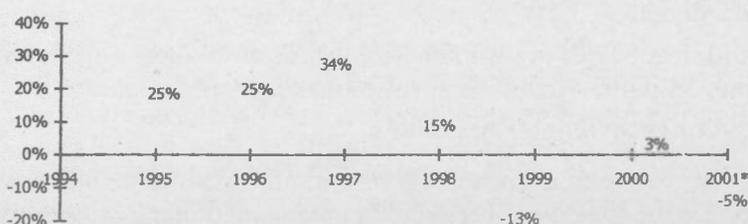
De acuerdo con las estadísticas de Asopartes, las ventas legales de autopartes aumentaron en un 117% del año 1994 al 2000; sin embargo, según la misma fuente, el contrabando de partes se ha venido incrementando en la misma proporción durante los mismos años. (Ver gráficos números 1 y 1.1).

Gráfico No. 1
Ventas de Autopartes en Colombia
1994 - 2001 (Millones de dólares)
*Estimado



Fuente: Asopartes

Gráfico No. 1.1
Variación de las Ventas de Autopartes en Colombia
1994-2001
*Estimado Fuente: Asopartes



En el 2001 Asopartes estima que las ventas de autopartes alcanzarán los US\$4.037 millones; es decir, un 5% menos que lo vendido en el 2000.

El Sector de Autopartes y el mantenimiento de los vehículos

En cuanto al abastecimiento para el mantenimiento de los vehículos, es allí donde se presenta el mayor problema en cuanto al uso de repuestos usados.

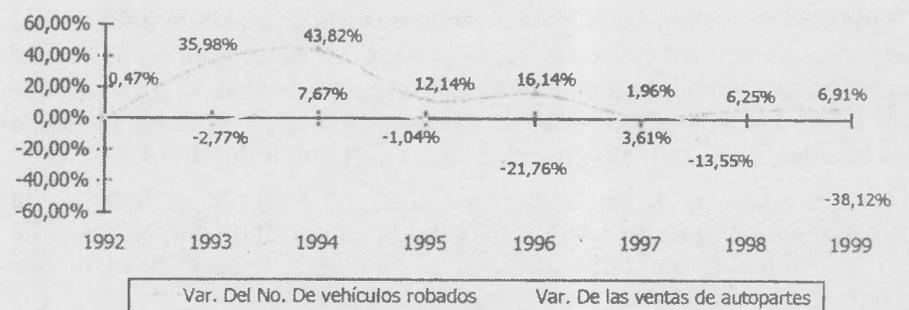
De acuerdo con la DIAN, el comercio ilegal de autopartes se ha convertido en el principal problema para los autopartistas del país, representando el de partes y piezas el 36% del contrabando total que ingresa al país. Así, mientras que en el 99 se estima que entraron US\$2.200 millones de contrabando por este rubro, en el 2000, pese al enorme esfuerzo que han realizado las diferentes autoridades por controlar este flagelo, se espera que se eleve a US\$3.000 millones.

Gran parte de este contrabando proviene de Estados Unidos –principal proveedor del comercio legal– en donde anualmente se roban aproximadamente 1.4 millones de vehículos, de los cuales la mayoría son desarmados y se estima que el 70% de esas partes ingresan al país, incluso pagando impuestos pero sobre valores muy inferiores a los reales.

A lo anterior se suma el alto índice de robo de automotores en Colombia, de aproximadamente 30.000 unidades anuales cuyas partes, en un porcentaje cercano al 35% de acuerdo con la Dijín, se negocian en el mercado negro. En el 2000 se robaron 33.135 vehículos, de los cuales el 45% fueron motos, el 31% automóviles, 9% camionetas, 7% camperos y el restante 8% otro tipo de vehículo.

En el gráfico número 2 se puede observar claramente cómo el hurto de vehículos va hacia el mercado de autopartes. En este vemos la correlación entre el hurto de vehículos y la venta de autopartes legales. Así, mientras los hurtos de vehículos aumentan, las ventas legales de autopartes disminuyen. (Ver gráfico número 2).

