



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 236

Bogotá, D. C., miércoles, 16 de mayo de 2012

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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, 211 DE 2011 CÁMARA

mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.

Bogotá, D. C., 16 de mayo de 2012

Doctora

SANDRA OVALLE GARCÍA

Secretaria General

Comisión Sexta

Senado de la República

Ciudad

Respetada doctora Sandra:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, presento el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 119 de 2011 Senado, número 211 de 2011 Cámara, *mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.*

Los términos de estudio del proyecto de ley los presento en el siguiente orden:

1. Trámite legislativo

En los términos legales esta iniciativa del legislativo cumplió su trámite reglamentario en la honorable Cámara de Representantes, luego de que fuera presentado por su autor Augusto Posada Sánchez honorable Representante de la Cámara, siendo presentada la ponencia como consecuencia de un estudio completo realizado con los asesores jurídicos, entidades estatales, organismos e instituciones que tienen conocimiento en la materia.

2. Normas constitucionales y legales que soportan el proyecto de ley

Artículo 44 de la Constitución Política:

Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

Artículo 11 de la Constitución Política:

Esta norma superior prescribe la inviolabilidad del derecho a la vida y proscribida la pena de muerte.

Artículo 13 de la Constitución Política:

Artículo 13. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Ley 12 de 1991 (Convención Internacional sobre los Derechos del Niño)

Artículo 3°.

1. En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una conside-

ración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño.

2. Los Estados Partes se comprometen a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas.

3. Los Estados Partes se asegurarán de que las instituciones, servicios y establecimientos encargados del cuidado o la protección de los niños cumplan las normas establecidas por las autoridades competentes, especialmente en materia de seguridad, sanidad, número y competencia de su personal, así como en relación con la existencia de una supervisión adecuada.

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

Artículo 82. Cinturón de Seguridad. Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

Artículo 84. Normas para el transporte de estudiantes. En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que estos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicios.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

3. Contexto general:

De acuerdo con el artículo 44 de nuestra Constitución Política, los menores requieren una especial protección por parte del Estado, en tanto que su vulnerabilidad natural les impide valorar los riesgos a los cuales pueden verse sujetos.

Es así como nuestra honorable Corte Constitucional ha dicho en reiteradas jurisprudencias que “*La consideración del niño como sujeto privilegiado de la sociedad produce efectos en distintos planos. La condición física y mental del menor convoca la protección especial del Estado y le concede validez a las acciones y medidas ordenadas a mitigar su situación de debilidad que, de otro modo, serían violatorias del principio de igualdad (C.P. art. 13)*”.

Dentro de este contexto constitucional que privilegia los derechos de los niños, debe analizarse el Proyecto de ley número 211 de 2011 Cámara mediante la cual se reglamenta la seguridad en el

transporte escolar en el territorio nacional, ya que la seguridad vehicular de los infantes que tienen que desplazarse en transportes escolares debe constituirse en una especial preocupación para el Estado, en tanto que la protección a la vida e integridad personal de los menores es el objetivo primordial de una comunidad políticamente organizada.

Todo Estado Social de Derecho debe otorgar un trato preferencial en favor de aquellos que se encuentran en circunstancias de debilidad manifiesta y que por este hecho no pueden participar en igualdad de condiciones en la elaboración y aprobación de las políticas públicas. Así pues, es loable el que se propugne por políticas de Estado que velen por la protección integral de los niños y adolescentes del país.

Desde la expedición de la Ley 769 de 2002 y el Decreto 805 de 2008, se empezaron a regular algunos temas relacionados con la prestación del servicio de transporte escolar, es por esto que el proyecto de ley que se nos presenta para estudio es de vital importancia, en tanto que profundiza y puntualiza la normatividad sobre la materia.

4. Objeto del proyecto:

Dentro de la estructura del proyecto, el autor plantea al Congreso de la República, en una iniciativa de once (11) artículos mismos que luego del segundo debate en la honorable Cámara de Representantes pasó a trece (13), los cuales se ocupan de las siguientes materias:

1. Servicio de Transporte Escolar: En el proyecto de ley se establece una definición clara de cuáles servicios de transporte pueden ser considerados como transporte escolar, indicando para el efecto quiénes pueden prestar dicho servicio y qué personas pueden ser sus beneficiarias.

2. Requisitos para el Transporte Escolar: Se establecen algunos requisitos de carácter técnico para el transporte escolar de menores de edad, e igualmente se hacen extensivos dichos requisitos al transporte cotidiano de los mencionados menores. Igualmente, se establecen los responsables de sufragar los gastos correspondientes a la consecución de los antedichos implementos técnicos.

3. Registro de Vehículos Escolares, de Servicio Especial y Conductores que presten servicios a estudiantes: Se incorpora dentro del proyecto de ley, una obligación especial para los establecimientos educativos, relacionada con la remisión a las alcaldías de cada municipio, del listado de los vehículos, los documentos que acrediten la propiedad, la licencia de conducción, el SOAT y los nombres de los conductores que presten servicios de transporte escolar a la entidad educativa y/o a los padres de familia de los alumnos adscritos a dicha institución.

4. Acompañantes: En procura del bienestar de los menores, se establece el deber para todo vehículo de servicio público especial que preste el servicio de transporte escolar, de contar con un acompañante que cumpla con unas condiciones mínimas en campos como la conducción, y primeros auxilios.

5. Pliego de modificaciones

Se presentan las siguientes modificaciones al proyecto, en aras de fortalecer el compromiso y obligatoriedad de salvaguardar la integridad física y la vida de los niños y niñas que usan el servicio de transporte escolar en el país.

<p align="center">TEXTO INICIAL DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, NUMERO 211 DE 2011 CÁMARA</p> <p align="center"><i>mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.</i></p>	<p align="center">PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, NÚMERO 211 DE 2011 CÁMARA</p> <p align="center"><i>mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.</i></p>
<p>Artículo 2°. El servicio de transporte escolar se podrá prestar únicamente mediante vehículos automotores de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, de conformidad con lo establecido para el efecto en la Ley 769 de 2002 y demás normas concordantes.</p> <p>Parágrafo 1°. En los municipios de tercera a sexta categoría, el servicio de transporte escolar podrá continuar siendo prestado por personas naturales que dediquen sus vehículos automotores particulares al transporte escolar urbano, siempre y cuando, dichos vehículos automotores particulares cuenten con las autorizaciones administrativas y requisitos de seguridad necesarios para el cumplimiento de esta actividad, conforme a los establecido en la presente ley y demás normas que regulen la materia.</p> <p>Parágrafo 2°. Las empresas de servicio público especial y las personas naturales de que trata el presente artículo, así como las instituciones educativas para las cuales dichas personas presten el servicio de transporte escolar, deberán constatar, de acuerdo con la información que para el efecto arroje en forma oportuna y gratuita el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, Simit, que los conductores encargados de la prestación del servicio de transporte escolar se encuentran a paz y salvo en el pago de las multas y sanciones por infracciones de tránsito que les hayan sido impuestas.</p> <p>Parágrafo 3°. Se exceptúa de lo previsto en este artículo el servicio de transporte escolar rural.</p>	<p>Artículo 2°. El servicio de transporte escolar se podrá prestar únicamente mediante vehículos automotores de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, de conformidad con lo establecido para el efecto en la Ley 769 de 2002 y demás normas concordantes.</p> <p>Parágrafo 1°. En los municipios de tercera a sexta categoría, el servicio de transporte escolar podrá continuar siendo prestado por personas naturales que dediquen sus vehículos automotores particulares al transporte escolar urbano, siempre y cuando, dichos vehículos automotores particulares cuenten con las autorizaciones administrativas y requisitos de seguridad necesarios para el cumplimiento de esta actividad, conforme a los establecido en la presente ley y demás normas que regulen la materia.</p> <p>Parágrafo 2°. Las empresas de servicio público especial y las personas naturales de que trata el presente artículo, así como las instituciones educativas para las cuales dichas personas presten el servicio de transporte escolar, deberán constatar, de acuerdo con la información que para el efecto arroje en forma oportuna y gratuita el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, SIMIT, que los conductores encargados de la prestación del servicio de transporte escolar se encuentran a paz y salvo en el pago de las multas y sanciones por infracciones de tránsito que les hayan sido impuestas.</p> <p>Parágrafo 3°. <u>Se exceptúa de lo previsto en este artículo el servicio de transporte escolar rural, no obstante dicha excepción los prestadores del servicio de transporte escolar está en la obligación de prestar dicho servicio conservando las garantías de seguridad mínimas que amparen el traslado sano y salvo de los ocupantes, la inobservancia de dicha obligación acarreará las sanciones de ley.</u></p>
<p>Artículo 3°. Requisitos para la prestación del servicio de Transporte Escolar. Para la prestación del servicio de transporte escolar, se deberán, de acuerdo con la edad de los pasajeros, cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>1. Para el transporte escolar de menores hasta dos (2) años de edad, el desplazamiento podrá realizarse, o bien en una silla especial de retención para bebés, orientada en la parte trasera del vehículo y que podrá ser suministrada por los padres o acudientes del menor, o bien en los brazos de una persona adulta, siempre y cuando ambos, tanto menor como adulto, se ubiquen en la silla trasera del automotor.</p> <p>2. Para el transporte escolar de menores entre tres (3) y nueve (9) años de edad, el desplazamiento deberá realizarse en vehículos que cuenten con cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando la banda diagonal por debajo de los hombros.</p> <p>3. Para el transporte escolar de los menores entre diez (10) y dieciocho (18) años de edad, los vehículos de servicio público especial deberán contar con cinturones de seguridad de dos o más puntos, cuyo uso será obligatorio para los pasajeros.</p>	<p>Artículo 3°. Requisitos para la prestación del servicio de Transporte Escolar. Para la prestación del servicio de transporte escolar, se deberán, de acuerdo con la edad de los pasajeros, cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>1. Para el transporte escolar de menores hasta dos (2) años de edad, el desplazamiento podrá realizarse, o bien en una silla especial de retención para bebés, orientada en la parte trasera del vehículo y que podrá ser suministrada por los padres o acudientes del menor, o bien en los brazos de una persona adulta, siempre y cuando ambos, tanto menor como adulto, se ubiquen en la silla trasera del automotor y usando el respectivo cinturón de seguridad.</p> <p>2. Para el transporte escolar de menores entre tres (3) y nueve (9) años de edad, el desplazamiento deberá realizarse en vehículos que cuenten con cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando la banda diagonal por debajo de los hombros.</p> <p>3. Para el transporte escolar de los menores entre diez (10) y dieciocho (18) años de edad, los vehículos de servicio público especial deberán contar con cinturones de seguridad de dos o más puntos, cuyo uso será obligatorio para los pasajeros.</p>
<p>Artículo 10. Estándares. Para los distritos y municipios de categoría especial, primera y segunda categoría, se entenderá que los dispositivos como sillas infantiles y elevadores para vehículos deben cumplir con alguno de los estándares internacionales aprobados por la Unión Europea (norma EUR 44/04), o por los adoptados por los Estados Unidos de América (normas FMVSS 208 y 213 NHTSA).</p> <p>Parágrafo: Se exceptúa de lo previsto en este artículo el transporte escolar rural.</p>	<p>Artículo 10. Estándares. Para los distritos y municipios de categoría especial, primera y segunda categoría, se entenderá que los dispositivos <u>como sillas infantiles, elevadores y cinturones de seguridad para vehículos, deben cumplir con alguno de los estándares, del orden nacional la NTC 1570 con sus respectivas actualizaciones, del orden internacional, aprobados por la Unión Europea (norma EUR 44/04), o por los adoptados por los Estados Unidos de América (normas FMVSS 208 y 213 NHTSA).</u></p> <p>Parágrafo: <u>Los prestadores del servicio de transporte escolar rural, determinado en la presente ley, están en la obligación de prestar dicho servicio conservando las garantías de seguridad mínimas que amparen el traslado sano y salvo de los ocupantes, la inobservancia de dicha obligación acarreará las sanciones de ley.</u></p>

