



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° 490

Bogotá, D. C., viernes, 3 de agosto de 2012

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)
 www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 56 DE 2012 SENADO

por medio de la cual se reglamenta el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia
 DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reglamentar el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y establecer los derechos y deberes que corresponden a los conductores y usuarios de estos vehículos.

Artículo 2°. *De la circulación de motocicletas.* Las autoridades de la rama ejecutiva, solo podrán restringir la circulación de motocicletas, con o sin acompañante, dentro del territorio de su jurisdicción, cuando haya razones de orden público debidamente justificadas, soportadas en estadísticas que estarán a disposición de los ciudadanos que las soliciten a la autoridad que expida el acto administrativo. Para tal efecto, la autoridad de tránsito expedirá el respectivo acto administrativo, indicando el período de tiempo durante el cual aplicará la medida, la cual en ningún caso podrá ser superior a quince (15) días calendario y de manera excepcional.

Dicho acto administrativo y sus renovaciones, deben sustentarse en una alteración real del orden público o en un estudio técnico y tener concepto favorable previo de la Personería y la Defensoría del Pueblo de la jurisdicción.

Parágrafo 1°. Con el fin de preservar la libertad ciudadana, la movilidad, el libre acceso y la libre circulación, en ningún caso esta facultad restrictiva podrá ser aplicada de manera general para el territorio nacional.

Parágrafo 2°. Con ocasión de las actividades electorales y con el fin de facilitar el ejercicio del derecho al voto, no podrá aplicarse restricción alguna a la libre circulación de motocicletas, con o sin acompañante.

Parágrafo 3°. El procedimiento descrito en el presente artículo para limitar la circulación de las motocicletas, se aplicará de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades de la rama ejecutiva quieran imponer en su respectiva jurisdicción territorial. Esto incluirá la limitación a la circulación nocturna y a la venta de combustible para motocicletas.

Parágrafo 4°. Ningún parqueadero público podrá prohibir el ingreso de las motocicletas. Estas estarán sometidas a las tarifas determinadas por las autoridades competentes.

Artículo 3°. *Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para motocicletas.* Estarán libres de contribución a cualquier institución o fondo, las primas del SOAT sobre motocicletas hasta doscientos centímetros cúbicos (200 c.c.) de cilindrada. En consecuencia, la prima del SOAT para estos vehículos, se expedirá conforme con los principios de equidad, suficiencia y moderación y atenderá exclusivamente al costo del riesgo que actuarialmente se determine para ellos, considerándolos con los criterios, de favorabilidad, frente a otros de mayor capacidad de pasajeros y cilindrada, y, de justicia, frente a la imputabilidad de la responsabilidad de los vehículos participantes en los accidentes de tránsito, de acuerdo con los estudios estadísticos, que para tal efecto adelante la Superintendencia Financiera.

Parágrafo 1°. El conductor de motocicleta que no registrare ninguna infracción a las normas de tránsito, al momento de adquirir el Seguro Obligatorio, será compensado con un descuento del 10% sobre el valor del SOAT, determinado en los términos del inciso anterior.

Artículo 4°. El artículo **51** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones

contaminantes, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar:

1. El adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público”.

Artículo 5°. El literal **D3** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

Artículo 6°. El literal **D4** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.

Artículo 7°. El literal **D5** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

Artículo 8°. El literal **D6** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

Artículo 9°. El literal **D7** del artículo **131** de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Artículo 10. *Cultura ciudadana y seguridad vial.* El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Fondo de Prevención Vial y la Policía de Carreteras, fortalecerán las políticas, programas y planes de cultura ciudadana y seguridad vial dirigidas a los conductores de cualquier vehículo con el fin de disminuir la accidentalidad y la violación de las normas de tránsito.

Parágrafo 1°. En las campañas desarrolladas por el Fondo de Prevención Vial dirigidas a los motociclistas, se hará énfasis en la utilización de prendas con elementos reflectivos, como la utilización voluntaria de protectores para los codos y rodillas con el fin de proteger al motociclista.

Parágrafo 2°. Para obtener por primera vez y renovar la licencia de conducción, será obligatorio acreditar por lo menos 5 horas de cultura ciudadana y seguridad vial con el fin de disminuir la accidentalidad y la violación de las normas de tránsito. Este requisito será adicional al establecido en el Código Nacional de Tránsito para obtener la licencia de conducción. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones y requisitos en que se deberá dar cumplimiento a lo estipulado en el presente parágrafo.

Artículo 11. *Asociaciones de motociclistas.* El Ministerio de Transporte promoverá y fomentará las asociaciones de motociclistas con función social que tendrán como ocupación educar y capacitar al motociclista, entre otras.

Artículo 12. *Policía cívica motorizada.* El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional crearán y reglamentarán el programa de la Policía Cívica Motorizada, como instrumento para promover la integración de la sociedad, en procura de la seguridad ciudadana y vial en el territorio nacional.

La Policía Cívica Motorizada estará integrada por ciudadanos motociclistas mayores de 18 años que de manera voluntaria quieran hacer parte. No portarán armas.

Las asociaciones o clubes de motociclistas podrán hacer parte de la Policía Cívica Motorizada.

Artículo 13. *Responsabilidad social empresarial.* El sector empresarial, vinculado al motociclismo, integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa.