Gráfico número 2
Evolución del Hurto de Vehículos en Colombia Vs. Venta de Autopartes
1991 - 1999 Fuente: Dijín - Asopartes



En el último año y producto de la zona de despeje para el proceso de paz se ha venido presentando otro fenómeno y es el aumento del robo de vehículos tipo 4 x 4 para la guerrilla y paramilitares. De otra parte, las ventas de vehículos usados viene incrementándose –actualmente el 45% de los vehículos vendidos por los concesionarios son usados–, de la misma manera aumenta la demanda por partes y piezas usadas dado su bajo costo. De acuerdo con la Policía Metropolitana, los carros de gama baja o estándar se roban para ser desguazados.

En Colombia el mercado de autopartes de segunda se abastece de dos fuentes: Una de origen legal y otra de origen ilegal.

Origen Legal	Origen Ilegal
<ul style="list-style-type: none"> • Salvamentos de aseguradora por pérdida total • Remate de entidades estatales y particulares de vehículos inservibles o por chatarra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hurto de automotores. • Hurto de autopartes (piratería terrestre). • Contrabando de autopartes.

Fuente: Asopartes

d) Competencia desleal

Como el comercializador de autopartes usadas de origen ilícito no genera impuestos, no tiene costos operativos, bien sea por servicios, por garantías o por aseguramiento de la calidad, ni una estructura que le genere costos fijos, se maneja un precio de “oportunidad” configurándose una competencia desleal frente al comercializador formal de autopartes nuevas.

El comercio formal de autopartes ve cómo su mercado se reduce cada vez más como resultado del impresionante aumento del comercio ilegal de estos productos.

2. ASPECTOS SOCIALES:

a) *Empleo informal.* La comercialización de autopartes usadas de origen ilícito ha contribuido a desformalizar el comercio organizado afectando el empleo formal, generalizando la venta callejera acarreado deshonestidad;

b) *Desempleo formal.* En el 2000 el aumento del desempleo así como la incertidumbre política, generada por los pocos avances del proceso de paz y el deterioro del orden público impidieron una rápida recuperación del sector automotor, pese a que diferentes renglones de la actividad económica empezaron a mostrar crecimientos importantes.

Se ha determinado que una de las causas del desempleo formal además de la crisis económica, es la reducción de las ventas por el incremento en el hurto de vehículos, lo que ocasiona que las empresas racionalicen sus gastos operativos;

c) *Seguridad.* De acuerdo con la Dijín, el 37% de los hurtos de vehículos es mediante la modalidad de atraco, y dentro de éstos el 10% se produce con lesiones mayores y/u homicidio afectando la seguridad ciudadana.

El hurto de vehículos se constituye en un problema de gran magnitud porque es uno de los delitos de mayor impacto social porque no sólo atenta contra la integridad de las personas sino contra su patrimonio. Es decir que en el año 2000, 1.226 personas sufrieron lesiones mayores o perdieron la vida como resultado del atraco para apropiarse de su vehículo

Según el sector formal de autopartes, toda esta problemática ha causado serios daños a la estructura de esta actividad, en cuanto a empleo, Asopartes, estima que se han dejado de generar alrededor de 25.000 empleos directos.

3. Aspectos técnicos

a) *Garantía y vida útil.* Desde el punto de vista de la accidentalidad vial se podría mencionar que de acuerdo con las cifras del Fondo de Prevención Vial presentadas en el documento "Accidentalidad Vial en Colombia 1999" las fallas mecánicas se constituyeron en la segunda causa de los accidentes de tránsito en carretera en Colombia durante 1999.

Si bien es cierto, las fallas mecánicas no siempre se deben a la utilización de repuestos usados, no cabe la menor duda que el riesgo de sufrir accidentes por fallas mecánicas es mayor si se utilizan dichos repuestos usados sin las previsiones necesarias.

Dada la ilegalidad del comercio de autopartes usadas es claramente imposible obtener garantía de calidad por el bien usado, lo que en muchos casos ocasiona defectos de funcionamiento, mayores costos por mantenimiento y lo que es más grave, altos índices de ACCIDENTALIDAD;

b) *Asimilación tecnológica.* En la fabricación de autopartes se genera un importante legado de conocimientos en el desarrollo de nuevos procesos, de manejo de materiales, y nuevas tecnologías que obligan a la capacitación del recurso humano elevando su nivel en la escala de empleados calificados.