<p style="text-align: center;">TEXTO INICIAL DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, NÚMERO 211 DE 2011 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.</i></p>	<p style="text-align: center;">PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, NÚMERO 211 DE 2011 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.</i></p>
<p>Artículo 11. Transporte escolar rural, fluvial y otros. Los alcaldes de los municipios donde se preste el servicio de transporte escolar rural, transporte escolar fluvial o cualquiera otra modalidad de transporte escolar propia de la región, deberán, dentro del plazo de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentar lo referente a la seguridad en el transporte escolar de que trata esta normativa, atendiendo para ello a las condiciones especiales de su municipio.</p>	<p>Artículo 11. Transporte escolar rural, fluvial y otros. Los alcaldes de los municipios donde se preste el servicio de transporte escolar rural, transporte escolar fluvial o cualquiera otra modalidad de transporte escolar propia de la región, deberán, dentro del plazo de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentar lo referente a la seguridad en el transporte escolar de que trata esta normativa, atendiendo para ello a las condiciones especiales de su municipio, <u>la normatividad vigente y la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia Puertos y Transporte.</u></p>

Proposición

Con fundamento en los términos anteriormente expuestos me permito rendir ponencia positiva al **Proyecto de ley número 119 de 2011 Senado, número 211 de 2011 Cámara, mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional**, y aprobar en primer debate dicho proyecto con el pliego de modificaciones y el texto definitivo presentados.

De la honorable Senadora:

Olga Lucía Suárez M.,
Senadora de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, 211 DE 2011 CÁMARA

*mediante la cual se reglamenta la seguridad
en el transporte escolar en el territorio nacional.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Definición. Entiéndase por transporte escolar, el traslado sano y salvo, en vehículo automotor, en forma permanente y exclusiva y bien sea a título oneroso o gratuito, de menores de edad que se encuentren cursando en instituciones educativas de carácter público o privado, cualquier nivel de educación preescolar, básica o media.

Artículo 2°. El servicio de transporte escolar se podrá prestar únicamente mediante vehículos automotores de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, de conformidad con lo establecido para el efecto en la Ley 769 de 2002 y demás normas concordantes.

Parágrafo 1°. En los municipios de tercera a sexta categoría, el servicio de transporte escolar podrá continuar siendo prestado por personas naturales que dediquen sus vehículos automotores particulares al transporte escolar urbano, siempre y cuando, dichos vehículos automotores particulares cuenten con las autorizaciones administrativas y requisitos de seguridad necesarios para el cumplimiento de esta actividad, conforme a lo establecido en la presente ley y demás normas que regulen la materia.

Parágrafo 2°. Las empresas de servicio público especial y las personas naturales de que trata el presente artículo, así como las instituciones educativas para las cuales dichas personas presten el servicio de transporte escolar, deberán constatar, de acuerdo con la información que para el efecto arroje en forma oportuna y gratuita el Sistema Integrado de Información sobre

las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, SIMIT, que los conductores encargados de la prestación del servicio de transporte escolar se encuentran a paz y salvo en el pago de las multas y sanciones por infracciones de tránsito que les hayan sido impuestas.

Parágrafo 3°. Se exceptúa de lo previsto en este artículo el servicio de transporte escolar rural, no obstante dicha excepción los prestadores del servicio de transporte escolar está en la obligación de prestar dicho servicio conservando las garantías de seguridad mínimas que amparen el traslado sano y salvo de los ocupantes, la inobservancia de dicha obligación acarreará las sanciones de ley.

Artículo 3°. Requisitos para la prestación del servicio de Transporte Escolar. Para la prestación del servicio de transporte escolar, se deberá de acuerdo con la edad de los pasajeros, cumplir los siguientes requisitos:

1. Para el transporte escolar de menores hasta dos (02) años de edad, el desplazamiento podrá realizarse, o bien en una silla especial de retención para bebés, orientada en la parte trasera del vehículo y que podrá ser suministrada por los padres o acudientes del menor, o bien en los brazos de una persona adulta, siempre y cuando ambos, tanto menor como adulto, se ubiquen en la silla trasera del automotor y usando el respectivo cinturón de seguridad.

2. Para el transporte escolar de menores entre tres (03) y nueve (09) años de edad, el desplazamiento deberá realizarse en vehículos que cuenten con cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando la banda diagonal por debajo de los hombros.

3. Para el transporte escolar de los menores entre diez (10) y dieciocho (18) años de edad, los vehículos de servicio público especial deberán contar con cinturones de seguridad de dos o más puntos, cuyo uso será obligatorio para los pasajeros.

Artículo 4°. Cinturón de Seguridad. Los vehículos que presten servicios de transporte especial de estudiantes, deberán contar con cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio, así:

1. Las sillas que no cuenten con otras sillas adelante, tendrán cinturones de seguridad de tres (3) puntos;

2. Las sillas restantes podrán llevar cinturones de seguridad de dos (2) puntos.

Artículo 5°. Dispositivo. Todos los vehículos que presten el servicio de transporte escolar deberán contar obligatoriamente con dispositivos sonoros en su interior y luminosos en su exterior, que permitan una

rápida identificación, por parte de los pasajeros, autoridades y demás ciudadanos, de la transgresión de los límites permitidos de velocidad (sesenta kilómetros por hora) o de la apertura de las puertas.

Parágrafo 1°. Los dispositivos instalados deberán contar con un sistema en el cual queden registrados los tiempos en los cuales se sobrepasen los límites de velocidad y los niveles que fueron alcanzados.

Durante las revisiones técnico-mecánicas efectuadas a los vehículos que presten el servicio de transporte escolar y/o en cualquier momento, por parte de las autoridades de tránsito, se deberá verificar que los automotores cuentan con los dispositivos de que trata este artículo y que los mismos se encuentran funcionando correctamente. En caso de que se verifique alguna falencia sobre la instalación y funcionamiento, o se evidencie la transgresión de los límites de velocidad permitidos, de acuerdo con el histórico de registros con que cuentan los dispositivos a que se ha venido haciendo alusión, las autoridades deberán proceder a imponer las sanciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre o en la normatividad que para el efecto sea aplicable.

Parágrafo 2°. El dispositivo sonoro deberá ser instalado en la cabina de los pasajeros y no podrá producir señales acústicas que superen los límites permitidos. El dispositivo luminoso deberá ubicarse tanto en la parte superior delantera del vehículo como en la parte superior trasera y deberá emitir señales de color azul con una intensidad igual a la de la luz media de las farolas exteriores delanteras del automotor.

Los dispositivos luminosos deberán tener unas dimensiones no inferiores a veinte (20) centímetros de alto y cubrir mínimo el sesenta por ciento (60%) del ancho del vehículo.

Artículo 6°. Comunicación. Todo vehículo que preste el servicio de transporte escolar deberá estar en contacto permanente con la empresa para la cual presta sus servicios y suministrar su número de dispositivo de comunicación a los padres y acudientes de los menores beneficiarios del servicio.

Parágrafo: El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo o el no dar respuesta al llamado de los padres o acudientes de los menores, podrá sancionarse con multa por parte de la autoridad de tránsito competente.

Artículo 7°. Registro de vehículos de servicio público especial que presten servicios de transporte escolar. Los establecimientos educativos públicos y privados, remitirán a las Alcaldías de cada municipio o a la entidad que le corresponda el manejo del transporte, tránsito y movilidad, un listado en medio impreso y magnético de los vehículos y nombres de los conductores que presten, a través de contrato, sus servicios al establecimiento educativo y/o a los padres de familia. Deberán guardar además de lo anterior, la matrícula, SOAT, revisión técnico-mecánica de los vehículos, el documento de identificación, licencia de conducción y certificado de antecedentes penales de cada uno de los conductores.

Parágrafo 1°. Para efectos del registro de los vehículos y conductores que prestan el servicio de transporte escolar a los establecimientos educativos, estos deberán remitir el respectivo listado el primer día hábil del calendario académico.

En los eventos en que se presenten cambios en los vehículos prestadores del servicio o en los conductores, el establecimiento educativo deberá actualizar el registro, remitiendo el listado respectivo dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de la modificación.

Artículo 8°. Acompañantes. Todo vehículo de servicio público especial que preste el servicio de transporte escolar, deberá contar con un acompañante que cumpla con las siguientes condiciones:

1. Tener más de veintiún (21) años.
2. Tener licencia de conducción vigente.
3. Aprobar un curso de capacitación en conocimientos de primeros auxilios y manejo de menores.
4. Inexistencia de antecedentes penales, por delitos que atenten contra la libertad individual y pudor sexual, la vida e integridad personal y seguridad personal.

Parágrafo. Los acompañantes de transporte escolar en cada vehículo, deberán asegurarse del uso de los cinturones de seguridad y/o de las sillas infantiles y de sujeción, antes del inicio del recorrido y hasta su finalización.

Artículo 9°. Escolares con movilidad reducida. Los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, deberán contar al ingreso del vehículo, con asientos adecuados para el transporte de escolares con movilidad reducida. Asimismo, tendrán un lugar para el traslado de sillas de ruedas, muletas u otros accesorios, a fin de que no se obstaculice la entrada al interior del automotor.

Artículo 10. Estándares. Para los distritos y municipios de categoría especial, primera y segunda categoría, se entenderá que los dispositivos como sillas infantiles, elevadores y cinturones de seguridad para vehículos deben cumplir con alguno de los estándares, del orden nacional la NTC 1570 con sus respectivas actualizaciones, del orden internacional aprobados por la Unión Europea (norma EUR 44/04), o por los adoptados por los Estados Unidos de América (normas FMVSS 208 y 213 NHTSA).

Parágrafo: Los prestadores del servicio de transporte escolar rural, determinado en la presente ley, están en la obligación de prestar dicho servicio conservando las garantías de seguridad mínimas que amparen el traslado sano y salvo de los ocupantes, la inobservancia de dicha obligación acarreará las sanciones de ley.

Artículo 11. Transporte escolar rural, fluvial y otros. Los alcaldes de los municipios donde se preste el servicio de transporte escolar rural, transporte escolar fluvial o cualquiera otra modalidad de transporte escolar propia de la región, deberán, dentro del plazo de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentar lo referente a la seguridad en el transporte escolar de que trata esta normativa, atendiendo para ello a las condiciones especiales de su municipio, la normatividad vigente y la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia Puertos y Transporte.

Artículo 12. Responsabilidad solidaria. Las instituciones educativas y los propietarios de las mismas serán solidaria e ilimitadamente responsables con el conductor, empresa transportadora y propietario del automotor que tenga administración sobre el vehículo, por los daños causados en virtud de la

responsabilidad civil contractual o extracontractual generada por la actividad del transporte escolar.

Artículo 13. Vigencia y derogatorias. La presente ley entrará a regir tres (3) meses después de su promulgación y derogará en lo pertinente las normas que le sean contrarias.

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 186 DE 2011 SENADO Y 018 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se establece la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia.

Doctor

EFRAIN CEPEDA SANABRIA

Presidente

Comisión Cuarta

Senado de la República

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 186 de 2011 Senado y 018 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se establece la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia.*

Señor Presidente:

En atención a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Cuarta del Senado de la República y con fundamento en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, en los siguientes términos.

Antecedentes

La presente iniciativa, fue presentada a consideración del Congreso de la República por los honorables Representantes a la Cámara Pedro Pablo Pérez Puerta y Manuel Antonio Carebilla Cuéllar, encaminado a la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia. Teniendo en cuenta que ya surtió el trámite correspondiente en la Cámara de Representantes, con ponencia de los honorables Representantes Álvaro Pacheco Álvarez, en calidad de coordinador; y Jaime Alonso Vásquez Bustamante y Óscar Humberto Henao Martínez en calidad de Ponentes.

Objeto del proyecto

El objeto de este proyecto de ley es establecer y crear los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia, en el cual se incluyan a los departamentos de Arauca, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Vaupés, Vichada; Amazonas, Caquetá, Putumayo, y los cuales se realizarán cada dos años a partir de 2012.

Fundamentos jurídicos

Uno de los fines esenciales del Estado es garantizar la recreación y el ejercicio del deporte por parte de todos los ciudadanos.

Constitución Política:

• El artículo 52, modificado por el artículo 1º del Acto Legislativo 02 de 2000, consagra:

“**Artículo 52.** El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas, tiene como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación forman parte de la educación y constituye gasto público social.

Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.

El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberá ser democrática”.

Leyes:

• La Ley 5ª de 1992 (Reglamento Interno del Congreso) dispone en su artículo 140 que la iniciativa legislativa puede tener su origen en las Cámaras Legislativas, y en tal sentido, el mandato legal dice:

“**Artículo 140. Iniciativa Legislativa.** Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas”.

• El artículo 14 de la Ley 115 de 1994, en desarrollo del mandato constitucional anteriormente citado, a su vez dispone:

“**Artículo 14. Enseñanza obligatoria.** En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrecen educación formal es obligatoria en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con:

(...)

b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;”

Conclusiones

En la Exposición de Motivos del presente proyecto de ley que se presenta, sobre los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia, no se pretende en nada que los departamentos que hacen parte de tan importante región, no participen de los juegos nacionales que se celebran en el país permanentemente, si no por el contrario, lo que se busca con ellos es que el gran componente humano pueda competir con mayor decoro en tan importantes justas deportivas y no pase lo que siempre ha sucedido que por su bajo nivel deportivo siempre las delegaciones quedan relegadas a las últimas posiciones. Creando un certamen competitivo para esas regiones olvidadas, no solo en el aspecto social sino también cultural, hará que a futuro nuestros deportistas representan con mayor decoro tan bella parte de la geografía colombiana.

Poder incentivar a nuestros jóvenes en diversas competencias y disciplinas deportivas como: atletismo, baloncesto, fútbol, fútbol de salón (que tanta gloria le dio a nuestro país en certámenes internacionales), voleibol, coleo, y, en general, los juegos autóctonos de tan bella región. Esto hará que estos deportistas se proyecten para competencias no solo de carácter interno, sino también foráneo.

Los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia generan bienestar y desarrollo social para dichas regiones, puesto que se establece no solo el mejoramiento de la infraestructura deportiva, sino también vial y hotelera, entre otras; amén del aumento y auge del turismo, que conlleva la celebración de dichos eventos para los municipios donde se lleva a cabo tan importantes juegos. Este mejoramiento de la infraestructura ayudaría a elevar el nivel deporti-

vo de los competidores, puesto que podrían disponer de infraestructuras similares a la de deportistas de departamentos que tienen un alto rendimiento, tales como Antioquia, Valle, Atlántico, Cundinamarca y Bogotá, entre otros.

Proposición:

Por las anteriores consideraciones solicito, muy comedidamente a la Comisión Cuarta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de ley número 186 de 2011 Senado, *por medio de la cual se establece la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia*.

Rodrigo Villalba Mosquera,
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 018 DE 2011 CÁMARA Y 186 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se establece la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia.

El Congreso de la República
DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia establece y crea los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia, conformadas por los departamentos de Arauca, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Vaupés, Vichada, Amazonas, Caquetá y Putumayo, evento que se realizará cada dos años a partir de 2012, sin que interfiera con la realización de los Juegos Nacionales ya establecidos.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para apropiarse las partidas presupuestales necesarias para la construcción, mejoramiento y adecuación de los escenarios deportivos, en cumplimiento de la celebración de los juegos contemplados en esta ley.

Artículo 3°. La Nación – Ministerio de Cultura por sí mismo o a través de sus entidades adscritas y/o vinculadas y los departamentos de la Orinoquia y Amazonia podrán disponer: El primero por el Sistema General de Participación y los segundos de sus propios recursos un porcentaje para la celebración de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia.

Artículo 4°. Las Entidades Descentralizadas del orden departamental y municipal podrán de sus recursos implementar la construcción, mejoramiento y adecuación de sedes que permitan fortalecer la infraestructura para la celebración de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia.

Artículo 5°. La sede principal de los juegos podrá ser rotativa en los municipios de los departamentos que conforman la Orinoquia y la Amazonia.

Parágrafo. El departamento al que le corresponda la sede de la realización de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia tendrá bajo su responsabilidad la organización, planeación y ejecución de los juegos en mención con el acompañamiento del Instituto Colombiano para la Recreación y el Deporte (Coldeportes).

En la realización de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia, se contemplarán todas las disciplinas del deporte, así como los juegos autóctonos donde se desarrollen estos.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 226 DE 2012 SENADO, 027 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración de los cien años de la Institución Educativa “Instituto Técnico” en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca, se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

RESEÑA HISTÓRICA:

El 3 de abril del año 1913 y a través del Proyecto de Ordenanza número 13 de 1913, presentado por el Diputado Marcial Lemus Nates, nace a la vida jurídica la hoy denominada “Institución Educativa Instituto Técnico” de carácter público, en el municipio de Santander de Quilichao, en el departamento del Cauca, vale decir que Santander de Quilichao, Cauca, significa “Tierra de Oro”, verde y alegre, inspiradora de sueños de la cual nos sentimos orgullosos; la cual descubrió al mundo las luces de sol de una majestuosa institución de formación secundaria que le dio respuesta, recogió el sentir y respondió a las necesidades de los moradores que la aclamaban, de ahí la importancia de resaltar aquellos acontecimientos que se empiezan a vislumbrar a partir del Proyecto de ordenanza mencionado, pues se impulsa el proyecto de creación de un centro educativo capaz de formar a niños y jóvenes en los principios éticos, morales y científicos que regían el orden social, político, económico y cultural de nuestra nación y específicamente del departamento del Cauca, cuya visión era y seguirá siendo proyectar al municipio de Santander de Quilichao, hacia el siglo XXI asumiendo los retos de la modernidad, que debía satisfacer las demandas de capacitación para las exigencias de mano de obra que estaba requiriendo la organización de la economía local, regional y nacional.