Adicionalmente muchas autopartes requieren normas técnicas o reglamentos técnicos que en todo caso en el comercio ilegal no se tienen en cuenta;

c) *Medio ambiente.* Una autoparte usada puede no presentar un perfecto funcionamiento, como resultado de un comercio ilegal, lo que afecta los intereses legítimos del país y en particular los consagrados en la Organización Mundial del Comercio que protegen la conservación del medio ambiente, la vida y la salud humana y animal.

4. Amparo legal

En el caso de los remates realizados tanto por entidades estatales como las privadas, los documentos en ellos entregados están utilizándose de manera ilegal para respaldar, en los desguazaderos, la tenencia de repuestos de vehículos hurtados. Tal es el caso de Bogotá, en la cual personas inescrupulosas compran los vehículos en la audiencia de remate realizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte y, con base en el acta de entrega de dicho vehículo, amparan la venta ilegal de autopartes fruto de los "desguazaderos". Tal como está establecido en el procedimiento

actual, estas personas se están valiendo de procedimiento formal para "legalizar" una actividad ilegal.

Proposición

Con base en las consideraciones anteriores solicitamos a la plenaria del honorable Senado de la República dar segundo debate al Proyecto de ley 25 de 2000 Senado, por la cual se adiciona el contenido del artículo 447 del Código Penal, tal como fue aprobado en la Comisión Primera Constitucional Permanente del honorable Senado de la República con el siguiente texto:

Artículo 1°. El Código Penal tendrá un artículo nuevo numerado como 447A:

Artículo 447 A. Quien comercie con autopartes usadas de vehículos automotores y no demuestre su procedencia lícita incurrirá en la misma pena del artículo anterior.

Artículo 2°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el presente proyecto de ley, según consta en el Acta número 30, con fecha 30 de mayo de 2001.

De los honorables Senadores, los ponentes,

Gustavo A. Guerra Lemoine, Cecilia Rodríguez González-Rubio,
Senadores de la República.

TEXTO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 25 DE 2000

Aprobado por la Comisión Primera del honorable Senado,
por el cual se adiciona un artículo al Código Penal.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Código Penal tendrá un artículo nuevo numerado como 447A:

Artículo 447 A. Quien comercie con autopartes usadas de vehículos automotores y no demuestre su procedencia lícita, incurrirá en la misma pena del artículo anterior.

Artículo 2°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el presente proyecto de ley, según consta en el Acta número 30, con fecha 30 de mayo de 2001.

El Secretario Comisión Primera honorable Senado de la República,
Eduardo López Villa.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 158 DE 2001 SENADO

por la cual se reglamentan las especializaciones de Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica y se dictan otras disposiciones.

Doctor

EDUARDO RUJANA QUINTERO

Secretario General Comisión Séptima

Senado de la República

Me permito presentar ponencia favorable al Proyecto de ley número 158 de 2001 Senado, "por la cual se reglamentan las especializaciones de Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica y se dictan otras disposiciones".

Antecedentes

Tiene este proyecto de ley origen en una propuesta presentada por el Senador José Jaime Nicholls Sc.

Ante la designación del Presidente de la Comisión Séptima Constitucional rendí ponencia favorable para primer debate, la cual fue aprobada por mayoría de los integrantes y se me encomendó rendir ponencia para segundo debate.

Como es de lógica me animan los mismos motivos que argumenté ante la Comisión para solicitar la aprobación en primer debate.

Fundamentos constitucionales

En el artículo 26 de la Constitución Nacional nos indica sobre la libertad de las personas para escoger sus preferencias en cuanto a las

profesiones y le da la potestad al Estado colombiano, para que por medio expedición de leyes, la exigencia de títulos de idoneidad así como la competencia al ejecutivo para ejercer la inspección y vigilancia de las profesiones.

Este artículo de la Constitución indica que los oficios, artes y profesiones que impliquen riesgo social, son de obligatoria reglamentación y por esto hemos entrado a reglamentar una de la supraespecialización en el campo de la medicina.