En esta fecha se inicia una larga y fructífera carrera que rápidamente lo coloca en un pedestal de logros y éxitos que lo lleva a ser considerado entre los mejores 100 colegios a nivel nacional, reconocimiento que se refleja en las distinciones a los mejores bachilleres otorgados por entidades como Coltejer, Eco-petrol, Andrés Bello y se recordarán por siempre a estudiantes como Jairo Renán Flórez Hurtado, Lyda Sabogal Paz, Renzo Mina, Arcelio Ararath Guazá, Néstor Racines Carabalí, Diana Patricia Ocampo Holguín, Richard Navia, entre otros, los cuales fueron galardonados en ceremonias especiales entre los mejores Bachilleres de Colombia.

Un merecimiento para destacar es el caso del científico Samir Alberto Medina Perlaza quien a los trece (13) años recibe su título de bachiller y rápidamente escala peldaños en su formación profesional que lo lleva a la Universidad del Cauca, luego a la ciudad de Bogotá a especializarse y de allí un gran salto hacia los Estados Unidos a seguir cualificándose y por último al continente europeo (Francia) donde sus investigaciones han sido reconocidas en diversos eventos de la ciencia que lo tienen ya en el sitio de los mejores científicos jóvenes de nuestro país y así podríamos decir que la lista es interminable y se corre el riesgo de ser excluyente al enumerar puntualmente a los hijos de esta institución, pues no solo sus exalumnos han hecho parte de esta historia, también sus docentes, rectores y benefactores han contribuido a su grandeza.

A lo largo de los años formó así generaciones de profesionales que hoy ocupan posiciones importantes en el país y en el exterior y que le han respondido a la Nación y han contribuido a hacer de Colombia un país más justo y solidario, un ejemplo de ellos es el señor Eduardo Rengifo Villamil, profesor de Español, Literatura y Francés, amante de la política desde la cual contribuyó como Representante del departamento al proceso de nacionalización de la institución mediante la Ley 75 de 1944 sancionada por el presidente Alfonso López Pumarejo en su segundo gobierno, Fernando Galarza insigne educador quilichagüño, galardonado con la medalla al mérito educativo concedida por el departamento del Cauca en el año 1973 y la exaltación municipal con el Samán de Oro como personaje ilustre de la localidad. De igual manera muchos profesores y rectores han sido objeto de reconocimientos a nivel departamental y municipal como es el caso de Maximiliano Tello Muñoz, profesor y exrector de la Universidad del Cauca; Efraín Villamil Rengifo, profesor y segundo rector de la institución, Rafael Tello R., primer rector; Jorge Rivas Molano, rector por dos ocasiones y galardonado a nivel nacional con la medalla Camilo Torres al igual que don Guillermo Valencia Tello en el año 1972, exrepresentante a la Cámara doctor Eduardo Rengifo Villamil, exalcaldes recientes como los doctores Aldemar Ríos Bermúdez, Arnaldo Idrobo Lalinde, Ricardo Cifuentes Guzmán, William Ortiz Ararat, Carlos Julio Bonilla Soto, hoy Representante a Cámara por el Departamento del Cauca, y el actual alcalde del Municipio de Santander de Quilichao, Cauca, Juan José Fernández Mera.

Y así podríamos mencionar a los demás personajes ilustres y rectores de la Institución que sin duda han dejado una huella imborrable en el corazón de la institución y en el de todos y cada uno de sus alumnos como lo son Guillermo Valencia, Jorge Isaac Rivas Molano, Raimundo Rodríguez Gasca, Jesús María Guetia, Ernesto Villegas y Luz Edilma Banguero de Tegue.

De igual manera, no se puede desconocer la importancia social de la institución al aportar líderes que en un momento de la historia del país fueron actores protagónicos de hechos que impulsaron la creación de grupos gestores del sentimiento local al impulsar la creación del movimiento cívico que lideró grandes gestas en pro de buscar nuevos escenarios de participación en el espectro cerrado de la coalición liberal conservadora gestada por el acuerdo del Frente Nacional. Muchos de esos dirigentes se encuentran brindando al municipio y al país sus valiosos aportes en la consolidación de la democracia ya sea como docentes, rectores, funcionarios públicos o profesionales independientes.

Finalmente podríamos decir que, a partir del 26 de abril de 2004 y bajo la dirección del Coordinador Ernesto Villegas, la institución pasó a ser denominada legalmente Institución Educativa "Instituto Técnico", integrada en la Sede Principal por las jornadas mañana, tarde y noche con una población escolar de 1.800 estudiantes con el propósito de brindar igualdad de oportunidades a niños y niñas para lo cual se creó la jornada femenina pues anteriormente solo existía jornada masculina y teniendo en cuenta las condiciones del adulto mayor y/o trabajador se crea también la jornada nocturna. En la actualidad se cuenta con un total de 3.300 estudiantes distribuidos en las jornadas Mañana con 441 alumnos masculinos y 525 femeninas,

en la jornada de la Tarde con 388 alumnos masculinos y 377 femeninas, en la noche 62 masculinos y 66 femeninas, también cuenta con tres (3) Sedes auxiliares a saber: Sede Rafael Tello con 280 masculinos y 209 femeninas, Sede José Edmundo Sandoval 203 masculinos y 205 femeninas, y Sede Francisco de Paula Santander con 236 masculinos y 217 femeninas, los cuales son orientados con un alto nivel de aprendizaje, prueba de ello, es el nivel Muy Superior alcanzado en las Pruebas de Estado y la participación como ponentes en los foros nacionales 2007 y 2008 convocados por el Ministerio de Educación Nacional, en Bogotá. También cabe resaltar que el plan de Mejoramiento Institucional se encuentra fundamentado en la Ley 115 de 1994 y sus Decretos Reglamentarios, la Ley 715 de 2001 y Decreto 1290 de 2009, el cual ha sido reconocido como una experiencia significativa por el Ministerio de Educación Nacional.

En la actualidad, hablar de la institución educativa Instituto Técnico es hablar del proceso educativo que establece los Planes de Mejoramiento mediante la conformación de los Equipos de Gestión de la Calidad Institucional encargados de direccionar el aporte de cada uno de los estamentos, al logro de los objetivos propuestos, situación que transforma la realidad administrativa de la institución al incorporar los elementos de la planeación estratégica, proceso que se encuentra liderado por la Magíster Luz Edilma Banguero de Tegüé quien asume actualmente la directriz de dicha institución a partir del año 2006, momento a partir del cual se logra la creación de la Orientación Escolar, la cual apoya los procesos de calidad y convivencia institucional para la supervisión de todos los 3.300 estudiantes que se encuentran matriculados.

Es necesario resaltar que en la implementación de las Políticas Nacionales de Educación, el componente de calidad establece al departamento del Cauca como uno de los seleccionados para recibir la capacitación de una Misión Cubana que tendrá gran repercusión en los procesos de mejoramiento de la calidad, tanto a nivel administrativo como pedagógico y en la consolidación de una comunidad educativa fuerte y comprometida con el horizonte institucional.

De ahí que su administración se ve enmarcada por el alcance de logros bien importantes como la clasificación de la institución educativa en el nivel Muy Superior en las pruebas Icfes en el año 2006, el reconocimiento a nivel nacional como Modelo de Gestión Escolar Significativo, en el año 2007; reconocimiento del Sistema de Evaluación como muy significativo a nivel nacional, estas dos experiencias participaron en los foros educativos nacionales convocados por el Ministerio de Educación, en representación del departamento del Cauca, eventos realizados en Bogotá y durante los años 2007 y 2008, respectivamente, el merecimiento de sus estudiantes destacados a becas otorgadas por prestigiosas universidades del país, cual es el caso de los estudiantes Yesid Yalanda Muelas, Diego Pineda Camero, Cindy Sandoval Sandoval, Silvia Vanessa Gironza y otros que han dejado en alto los colores de la institución.

JUSTIFICACIÓN

Para evaluar la viabilidad jurídica de este proyecto de ley, el mismo debe estar acorde con las normas superiores en la determinación del gasto público que hacen referencia a las disposiciones que nos competen a este respecto. Según lo consagrado en la

Constitución Política de Colombia de 1991, en los artículos 150 numeral 9, 151, 154, 287, 288 y 355; Las Leyes 38 de 1989, 179 de 1994 y 225 de 1995, compiladas por el Decreto 111 de 1996 que define el Estatuto Orgánico del Presupuesto.

Con el fin de evitar diferencias en cuanto a la aprobación o no de la presente iniciativa, es preciso resaltar lo siguiente: 1. Las leyes de Honores no tienen trámite constitucional especial, ya que surten el procedimiento ordinario que se exige a las generalidades de la ley, contenidos en los artículos 204 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, que se refieren a especialidades en el proceso legislativo ordinario, no incluyen peculiaridad de trámite alguno por una Ley de Honores. 2. Los congresistas tienen iniciativas en el gasto, pero no en el presupuesto General de la Nación, vemos que en Sentencia C-554 de 2005, la Corte reafirmó la competencia del Congreso para decretar los gastos públicos (artículo 150 numeral 11). El Congreso, en efecto, es quien tiene por regla general la iniciativa en materia de gastos y excepcionalmente el Gobierno Nacional.

El principio de la legalidad del Gasto Público supone la existencia del Gasto Público supone la existencia de competencias concurrentes entre el Congreso y el Gobierno, sabemos que le corresponde al Congreso la ordenación del gasto propiamente dicho, mientras que al Gobierno compete la decisión libre y autónoma de la incorporación de tales gastos al Presupuesto General de la Nación, es de aclarar de forma precisa que no estamos fijando un deber perentorio para el Gobierno, sino que hemos respetado su autonomía constitucional, artículos 346 y 347 de la Carta 347 de la Carta Política y Legal (artículo 39 del Estatuto Orgánico de Presupuesto) para determinar las apropiaciones del gasto.

En cuanto a su justificación consideramos que por el alto nivel de calidad de la Institución, podemos concluir que para continuar el desarrollo de la gran labor que esta institución representa para los caucanos y específicamente para las generaciones futuras, es necesario reafirmar en la consolidación de una educación centrada en valores ciudadanos, embellecimiento y cuidado de la infraestructura física y el ambiente, formación humana, científica y tecnológica de calidad y con una intencionalidad de masificación del uso de las tecnologías de la información, que la pongan acorde con las exigencias de la Sociedad del conocimiento, es así como cuenta hoy con un grupo de docentes comprometidos en la dinámica y crecimiento académico; con una estructura curricular integrada e interdisciplinaria.

El Plan de Mejoramiento Institucional se encuentra fundamentado en la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, la Ley 715 de 2001 y Decreto 1290 de 2009 en donde se busca la formación integral del educando que se refleje en excelentes resultados académicos, actitudes, valores y comportamientos ciudadanos acordes con la misión y visión institucionales.

Por esto y pensando en miras al futuro y próxima a cumplir los cien años de servicio a la comunidad municipal, regional, nacional e internacional se considera necesario aprobar la viabilidad de este proyecto para rendirle un homenaje a esta institución educativa en sus cien años, la cual se proyecta a fortalecer sus procesos para seguir incidiendo en

el liderazgo local desde los ámbitos académico, formativo, laboral, tecnológico y científico, para lo cual sueña y trabaja por tener escenarios deportivos propios, tecnologías actualizadas en las aulas de clase al servicio de docentes y estudiantes, una aula múltiple dotada y terminada, con sus respectivas salas de audiovisuales, reconstrucción de aulas de clase deterioradas, cerramiento de la sede principal, para lo cual es necesario el concurso de todas las fuerzas vivas de la población, el esfuerzo para consolidar un verdadero pacto de paz y convivencia, pues la región ha sido un gran ejemplo de población pujante, cívica, de espíritu ancestral y emprendedor que surgió con una dinámica muy diferente a la de otros municipios que tuvieron su fundación y es hora de reivindicar su pasado, mejorando el presente para augurar un futuro próspero que ubique al municipio como el puerto seco de mayor importancia en la región y con este proyecto, nuestra Institución seguirá comprometida hasta la consolidación de una nación desarrollada, competitiva sostenible y sustentable.

La institución educativa “Instituto Técnico” ha estado y estará empeñada en consolidar altos y excelentes niveles de formación académica tecnológica y humana de sus estudiantes y ante su alto nivel de aprendizaje consideramos que la institución educativa “Instituto Técnico”, de Santander de Quilichao, Cauca, carece de algunas herramientas pedagógicas, dependencias y de la infraestructura adecuada para un óptimo funcionamiento, como también de elementos necesarios para la formación de los niños y niñas. Por lo anterior, se hace necesario que el Congreso de la República incluya en su presupuesto partidas que garanticen el mejoramiento de la institución, en busca de elevar los niveles de calidad de la educación en el municipio de Santander de Quilichao, Cauca, y garantice la solución a estas necesidades prioritarias mediante este Proyecto, a fin de autorizar al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación en sus vigencias inmediatas y subsiguientes o bien para impulsar a través del sistema nacional de cofinanciación las apropiaciones necesarias que permitan la ejecución de ciertas obras de bajo presupuesto, vitales para el futuro de la Institución Educativa “Instituto Técnico”, en el municipio de Santander de Quilichao, del departamento del Cauca, como son: Terminación del aula máxima, Construcción de aulas y Baterías sanitarias, Dotación de tableros electrónicos para 25 aulas de clase y Dotación de mobiliario y equipos para sala de audiovisuales.

La iniciativa contiene 4 artículos, los cuales se encargan de vincular a la Nación a la celebración de los 100 años de fundación de la Institución Educativa “Instituto Técnico”, en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca. Así mismo, se autoriza al Gobierno Nacional para que de conformidad con los artículos 334, 341 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, la Ley 715 de 2001 se incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones necesarias para financiar los proyectos en la Institución Educativa “Instituto Técnico” ya mencionados.

Se hace claridad de que la única modificación al proyecto inicial aprobado en la honorable Cámara de Representantes está en el artículo 3º, el cual quedará así: **“Artículo 3º. Autorízase al Gobierno Nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento a la**

presente ley, lo anterior previa inscripción de los proyectos en el banco de programas y proyectos de los entes territoriales, en el Ministerio de Educación Nacional y en el Departamento Nacional de Planeación, para efectos de lograr asignación de recursos del Presupuesto Nacional, ya sea vía Ministerio de Educación Nacional y/o Fondo Nacional de Regalías y en cumplimiento de las demás disposiciones legales.”.

Proposición:

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, se rinde ponencia favorable para primer debate el Proyecto de ley número 226 de 2012 Senado, 027 de 2011 Cámara con modificaciones, *por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración de los 100 años de la Institución Educativa “Instituto Técnico” en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca; se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Senadores,

Carlos Arturo Quintero Marín,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 226 DE 2012 SENADO, 027 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración de los 100 años de la Institución Educativa “Instituto Técnico” en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca; se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se vincula a la celebración de los 100 años de la Institución Educativa “Instituto Técnico”, en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca.

Artículo 2°. Autorízase al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con los artículos 228, 334, 341, 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 115 de 2001 y teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestales a mediano plazo, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones necesarias para financiar los siguientes proyectos de la Institución Educativa “Instituto Técnico”, en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca:

- A. Terminación del aula máxima.
- B. Dotación de tableros electrónicos para las 25 aulas de clase.
- C. Dotación de mobiliario y equipos para salas de audiovisuales.
- D. Construcción de 5 nuevas aulas y baterías sanitarias.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento a la presente ley, lo anterior previa inscripción de los proyectos en el banco de programas y proyectos de los entes territoriales, en el Ministerio de Educación Nacional y en el Departamento Nacional de Planeación, para efectos de lograr asignación de recursos del Presupuesto Nacional, ya sea vía Ministerio de Educación Nacional y/o

Fondo Nacional de Regalías y en cumplimiento de las demás disposiciones legales.

Artículo 4°. La presente ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el *Diario Oficial*.

De los honorables Senadores:

Carlos Arturo Quintero Marín,

Senador de la República.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENADO, NÚMERO 157 DE 2011 SENADO (ACUMULADOS)

por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros, de acuerdo con un enfoque social.

Bogotá, D. C., 16 de mayo de 2012

Honorable Senador

JUAN MANUEL CORZO

Presidente

Senado de la República

Bogotá, D. C.

Estimado señor Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional permanente, de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, presento el informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, número 157 de 2011 Senado (acumulados), *por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros, de acuerdo con un enfoque social.*

Los términos de estudio del proyecto de ley los presento en el siguiente orden:

1. **Trámite en comisión para primer debate**
2. **Exposición de motivos**
3. **Marco constitucional y normativo**
4. **Objeto del proyecto de ley**
5. **Pliego de modificaciones**
6. **Texto definitivo del proyecto de ley**
7. **Proposición Final**

1. Trámite en comisión para primer debate

En los términos legales esta iniciativa del legislativo cumplió su trámite reglamentario, siendo presentada la ponencia luego de un estudio completo realizado con los asesores jurídicos, entidades estatales, organismos e instituciones que tienen conocimiento en la materia. Se sometió a discusión de la plenaria de la comisión y aprobada por voto unánime de los honorables Senadores ratificó en su integridad el texto del proyecto, además de exponer sugerencias de orden técnico-jurídico y la solicitud de la conformación y realización de una mesa de trabajo para interactuar con los diferentes actores, tanto nacionales como regionales, sobre modificaciones que se expondrán más adelante.

En la ponencia para el primer debate se detalló cada una de las razones técnicas, sociales y legales que sustentan la gestión legislativa de la presente, permitiendo concluir sin duda alguna que el proyecto hace un llamado al Estado y a las empresas privadas,

frente a la obligación moral y social en cuanto a la implementación de normas que tiendan al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos; y en el caso particular, la de ciudadanos vulnerables tanto por sus condiciones físicas, como económicas.

2. Exposición de Motivos

La iniciativa legislativa surge con los Proyectos de ley números 147 y 157 de 2011, cuyos autores son los honorables Senadores Juan Manuel Corzo Román y Efraín Cepeda Sarabia, respectivamente. La presente ponencia contiene los temas básicos de las iniciativas, que se acumularon para garantizar el principio de economía en la realización de la gestión legislativa y en última ratio la administrativa, temas que de manera contundente coinciden en el bienestar y beneficio de la población más pobre del país, en cuanto a sus derechos constitucionales de locomoción, trabajo y educación, los cuales ampliamente son dispuestos según la implementación oportuna, eficiente y equitativa del servicio público de transporte de pasajeros.

En la actualidad persisten proyectos de similitud categoría, algunos enfocando los tratamientos diferenciales para las personas de la tercera edad, discapacitados y estudiantes, pero dejando de un lado el enfoque socioeconómico y la brecha de desigualdad que debe cerrarse frente al servicio público de transporte de pasajeros.

Las últimas cifras de pobreza brindadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas reflejan la difícil situación que atraviesa nuestro país. De acuerdo al estudio, a pesar de haberse presentado una disminución de las cifras de pobreza, ubicándose estas en un 37%, es una de las más altas del continente. Así mismo, nuestro coeficiente Gini es del 0.58¹, al igual que la cifra anterior, es uno de los más altos de la región.

De lo anterior deducimos que es necesario que el Estado fomenta políticas públicas encaminadas a equilibrar y cerrar las amplias brechas de desigualdad que nos hacen ostentar el deshonroso título, de uno de los países con un alto nivel de desigualdad de América Latina.