La Carta Magna en el artículo 48 de la Seguridad Social nos dice que esto es un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado.

La Carta Política en su artículo 100 le da los mismos derechos civiles a los extranjeros, no obstante la ley debe regular las condiciones en que estas personas pueden prestar el servicio de las supraespecializaciones.

Ambito de aplicación

El Proyecto de ley 158 de 2001, "por la cual se reglamenta las especialidades médicas de: Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica y se dictan otras disposiciones", presentado por el doctor José Jaime Nicholls nos regula las profesiones hematología y oncología, cuyas especialidades están dedicadas al tratamiento del cáncer tanto para adultos como para los niños siendo esta una de las enfermedades con más incidencia en la vida de las personas puesto que no solamente afecta el estado del paciente sino también la parte económica y anímica de la familia.

En Colombia el cáncer está categorizado como la tercera enfermedad con más incidencia en el país después de las enfermedades infecciosas y las crónicas.

La medicina es una profesión con contenido académico que reúne el conjunto de conocimientos y procedimientos de acuerdo con el método científico que permite la prevención, terapéutica y rehabilitación del ser humano. La especialización de Hematología, Oncología, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica son especialidades con un mayor grado de conocimiento y responsabilidad por lo cual amerita la reglamentación de las especialidades antes mencionadas.

Proposición

El proyecto de ley después de haberse debatido ampliamente en la comisión y haber recibido los comentarios y propuestas de las diferentes asociaciones de especialistas que tienen que ver con este tema he llegado a la conclusión de solicitarle a la plenaria del honorable Senado de la República se dé segundo debate al Proyecto de ley número 158 de 2001 Senado, "por la cual se reglamenta las especializaciones de Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica y se dictan otras disposiciones".

José Ignacio Mesa Betancur,
Senador.

COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA.

Bogotá, D. C., a los dieciocho (18) días del mes de septiembre de dos mil uno (2001). En la presente fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

El Presidente,

Luis Eduardo Vives Lacouture.

El Secretario,

Eduardo Rujana Quintero.

TEXTO DEFINITIVO

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 158 DE 2001 SENADO

Aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado, en sesión del día miércoles seis (6) de junio de 2001, por medio de la cual se reglamentan las especialidades medicas de hematología pediátrica, oncología pediátrica, y hematología oncológica clínica, hematología pediátrica, oncolología pediátrica y hematología y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Definición.*

a) **HEMATOLOGIA** es una supraespecialidad de la Medicina Interna basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento, prevención y rehabilitación de las enfermedades Hematológicas malignas y benignas;

b) **ONCOLOGIA CLINICA:** Es una supraespecialidad de la Medicina Interna basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento, prevención y rehabilitación de las enfermedades Neoplásicas malignas, así como enfermedades benignas con un comportamiento clínico maligno;

c) **HEMATOLOGIA ONCOLOGIA CLINICA:** Es una supraespecialidad de la Medicina Interna basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento, prevención y rehabilitación de las enfermedades Neoplásicas malignas, así como enfermedades benignas no hematológicas con un comportamiento clínico maligno y enfermedades hematológicas benignas;

d) **HEMATOLOGIA PEDIATRICA:** Es una supraespecialidad de la Pediatría basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento y prevención y rehabilitación de las enfermedades Hematológicas malignas y benignas;

e) **ONCOLOGIA PEDIATRICA.** Es una supraespecialidad de la Pediatría basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento, prevención y rehabilitación de las enfermedades neoplásicas malignas, así como enfermedades benignas con un comportamiento clínico maligno;

f) **HEMATOLOGIA ONCOLOGIA PEDIATRICA:** Es una supraespecialidad de la Pediatría basada en las ciencias biológicas, sociales y humanísticas como fundamento primordial para el diagnóstico, tratamiento, prevención y rehabilitación de las enfermedades neoplásicas malignas, así como enfermedades benignas no hematológicas con un comportamiento clínico maligno y enfermedades hematológicas benignas.