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, generando un nivel sin precedentes de compromiso y colaboración para mejorar las vidas de miles de colombianos de los estratos más bajos. Algunos de estos colombianos 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 no hacer o peor aún de ignorar.

El Estado debe generar la capacidad institucional para planificar, coordinar y entregar servicios a las personas que lo requieran y 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, esto se vería directamente reflejado en un gran alivio y 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”².

A pesar de estar funcionando en muchas ciudades sistemas integrados de transporte masivo eficientes, los costos para el acceso a este servicio, y sobre todo para las clases sociales menos favorecidas, se constituyen en factores excluyentes, porque simplemente algunos núcleos familiares pueden llegar a substituir otro tipo de necesidades por cubrir la del transporte que es prioritaria, necesidad esta que ya está fuertemente ligada a las condiciones para obtener la educación, salud y el trabajo.

Es por este motivo que debe verse al servicio de transporte 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 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, debido a las múltiples variables que este grupo de personas utilizan para transportarse, algunos hacen uso del transporte no motorizado; debido a sus bajos ingresos, o hacen uso de 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 lo

¹ El Coeficiente de Gini es una medida de la desigualdad ideada por el estadístico italiano Corrado Gini. Se utiliza para medir la desigualdad en los ingresos, pero puede utilizarse para medir cualquier forma de distribución desigual. El coeficiente de Gini es un número entre 0 y 1, en donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos y los demás, ninguno).

² (OIT, 1976, citado por Townsend, 1993).

que en últimas opta el conductor, y termina recibiendo lo ofrecido.

Es más fácil dilucidar el asunto en torno a ejemplos prácticos, en Colombia hay muchas familias que se constituyen de 4 personas entre esos 2 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 movilizarse 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 y deberá gastarse 1.700 pesos de ida y 1.700 pesos de venida que diarios serían 3.400 pesos, lo que al mes sumarían 68.000 pesos, solo teniendo en cuenta los días laborales, por otro lado los hijos también deberán transportarse y a cada uno de ellos le cuesta otros 68.000 eso es un total de 136.000 pesos, 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 la suma de 331.600 pesos, sin contar con los traslados que deban hacer los miembros de esta familia los fines de semana y sin contar los traslados de una de las personas que hacen parte de la misma. Obvio a este ejemplo le pueden cubrir muchas variables y no en todas será tan dramática a esta situación, en otras podría ser peor, por ejemplo, en la del padre desempleado que necesita movilizarse en búsqueda del sustento, o la variable de una familia mucho más numerosa.

La conclusión contundente del ejemplo se resume en el hecho de que esta familia se estaría gastando el 40% de su sustento en el transporte diario.

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 reflejado 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, la consumación de dichos viajes es a menudo desalentada por su vulnerabilidad como peatones tanto a accidentes de tránsito 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 y la sociedad tienen la obligación de 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 brindarle mejores condiciones de ahorro que proyecten su propio desarrollo.

El actual gobierno tiene claro en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”, pues en él se contempla una visión de sociedad con igualdad de oportunidades y movilidad social, visión 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 Sen³. 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 domi-*

³ 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.

ciliarios y vivienda) se permita romper la brecha de desigualdad que existe en nuestro país, porque cuando se reconoce una tarifa diferencial en el servicio público de transporte de pasajeros, se promueve el empleo, dado que en una familia de clase media o media alta, el transporte implica el gasto del 10% de sus ingresos, no sin antes dejar de mencionar que dichos recursos en su mayoría están encaminados al pago de combustible de sus vehículos propios, mientras que en una familia de clase baja, el gasto se representa entre el 30% y el 40%, y se recurre nuevamente en un “desgaste económico” y en un “desgaste de energías”.

El porqué de un trato diferencial en el Estado social de derecho

En este sentido, el presente proyecto de ley pretende amparar los artículos constitucionales consagrados en la Constitución Política en sus artículos 24, derecho a la libre locomoción, 25 y 26, derecho al trabajo y el artículo 44 superior que consagra el derecho a la educación.

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.”⁴ 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. Más aún con la población discapacitada, las personas con discapacidad están expuestas a situaciones de discriminación y exclusión social que les impide ejercitar sus derechos y libertades al igual que el resto, haciéndoles difícil participar plenamente en las actividades ordinarias de las sociedades en que viven.

En las 2 últimas décadas el enfoque hacia las personas con discapacidad ha cambiado, dejando atrás el enfoque médico, asistencial o caritativo para comenzar a ser vistas como sujetos portadores de derechos. Circunstancias que brindan soporte y justificación para el logro de una inclusión y trato diferencial en aras de disminuir la disparidad existente en nuestra sociedad, ya nuestro país dio un gran paso ante la población con discapacidad firmando y ratificando en los años 2007 y 2011 la convención

sobre los derechos de las personas con discapacidad y establecer un código de aplicación en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), misma que instó a los Estados que se adhieren a la Convención a comprometerse en la adopción y aplicación de las políticas, leyes y medidas administrativas necesarias para hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención y derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación, es ahora nuestra labor hacer efectivos dichos compromisos, mismos que serán desarrollados con la aplicación efectiva de esta futura ley.

Si bien es cierto que las ciudades en Colombia han empezado a enfatizar su desarrollo en la construcción de sistemas integrados de transporte público, es también cierto que el acceso a este 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 aún cuando estamos hablando de actividades que tienden a garantizar su mínimo vital y el desarrollo de una vida digna⁵.

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 aún 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 primero del artículo 13”⁶. Esto nos lleva a establecer que es nuestro deber

⁵ 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 tendientes a superar las condiciones de desigualdad material que enfrentan dichos grupos (mandato de intervención).”

⁶ Sentencia T-291 de 2009. Magistrada Ponente: Clara Elena Reales.

⁴ Dombroski, Matthew A. Securing Access to Transportation for the Urban Poor. Columbia LawReviewAssociation. 2005.

legislar buscando socavar las diferencias y buscando el desarrollo de manera equitativa y justa.

Casos exitosos de tarifas diferenciales al transporte

A continuación citamos algunos ejemplos internacionales y nacionales de países que hacen uso del sistema de tarifas preferenciales o 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 ser estos más acordes a nuestra realidad.

Venezuela

El Ministerio del poder popular para el transporte terrestre fijó pasajes preferenciales para los adultos mayores de 60 años y estudiantes que, con solo presentar la credencial emitida por CONAPDIS y la cédula de ciudadanía, adquieren descuentos en los pasajes para acceder al servicio de transporte prestado por el metro de Caracas.

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 Social⁷), 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"⁸.

Argentina

El metro de la ciudad de Buenos Aires contempla en su Contrato de Concesión la tarifa diferencial constituida en un Pase a todos los jubilados, pensionados, retirados de las Fuerzas Armadas y de Seguridad con haber mínimo mensual, Código 001 + CHM del recibo de haberes de jubilación o pensión, alumnos de escuelas secundarias y de nivel terciario no universitario, que concurren a establecimientos estatales o privados con subvención del Estado, así

como pase a personas con discapacidades que sean poseedoras de la Credencial Identificadora emitida por la Secretaría de Transporte, Ley 22.431, y a personas con discapacidad visual poseedoras del Certificado del Instituto de Rehabilitación del Lisiado, Ley 13.642.⁹

Usando el SUBE¹⁰, 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 realizado¹¹.

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 go-soil debido a la flexibilización del cronograma de renovación del parque automotor¹².

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 las 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 clases¹³.

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

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.

⁹ <http://www.subte.com.ar/cap/franquiados.asp>

¹⁰ Sistema Único de Boleto Electrónico

¹¹ 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.

¹² <http://transportservices.blogspot.com/2006/10/subsidios-para-el-transporte-pblico.html> octubre 8 de 2011 7:55 p. m.

¹³ Normativa sobre Cooperadoras y Comedores Escolares. Ministerio de Educación.

⁷ 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.

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

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 redondos 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.

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

¹⁴México 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 de que las tarifas son mayores que en el Distrito Federal¹⁵. En cualquier caso, el subsidio al transporte solo 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.

Torreón¹⁶ es otra ciudad en México que está implementando el plan "TR Móvil", con el cual se han entregado 10.000 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 socioeconómico¹⁷.

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 estudiantes¹⁸.

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 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.

Además de ello, el 5 de octubre de 2011 el Senado aprobó el artículo de la Rendición de Cuentas, que avala el subsidio que favorecerá a miles de jóvenes en todo el territorio nacional, por lo que se dice que el 2012 será el año del boleto gratuito para los estudiantes de secundaria de hasta 18 años.

Colombia

El Metro de Medellín y su Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá han definido a través de diferentes acuerdos metropolitanos un trato diferencial con los estudiantes, adultos mayores y personas con movilidad reducida, dicho esfuerzo económico se enfocó en la reducción del pago de las tarifas para acceder al servicio de transporte masivo, acuerdos que han fijado aplicación a este trato preferencial a las personas incluidas en el Sisbén I, II y III, y estratos 1 y 2.

3. Marco Constitucional y legal

El Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, número 157 de 2011 Senado (acumulados), "por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social", cumple los requisitos exigidos por la Constitución política para su estudio y de darse la razón, convertirse en ley de la República.

En lo atinente a la iniciativa, el artículo 154 de la Constitución política define la iniciativa legal y plantea que las leyes pueden tener origen en cualquiera de las dos Cámaras, salvo las excepciones que trae ella misma. En ese mismo orden de ideas, corresponde al Congreso de la República, según el artículo 150 superior, numeral 23, expedir las leyes que regirán el ejercicio de la función pública y la prestación de los servicios públicos. La materia de esta ley consiste en la regulación de un servicio público como es el transporte y un derecho propio de los ciudadanos como es el de acceder a dicho servicio.

¹⁴ Trenes Urbanos y Suburbanos para México, una Inversión Necesaria y Urgente. Tello de Meneses, Roberto Remes. Página 207.

¹⁵ 4.50 pesos en Guadalajara, 4 pesos en Monterrey y 2 pesos en el Distrito Federal.

¹⁶ 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 de 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.