Artículo 2°. Las supraespecialidades de la **HEMATOLOGIA, ONCOLOGIA CLINICA, HEMATOLOGIA, ONCOLOGIA CLINICA, HEMATOLOGIA PEDIATRICA, ONCOLOGIA PEDIATRICA Y HEMATOLOGIA, ONCOLOGIA PEDIATRICA**, estudian la biología del cáncer, principios de la Terapia Citotóxica, Terapia Biológica, Hormonoterapia, Terapia Monoclonal y Terapia Génica. Proponen conductas médicas e interpretación de análisis clínicos; así también utiliza los instrumentos y materiales necesarios para producir diagnósticos y realizar procedimientos terapéuticos óptimos con fundamento en un método científico, académico e investigativo así:

a) **BIOLOGIA DEL CANCER:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica, deben conocer la biología de las células normales y el proceso básico de carcinogenesis, deben poseer un entendimiento de la estructura génica, organización, expresión y regulación. Un entendimiento fundamental del ciclo celular, su control por oncogenes y su interacción con diferentes modalidades citotóxicas. Deben entender la cinética tumoral celular, proliferación, muerte celular programada y el balance entre la muerte celular y la proliferación celular. Estos especialistas deben estar familiarizados con técnicas moleculares como la reacción de cadena polimerasa (PCR), análisis cromosómico y otras técnicas de biología molecular y de biología celular;

b) **PRINCIPIOS DE RADIOTERAPIA:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica deben estar familiarizados con los principios de radioterapia, mecanismo de muerte celular y tolerancia del tejido normal y toxicidad e interacción de esta modalidad terapéutica con la Quimioterapia;

c) **FARMACOLOGIA Y FARMACOCINETICA:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/

Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica, deben conocer los mecanismos de acción metabolismo y degradación de los agentes biológicos y antineoplásicos. Deben estar familiarizados con los principios básicos de farmacología y ser capaces de interpretar la información farmacocinética básica, deben conocer las dosis apropiadas, rutas de administración, e interacciones entre medicamentos, deben estar familiarizados con los mecanismos de acción de nuevos medicamentos en desarrollo y como estos agentes son probados clínicamente;

d) **EPIDEMIOLOGIA:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica deben entender la etiología y epidemiología de cada enfermedad maligna;

e) **INMUNOLOGIA TUMORAL:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica deben entender cómo el organismo identifica sustancias como propias y responden a células que no son vistas como propias. Deben tener conocimiento básico de los componentes celulares y humorales del sistema inmune y la acción regulatoria de citoquinas sobre el sistema inmune, deben entender la interrelación entre el sistema inmune del huésped y el tumor incluyendo la antigenicidad tumoral, citotoxicidad antitumoral mediada inmunológicamente y el efecto directo sobre tumor;

f) **ESTUDIOS CLINICOS:** Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica deben poseer una educación en la designación y desarrollo de estudios clínicos a través de grupos cooperativos nacionales, internacionales y conocer en forma adecuada las siguientes instrucciones:

- a) Designación de estudios clínicos;
- b) Revisión de las medidas éticas, regulatorias y legales de los diferentes estudios designados;
- c) Criterios para definir respuesta al tratamiento;
- d) Criterios para definir calidad de vida;
- e) Bases estadísticas;
- f) Criterios para graduar y medir toxicidad;
- g) Experiencia en obtener el conocimiento informado por parte del paciente;
- h) Conocimiento de los mecanismos regulatorios gubernamentales en la monitorización de los diferentes estudios clínicos;
- i) Conocimiento del costo de los medicamentos oncológicos y la relación costo efectividad;
- j) Capacidad de apreciación para interpretar la historia natural alterada, toxicidad e impacto de la enfermedad en el paciente anciano;

g) **PRINCIPIOS BASICOS EN EL MANEJO Y TRATAMIENTO DE LAS ENFERMEDADES NEOPLASICAS.** El manejo de las enfermedades malignas requieren de expertos en diferentes especialidades médicas. Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica: deben conocer la contribución de cada una de estas especialidades en hacer el diagnóstico, medir el estado de la enfermedad y entender el tratamiento y sus complicaciones, deben interactuar en cada una de estas disciplinas para ganar una mejor apreciación en el beneficio y entender cada una de las limitaciones de cada especialidad, deben ser capaces de medir las condiciones médicas de conformidad, así como el efecto tóxico y eficacia de los diferentes tratamientos formulados, deben tener un conocimiento extenso de los estados del cáncer con énfasis en las diferentes formas de clasificación.