¹⁷ <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.

¹⁸ <http://www.noticaribe.com.mx/chetumal/2010/08/quitatan-subsidio-al-transporte.html> octubre 8 de 2011 9:12 p.m.

En el texto constitucional colombiano, el deber de solidaridad se muestra como uno de los pilares fundamentales desde los cuales se edifica el ordenamiento jurídico nacional, al punto de que es mencionado incluso desde el artículo 1^o¹⁹ de la Carta Política, para posteriormente ser incluido expresamente como uno de los deberes que incumben a todos los ciudadanos en nuestro medio²⁰.

Es por ello que con razón ha afirmado la Corte Constitucional que si bien el valor característico del Estado democrático es la igualdad y el del Estado de derecho es la justicia, el propio y distintivo del Estado social de derecho es el valor de la solidaridad²¹.

Comoquiera que la sociedad moderna ha requerido la implementación de ciertos servicios y tareas que ejecutan personas públicas y privadas, la solidaridad se muestra en ocasiones como el necesario cumplimiento de cargas y deberes que se desarrollan con miras a favorecer a otras personas, o que tienden al interés general.

Dentro de esta hipótesis puede enmarcarse el caso de los servicios públicos, los cuales obligan tanto al prestador del servicio, en el sentido que no puede crear desigualdades en el suministro, y por tanto debe velar porque todos resulten beneficiados, como a los usuarios, bajo el entendido de que unos deben contribuir más según su capacidad económica, subsidiando de esta forma a los de menores recursos, con lo cual se verifica un deber de solidaridad social a favor de los más necesitados, que no por poseer menos recursos deben verse privados del servicio²².

También la Corte ha dispuesto un desarrollo interpretativo de tal principio y lo ha ligado al de la redistribución de ingresos así: *Los principios de “solidaridad” y “redistribución de ingresos”, tampoco se encuentran contrariados en los preceptos que se demandan, sino, por el contrario, de cierta manera desarrollados. En efecto, al considerar la norma, que los servicios públicos se prestarán “en beneficio de la comunidad”, entendida como un todo, se consagra allí un principio de solidaridad que, elimina la posibilidad que se establezca la prestación de los mismos, en condiciones favorables a solo una parte del conglomerado social. Más aún, se impone en ella, tomar en cuenta los distintos estratos sociales que participan como usuarios de los servicios públicos, según su capacidad económica, para establecer un régimen tarifario diferencial, que consulta una función re-*

*distributiva del costo de los servicios, de acuerdo con la capacidad económica del usuario del servicio, para evitar que sea igual la tarifa para los sectores más ricos de la comunidad que para los más pobres, con lo que se impide que una mayor proporción de la riqueza se concentre en pequeños segmentos de la población, mientras que las grandes mayorías asumen el mayor costo de los servicios*²³.

4. Objeto del proyecto de ley

Como desarrollo de los principios de solidaridad y de redistribución de ingresos y bajo la premisa de la selección y asignación de tarifas diferenciales con base en las condiciones socioeconómicas de los individuos, aplicables a cada sector 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, este proyecto de ley busca establecer las tarifas diferenciales a aplicar por los sistemas de transporte masivo de pasajeros existentes en el país, y cuyos beneficiarios serán los estudiantes de básica primaria y secundaria, estudiantes universitarios, y adultos mayores individualizados en el Sisbén I, II y III, así como también la población con discapacidad motriz y visual.

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.

Es evidente el carácter social que la tarifa diferencial 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. De acuerdo con el Registro para la Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad, analizado por el DANE a marzo de 2010, Colombia cuenta con 857.132 personas con discapacidad, de las cuales 146.247 se encuentran en el rango de edad entre 5 y 20 años. De ellas, el 57 por ciento se encuentra estudiando, mientras que el 42 por ciento no lo hace.

5. Pliego de modificaciones

Luego de realizar una mesa de trabajo con los diferentes actores entre los cuales participaron representantes del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, SI 99 TransMilenio de la ciudad de Bogotá, Megabús de la ciudad de Pereira, Transmetro de la ciudad de Barranquilla, entre otros, se evidenció la total reacción positiva frente a la iniciativa legislativa y a su vez se expusieron inquietudes entre las cuales se desarrolló el tema de los costos y la desviación del uso real del beneficio de las personas adjudicatarias

¹⁹ Artículo 1^o de la C.N. *Forma y caracteres del Estado*. “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

²⁰ Artículo 95 de la C.N. *Deberes sociales, cívicos y políticos*. “La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades”.

²¹ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia T-125/94, M.P.: EDUARDO CIFUENTES MUÑOZ.

²² Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-580/92, M.P.: FABIO MORÓN DÍAZ.

²³ Sentencia N° C-580/92.

del mismo como consecuencia de una reventa, por lo cual se modifica el artículo de requisitos y se determina con claridad y simplicidad el procedimiento para adquirir el descuento determinado en la tarifa diferencial.

El contexto e impacto económico fue otro factor que salió a relucir dentro de la mesa de trabajo, el mismo que en la propuesta inicial se circunscribió a la creación de un subsidio alimentado por recursos de la sobretasa a la gasolina, y de la cual luego de diferentes intervenciones no solo por parte del Ministerio de Hacienda, sino de entidades territoriales, se encontró la imposibilidad presupuestal de dicho gravamen para sostener el subsidio, hecho que

conllevó a determinar las tarifas diferenciales con sus respectivos ajustes dentro de la concepción de los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema como vía para la consecución de dicha ley, de tal manera que las reglas financieras que circunscriben dichos contratos tendrán que observar y acatar dichos descuentos a favor de la población discapacitada, adulta mayor y estudiantil, y como medida de contribución dichas empresas podrán ser exoneradas del impuesto de industria y comercio que como sujetos pasivos generan las empresas prestadoras del servicio de transporte masivo de pasajeros.

PROYECTO DE LEY QUE SE APROBÓ EN PRIMER DEBATE	PROYECTO DE LEY CON MODIFICACIONES
<p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENA-DO, NÚMERO 157 DE 2011 (ACUMULADOS) <i>por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social.</i></p>	<p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENA-DO, NÚMERO 157 DE 2011 (ACUMULADOS) <i>por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el sistema integrado de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social.</i></p>
<p>Artículo 1°. Subsidio de transporte. Créase el subsidio de transporte a favor de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, que reúnan las condiciones establecidas en la presente ley.</p>	<p>Artículo 1°. Tarifa diferencial. Los sistemas integrados de servicios públicos urbanos de transporte masivo de pasajeros establecerán una tarifa diferencial a favor de los usuarios que reúnan las condiciones establecidas en la presente ley.</p>
<p>Artículo 2°. El subsidio estará a cargo de la Nación y las entidades territoriales que cofinancien o participen con aporte de capital, en dinero o en especie, en el sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, además se creará el fondo de transporte para población vulnerable que 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.</p>	<p>Artículo 2°. Sujetos. Serán beneficiarios de la tarifa diferencial las personas de la tercera edad del Sisbén I, II y III, estudiantes de educación básica y secundaria de Sisbén I, II y III, los estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III, y la población con discapacidad motriz y visual.</p>
<p>Parágrafo 1°. Solo aportarán a dicho fondo la nación y las entidades territoriales beneficiadas por los sistemas integrados de transporte masivo.</p>	<p>Artículo 3°. De las tarifas. Las personas de la tercera edad mayores de 60 años, del Sisbén I, II y III tendrán un descuento del 30% en la tarifa del pasaje, estudiantes de educación básica primaria, educación secundaria y estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III tendrán un descuento del 20% en la tarifa del pasaje, y la población con discapacidad motriz y visual tendrá un descuento del 50% de la tarifa del pasaje.</p>
<p>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.</p>	<p>Parágrafo 1°. No obstante lo anterior, en el caso en el que las tarifas que actualmente se encuentren vigentes ya exista una medida en la cual se implementa una tarifa diferencial y la misma representa un porcentaje mayor al estipulado en la presente ley, predominará la de mayor porcentaje.</p>
<p>Artículo 3°. Sujetos. Serán beneficiados con un subsidio del 30% en la tarifa del pasaje en los sistemas integrados de transporte las personas de la tercera edad del Sisbén I, II y III, estudiantes de educación básica y secundaria de Sisbén I, II y III, contarán con un subsidio de un 20%, los estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III, y la población con discapacidad motriz y visual, tendrá un subsidio del 50% de la tarifa del pasaje establecida para los demás usuarios.</p>	<p>Parágrafo 2°. Los tiquetes expedidos por el operador del sistema a aquellos considerados beneficiarios por la presente ley, son intransferibles e innegociables, el incumplimiento de dicha prohibición acarreará las sanciones de ley.</p>
<p>Artículo 4°. Promoción de responsabilidad social empresarial. El Estado incentivará a las empresas privadas que presten el servicio de transporte masivo integrado, para la puesta en marcha de políticas de responsabilidad social empresarial.</p>	<p>Artículo 4°. De los contratos de concesión. La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. De conformidad con lo anterior se revisarán los contratos vigentes al momento de promulgarse la presente ley, con el objeto de realizar los ajustes a la estructura financiera de los mismos.</p>