Artículo 3°. *Competencia.* Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica, participan con las demás especialidades en el manejo integral del paciente con cáncer y por ende pueden prescribir, realizar

tratamientos médicos, expedir certificados y conceptos sobre el área de la Supraespecialidad e interactuar e intervenir como auxiliares de la justicia.

Artículo 4°. *Ejercicio.* Los Médicos Supraespecialistas en Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica, es el autorizado para ejercer estas especialidades.

Artículo 5°. *Título de Especialista.* Dentro del territorio de la República de Colombia solo podrán llevar el Título de especialista en hematología, oncología clínica, hematología/ oncología clínica, hematología pediátrica, oncología clínica pediátrica, y hematología/ oncología clínica pediátrica,

a) Quienes hayan realizado los estudios de medicina y cirugía, con especialización en medicina interna y supraespecialización en hematología, oncología clínica y hematología/oncología clínica, en facultades de medicina reconocidas por el Estado;

b) Quienes hayan realizado los estudios de medicina y cirugía, con especialidad en pediatría y supraespecialización en hematología pediátrica, oncología pediátrica; hematología/oncología pediátrica en facultades de medicina reconocidas por el Estado;

c) Quienes hayan realizado estudios de medicina y cirugía con especialidad en medicina interna y supra especialización en hematología, oncología clínica, y hematología/ oncología clínica en universidades y facultades de medicina de otros países con los cuales Colombia tengan tratados, convenios sobre reciprocidad de títulos universitarios en los términos de los respectivos tratados o convenios, y siempre que los respectivos títulos estén refrendados por las autoridades colombianas competentes en el país de origen de los títulos;

d) Quienes hayan realizado estudios de medicina y cirugía con especialización en pediatría y supraespecialización en hematología, pediatría, oncología pediátrica, hematología/oncología pediátrica, en universidades y facultades de medicina de otros países con los cuales Colombia tenga tratados, convenios sobre reciprocidad de títulos universitarios en los términos de los respectivos tratados o convenios, y siempre que los respectivos títulos estén refrendados por las autoridades colombianas competentes en el país de origen de los títulos;

e) Médicos cirujanos, especialistas en medicina interna quienes hayan realizado estudios de hematología, oncología clínica, y hematología/oncología clínica, en universidades, facultades de medicina o en instituciones de reconocida competencia avaladas por estas en el exterior. En concepto del Instituto Nacional de Cancerología, en la Sociedad Colombiana de Hepatología y Oncología.

f) Médicos cirujanos, especialistas en pediatría quienes hayan realizado estudios de hematología pediátrica, oncología pediátrica, hematología/oncología pediátrica, en universidades, facultades de medicina o en instituciones de reconocida competencia avaladas por estas en el exterior.

En concepto del **Instituto Nacional de Cancerología y de la Asociación Colombiana de Hematología y Oncología Pediátrica.**

Artículo 6°. *Del registro y la autorización.* Los títulos expedidos por las universidades de otros países de que habla el artículo 5° deberán registrarse ante las autoridades de conformidad con las disposiciones vigentes.

Artículo 7°. *Médicos en entrenamiento.* Únicamente podrá ejercer como médico supraespecialista en hematología, oncología clínica, hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica, hematología/oncología pediátrica, en el territorio nacional quien obtenga el título de especialista de conformidad con el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 8°. *Permisos transitorios.* Los médicos supraespecialistas en hematología, oncología clínica, hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica, hematología/oncología pediátrica, que visiten el país en misión científica o académica, de consultoría o asesoría podrán ejercer la especialidad por el término de un (1) año, con el visto bueno del Ministerio de Salud, Instituto Nacional de Cancerología y la Sociedad Colombiana de Hematología y Oncología, o de la Asociación Colombiana de Hematología y

Oncología Pediátrica a petición expresa de una institución de Educación Superior.

Artículo 9°. *Modalidad del ejercicio.* Los médicos supraespecialistas en hematología, oncología clínica, hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica, podrán ejercer su profesión de manera individual, colectiva, como servidor público o empleado particular, como asistente, docente universitario, investigador o administrador de Centros Médicos o similares.

Artículo 10. *Derechos.* Los Médicos supraespecialistas en hematología, oncología clínica, y hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica, al servicio de entidades pertenecientes al Sistema Nacional de Seguridad Social tendrá derecho a:

1°. Estar clasificados como profesionales universitarios especializados de acuerdo con los títulos que lo acrediten.

Parágrafo. En las entidades en donde exista clasificación o escalafón para los especialistas en hematología, oncología clínica, y hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica serán contratados y recibirán una asignación igual a la que reciben los profesionales con especialización o quienes desempeñen cargos equivalentes en dicha entidad.

2°. Recibir la asignación correspondiente a su clasificación como médico especializado en hematología, oncología clínica, hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica o profesional universitario especializado.

3°. Recibir honorarios que estén a la altura de las condiciones dignas y justas y de la delicada labor médica desarrollada en el ejercicio de la especialidad sin que en ningún caso el profesional se vea obligado a trabajar por debajo de los costos.

4°. Acceder al desempeño de funciones y cargo de dirección, conducción y orientación institucionales, manejo y asesoría dentro de la estructura orgánica del sistema de seguridad social.

5°. Recibir los elementos básicos de trabajo de parte de los órganos que conforman el sistema de seguridad social, para garantizar un ejercicio idóneo y digno de la especialidad.

6°. Disponer de los elementos de protección en la preparación, administración y almacenamiento de los medicamentos citotóxicos.

Artículo 11. *Obligación de contar con especialistas.* Las instituciones pertenecientes al sistema de seguridad Social que ofrecen los servicios de atención a los pacientes con diagnóstico de cáncer, enfermedades hematológicas o enfermedades benignas con comportamiento maligno, deberán prestar dichos servicios por medio de especialistas en el área.

Artículo 12. *Período de amortiguamiento.* Los médicos con supraespecialidad en hematología, oncología clínica y hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y oncología/hematología pediátrica, pero que no han acreditado sus estudios o títulos académicos deben obtener su acreditación por parte del Instituto Nacional de Cancerología y la Sociedad Colombiana de Hematología y Oncología o de la Asociación Colombiana de Hematología y Oncología Pediátrica, en un lapso no superior a un (1) año a partir de la sanción de la presente ley.

Artículo 13. *Programa de acreditación.* EL Ministerio de Educación tendrá a su cargo la reglamentación de un programa de acreditación para todos los especialistas que ejerzan la hematología, oncología clínica, hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica, con el fin de promover la educación continua y garantizar la calidad e idoneidad de los servicios prestados a la comunidad.

Artículo 14. *Organismo consultivo.* A partir de la vigencia de la presente ley y de conformidad con el inciso final del artículo 25 de la Constitución Nacional, la Sociedad Colombiana de Hematología y Oncología, La Asociación Colombiana de Hematología y Oncología Pediátrica y las que en el futuro se conformen con iguales propósitos gremiales, se constituirán como organismos asesores, consultivos y de control del ejercicio de la práctica de la especialidad.

Artículo 15. *Funciones.* La Sociedad Colombiana de Hematología y Oncología y la Asociación Colombiana de Hematología y Oncología Pediátrica tendrán entre otras las siguientes funciones:

a) Actuar como asesor consultivo del Gobierno Nacional en materias de sus especialidades médicas;

b) Actuar como organismo asesor y consultivo del Consejo Nacional del ejercicio de la profesión médica y de instituciones universitarias, clínicas o de salud, que requieran sus servicios y para efectos de representación o control del ejercicio profesional en hematología, oncología clínica, y hematología/oncología clínica;

c) Ejercer vigilancia y contribuir con las autoridades para que la profesión hematología, oncología clínica, y hematología/oncología clínica no sea ejercida por personas no autorizadas y no calificadas legalmente;