PROYECTO DE LEY QUE SE APROBÓ EN PRIMER DEBATE	PROYECTO DE LEY CON MODIFICACIONES
<p>Artículo 5°. Requisitos. Para acceder al subsidio de transporte los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>1) En el caso de los estudiantes de educación básica y secundaria de los estratos I, II y III, estos deberán:</p> <p>a) Estar cursando estudios en un plantel educativo debidamente reconocido por la Secretaría de Educación Distrital o Municipal respectiva.</p> <p>b) Su condición de pertenecer al estrato I, II o III deberá estar avalada por el carné del Sisbén y certificada ante las oficinas dispuestas por la empresa prestadora del servicio de transporte.</p> <p>2) En el caso de las personas de la Tercera Edad los requisitos son:</p> <p>a) Ser personas mayores de 65 años de edad.</p> <p>b) Contar con carné del Sisbén que los identifique como pertenecientes a los estratos I, II y III.</p> <p>3) En el caso de los estudiantes de educación superior los requisitos son:</p> <p>a) Estar cursando estudios universitarios en una institución de educación superior reconocida por el Ministerio de Educación Nacional e Icfes y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.</p> <p>4) En los casos de la población con discapacidad motriz y visual permanente deberá presentar certificación expedida por la secretaría municipal destinada al registro y caracterización de la población en condición de discapacidad.</p> <p>Parágrafo único. El estrato se establece de acuerdo con los requisitos sustantivos y formales del sistema de identificación de potenciales beneficiarios de programas sociales.</p>	<p>Artículo 5°. Requisitos. Para acceder a la tarifa preferencial de transporte los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>1) En el caso de los estudiantes de educación básica y secundaria estos deberán:</p> <p>a) Estar cursando estudios en un plantel educativo debidamente reconocido por la Secretaría de Educación Distrital o Municipal respectiva, y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.</p> <p>b) De conformidad a dichos requisitos el estudiante deberá presentar al operador del sistema, el carné de la institución educativa superior y el carné del Sisbén vigentes, al momento de solicitar la tarifa diferencial.</p> <p>2) En el caso de las personas de la Tercera Edad los requisitos son:</p> <p>a) Ser personas mayores de 65 años de edad.</p> <p>b) Contar con carné del Sisbén que los identifique como pertenecientes a los estratos I, II y III.</p> <p>c) Dado lo anterior, el adulto mayor deberá presentar al operador del sistema, la cédula de ciudadanía y el carné vigente del Sisbén al momento de solicitar la tarifa diferencial.</p> <p>3) En el caso de los estudiantes de educación superior los requisitos son:</p> <p>a) Estar cursando estudios universitarios en una institución de educación superior reconocida por el Ministerio de Educación Nacional e Icfes y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.</p> <p>b) De conformidad a dichos requisitos el estudiante universitario deberá presentar al operador del sistema, el carné de la institución educativa superior y el carné del Sisbén vigentes, al momento de solicitar la tarifa diferencial.</p> <p>4) En los casos de la población con discapacidad motriz y visual permanente deberá presentar al operador del sistema certificación expedida por la secretaría municipal destinada al registro y caracterización de la población en condición de discapacidad.</p> <p>Parágrafo único: El estrato se establece de acuerdo con los requisitos sustantivos y formales del sistema de identificación de potenciales beneficiarios de programas sociales.</p>
<p>Artículo 6°. Autorización. Corresponde a los Concejos distritales y municipales reglamentar el acceso a los subsidios establecidos en el artículo 1° de la presente ley.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 6°. El Gobierno Nacional deberá expedir la reglamentación que considere necesaria para la implementación del beneficio previsto en la presente ley, dentro de un término no superior a tres (3) meses contados a partir de su vigencia. Las autoridades de transporte competentes y encargadas de la fijación de las tarifas a que hace referencia la presente ley, deberán aplicarlas en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley.</p>
<p>Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Artículo 7°. Contribuyentes exentos. Los Alcaldes municipales y distritales podrán a través de sus Concejos generar un beneficio de exención en el pago del impuesto de industria y comercio, para las empresas prestadoras del servicio de transporte público masivo de pasajeros, como consecuencia de la implementación de las tarifas diferenciadoras en esta ley.</p>
	<p>Artículo 8°. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>

Proposición

En mérito de lo expuesto propongo a la plenaria del honorable Senado de la República, dar el segundo debate al **Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, número 157 de 2011 Senado (acumulados)**, por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de

transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social, de conformidad con el pliego de modificaciones y el texto propuesto que se adjunta.

De la honorable Senadora:

Olga Lucía Suárez M.,
Senadora de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENADO, NÚMERO 157 DE 2011 SENADO (ACUMULADOS)

por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Tarifa diferencial. Los sistemas integrados de servicios públicos urbanos de transporte masivo de pasajeros establecerán una tarifa diferencial a favor de los usuarios que reúnan las condiciones establecidas en la presente ley.

Artículo 2°. Sujetos. Serán beneficiarios de la tarifa diferencial las personas de la tercera edad del Sisbén I, II y III, estudiantes de educación básica y secundaria de Sisbén I, II y III, los estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III, y la población con discapacidad motriz y visual.

Artículo 3°. De las tarifas. Las personas de la tercera edad mayores de 60 años, del Sisbén I, II y III tendrán un descuento del 30% en la tarifa del pasaje, estudiantes de educación básica primaria, educación secundaria y estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III tendrán un descuento del 20% en la tarifa del pasaje, y la población con discapacidad motriz y visual tendrá un descuento del 50% de la tarifa del pasaje.

Parágrafo 1°. No obstante lo anterior, en el caso en el que las tarifas que actualmente se encuentren vigentes ya exista una medida en la cual se implementa una tarifa diferencial y la misma representa un porcentaje mayor al estipulado en la presente ley, predominará la de mayor porcentaje.

Parágrafo 2°: Los tiquetes expedidos por el operador del sistema a aquellos considerados beneficiarios por la presente ley son intransferibles e innegociables; el incumplimiento de dicha prohibición acarreará las sanciones de ley.

Artículo 4°. De los contratos de concesión. La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. De conformidad con lo anterior, se revisarán los contratos vigentes al momento de promulgarse la presente ley, con el objeto de realizar los ajustes a la estructura financiera de los mismos.

Artículo 5°. Requisitos. Para acceder a la tarifa preferencial de transporte, los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) En el caso de los estudiantes de educación básica y secundaria estos deberán:

a) Estar cursando estudios en un plantel educativo debidamente reconocido por la Secretaría de Educación Distrital o Municipal respectiva, y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.

b) De conformidad con dichos requisitos, el estudiante deberá presentar al operador del sistema el carné de la institución educativa superior y el carné del Sisbén vigentes en el momento de solicitar la tarifa diferencial.

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.

c) Dado lo anterior, el adulto mayor deberá presentar al operador del sistema la cédula de ciudadanía y el carné vigente del Sisbén en el momento de solicitar la tarifa diferencial.

3) En el caso de los estudiantes de educación superior, los requisitos son:

a) Estar cursando estudios universitarios en una institución de educación superior reconocida por el Ministerio de Educación Nacional e Icfes y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.

b) De conformidad con dichos requisitos, el estudiante universitario deberá presentar al operador del sistema el carné de la institución educativa superior y el carné del Sisbén vigentes en el momento de solicitar la tarifa diferencial.

4) En los casos de la población con discapacidad motriz y visual permanente, deberá presentar al operador del sistema certificación expedida por la secretaría municipal destinada al registro y caracterización de la población en condición de discapacidad.

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°. El Gobierno nacional deberá expedir la reglamentación que considere necesaria para la implementación del beneficio previsto en la presente ley, dentro de un término no superior a tres (3) meses contados a partir de su vigencia.

Las autoridades de transporte competentes y encargadas de la fijación de las tarifas a que hace referencia la presente ley deberán aplicarlas en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 7°. Contribuyentes exentos. Los alcaldes municipales y distritales podrán a través de sus concejos generar un beneficio de exención en el pago del impuesto de industria y comercio, para las empresas prestadoras del servicio de transporte público masivo de pasajeros, como consecuencia de la implementación de las tarifas diferenciadoras en esta ley.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO, EN SESIÓN DEL DÍA 21 DE MARZO 2012, DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2011 SENADO, NÚMERO 157 DE 2011 (ACUMULADOS)

por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo a un enfoque social.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Subsidio de transporte. Créase el subsidio de transporte a favor de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, que reúnan las condiciones establecidas en la presente ley.

Artículo 2°. El subsidio estará a cargo de la Nación y las entidades territoriales que cofinancien o participen con aporte de capital, en dinero o en especie, en el sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, además se creará el fondo de transporte para población vulnerable que 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.

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 las personas de la tercera edad del Sisbén I, II y III, estudiantes de educación básica y secundaria de Sisbén I, II y III, contarán con un subsidio de un 20% los estudiantes de educación superior de Sisbén I, II y III, y la población con discapacidad motriz y visual, tendrá un subsidio del 50% de la tarifa del pasaje establecida para los demás usuarios.

Artículo 4°. *Promoción de responsabilidad social empresarial.* El Estado incentivará a las empresas privadas que presten el servicio de transporte masivo integrado, 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 secundaria 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.
 - b) Su condición de pertenecer al estrato I, II o III 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.
- 3) En el caso de los estudiantes de educación superior los requisitos son:
 - a) Estar cursando estudios universitarios en una institución de educación superior reconocida por el Ministerio de Educación Nacional e Icfes y pertenecer a la clasificación del Sisbén I, II y III.

4) En los casos de la población con discapacidad motriz y visual permanente deberá presentar certificación expedida por la secretaría municipal destinada al registro y caracterización de la población en condición de discapacidad.

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 4°. *Autorización.* Corresponde a los Concejos 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 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

CONTENIDO

Gaceta número 236 - Miércoles, 16 de mayo de 2012
SENADO DE LA REPÚBLICA

	Págs.
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 119 de 2011 Senado, 211 de 2011 Cámara mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional	1
Informe de ponencia para primer debate, texto propuesto al Proyecto de ley número 186 de 2011 Senado y 018 de 2011 Cámara, por medio de la cual se establece la creación de los Juegos Deportivos de la Orinoquia y la Amazonia	6
Ponencia para primer debate y texto propuesto al proyecto de ley número 226 de 2012 Senado, 027 de 2011 Cámara por medio de la cual la Nación se vincula a la celebración de los cien años de la Institución Educativa “Instituto Técnico” en el municipio de Santander de Quilichao, departamento del Cauca, se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones.....	7
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y Texto aprobado en primer debate en la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 147 de 2011 Senado, número 157 de 2011 Senado (acumulados), por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales en el servicio público de transporte masivo de pasajeros, de acuerdo con un enfoque social.....	10