d) Propiciar el incremento del nivel académico de sus Asociados promoviendo en unión del Estado Colombiano, de las instituciones educativas, de entidades privadas, de organismos no gubernamentales, mediante foros, seminarios, simposios, talleres, encuentros, diplomados y especializaciones;

e) Vigilar que los centros médicos que ofrecen servicios de hematología y oncología, que conforman el Sistema Nacional de Seguridad Social, cumplan con los requisitos que el Ministerio de Salud establezca con respecto a la prestación de estos servicios y permisos de funcionamiento;

f) Delegar funciones de asesoría, consulta y control en zonas o zonales de la Sociedad Colombiana de Hematología y Oncología;

g) Darse su propio reglamento y asumir las que le llegare a asignar el Estado colombiano o el Consejo Nacional del Ejercicio de la Profesión Médica.

Artículo 16. *Ejercicio ilegal.* El ejercicio de la especialidad en hematología, oncología clínica y hematología/oncología clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología/oncología pediátrica, por fuera de las condiciones establecidas en esta ley se considerará ejercicio ilegal de la medicina.

Artículo 17. *Responsabilidad profesional.* En materia de responsabilidad profesional, los médicos a que hace referencia la presente ley están sometidos a los principios generales de responsabilidad a los profesionales de la salud y la prescripción de sus conductas éticas legales, disciplinarias, fiscal o administrativa, será la que rige para todos los profesionales de la salud y las normas generales.

Artículo 18. *Normas complementarias.* Lo no previsto en la presente ley se regirá por las normas generales para el ejercicio de las profesiones de la salud.

Artículo 19. *Vigencia.* Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

SENADO DE LA REPUBLICA

COMISIÓN SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 3 de agosto de 2001, Proyecto de ley número 158 de 2001 Senado, *por medio de la cual se reglamentan las especialidades médicas de hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología oncológica clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología y se dictan otras disposiciones.* En sesión ordinaria de esta Célula Congresual llevada a cabo el pasado miércoles seis (6) de junio del 2001, se inició con la lectura de la Ponencia para Primer Debate, la consideración del proyecto de ley presentado al Congreso de la República, por el honorable Senador José Jaime Nicholls. Abierto el debate, se procedió a la lectura de la proposición con que termina el informe de ponencia para primer debate, el cual fue aprobado por unanimidad. A continuación, somete a consideración el articulado del proyecto sin modificaciones, el cual es aprobado por unanimidad. Puesto en consideración el Título del proyecto, éste fue aprobado por unanimidad de la siguiente manera sin modificaciones, *por medio de la cual se reglamentan las especialidades médicas de hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología oncológica clínica, hematología pediátrica, oncología pediátrica y hematología y se dictan otras disposiciones*". Preguntada la Comisión si deseaba que el Proyecto tuviera Segundo Debate, esta respondió afirmativamente, siendo designado Ponente para segundo debate el honorable Senador José Ignacio Mesa Betancur.

Término reglamentario. La relación completa del primer debate se halla consignada en el Acta número 20 del seis (6) de junio de 2001.

El Presidente,

Luis Eduardo Vives Lacouture.

El Vicepresidente,

José Jaime Nicholls SC.

El Secretario,

Eduardo Rujana Quintero.

COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
DEL HONORABLE SENADO

Bogotá, D. C., a los dieciocho (18) días del mes de septiembre del dos mil uno (2001), se ordena su publicación en la *Gaceta del Congreso de la República*.

El Presidente,

Luis Eduardo Vives Lacouture.

El Secretario,

Eduardo Rujana Quintero.

CONTENIDO

Gaceta número 520-Viernes 12 de octubre de 2001

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 53 de 2001 Senado, por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el sistema fluvial de Suramérica.....	1
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 25 de 2000 Senado, por la cual se adiciona el contenido del artículo 177 del Código Penal.	6
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 158 de 2000 Senado, por la cual se reglamentan las especializaciones de Hematología, Oncología Clínica, Hematología/Oncología Clínica, Hematología Pediátrica, Oncología Pediátrica y Hematología/Oncología Pediátrica y se dictan otras disposiciones.	8