Artículo 14. *La motocicleta como factor de desarrollo.* El Ministerio de Transporte diseñará políticas públicas para incluir a las motocicletas a los sistemas masivos de transporte. Para ello, fortalecerá las asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad.

El Gobierno Nacional, protegerá los derechos económicos de los transportadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

Artículo 15. *Instrumentos tecnológicos al servicio del control y vigilancia.* Cuando las Autoridades de Tránsito y Transporte utilicen instrumentos tecnológicos como cámaras, alcoholímetros, radares; entre otros, deberán estar certificados para un funcionamiento adecuado por parte del Ministerio de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. La certificación expedida por el Ministerio de Tránsito y Transporte deberá contener, como mínimo, el tiempo de la próxima certificación, y el número de mediciones o pruebas de cada instrumento utilizado para el control y vigilancia del tránsito y transporte. Sin dicha certificación la prueba se tendrá como no válida.

Parágrafo 2°. La utilización de instrumentos al servicio de control y vigilancia deberán estar señalizados en las vías; con el objeto de advertir a los conductores y peatones sobre la presencia de dichos instrumentos.

Artículo 16. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, modifica los artícu-

los 94 y 96 de la Ley 769 de 2002 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,





GLORIA STELLA DÍAZ ORTIZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA



Senador Manuel Virgüez

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Generalidades

La propuesta contenida en el presente proyecto de ley, tiene como objeto adoptar algunas medidas relacionadas con el tránsito de motocicletas y dotar a los Gobiernos Nacional, Departamentales y Municipales, de las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan el mejoramiento de las condiciones de movilidad en el país, la protección de la vida del motociclista y la unificación de la normatividad relacionada con la motocicleta.

En los últimos 5 años, la motocicleta además de ser un medio de transporte eficiente y económico, se ha convertido en una herramienta de trabajo y en un instrumento para el mejoramiento de los ingresos de miles de colombianos que viven en ciudades grandes, intermedias y pequeñas del país. Mientras en el 2002 casi el 80% de los usuarios eran los mismos compradores, en el 2007, este porcentaje se redujo a menos del 58%. Ello sugiere que la motocicleta está siendo usada no solo por el comprador sino por otros miembros de su familia y también para diversos usos económicos en apoyo de actividades empresariales.

En la actualidad, después de Brasil, Colombia, además de ser el segundo país suramericano con más circulación de motocicletas, es también el segundo productor de motocicletas en el continente. Hoy por hoy, el parque de motocicletas en Colombia asciende a más de 2'600,000 unidades, transportando a más de cinco millones de personas a lo largo y ancho del país, y la producción de motocicletas alcanzó las 428.000 unidades durante 2008, duplicando la de vehículos de 4 o más ruedas.

Una gran mayoría de las motocicletas en Colombia, es utilizada por personas pertenecientes a los estratos menos favorecidos de la sociedad. Bases de datos del Comité de Ensambladores de la Andi (con muestras de más de 25,000 usuarios), demuestran que el 97% de las motocicletas, son empleadas por personas de bajos recursos, como vehículos de trabajo y transporte, mientras que tan solo el 3% restante, es empleado para recreación o deporte. De acuerdo con cálculos de las ensambladoras, un 90% de los usuarios de motocicleta, pertenece a los estratos 1, 2 y 3, que utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria, con los que estos motociclistas sostienen a sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular.

La importancia de estos vehículos se refleja en la motivación de sus compradores. Cerca de un 55% de las personas que adquieren una motocicleta, buscan incrementar sus ingresos. Esto se ve reforzado por el hecho de que, mientras en 2002, alrededor del 70% de los compradores, la adquirirían pensando en usarla como medio de transporte, ese porcentaje se redujo al 50% el año pasado, en tanto que quienes la ven como un medio de trabajo, pasaron de representar un 25% a un 35%.

No obstante, a pesar de la importancia demostrada de la motocicleta en la economía colombiana y de la existencia de un Código Nacional de Tránsito, existen normas temporales de carácter nacional y local, que no facilitan la circulación segura de este vehículo por ciudades y carreteras de Colombia y tampoco resuelven los problemas de movilidad, seguridad y orden público.

Por el contrario, desmejoran la calidad de vida de miles de colombianos, que dependen directamente de la motocicleta para su subsistencia.

En el tema de competencias y unificación de normas, hay grandes vacíos. Este proyecto de Ley, por lo tanto, busca solucionar tales vacíos, estableciendo reglas de juego claras para la movilidad de este vehículo en el país.

En el campo internacional, la motocicleta es un vehículo especialmente popular, en países asiáticos de diferentes características, y es también un vehículo considerado idóneo para la movilidad urbana, por gobiernos de Madrid, Barcelona y Londres, entre otros. Indonesia, por ejemplo, caracterizada por su pobre infraestructura y alta población rural, apoya ampliamente el desarrollo de la motocicleta como vehículo de transporte popular. Como resultado, Indonesia posee un mercado de casi 2 millones de motocicletas al año, y más de 10 millones de las mismas, en permanente circulación por todos sus confines.

Por otro lado, Taiwán, país altamente desarrollado y con una excelente infraestructura vial, posee una motocicleta por cada 2 habitantes. En Taiwán, la motocicleta es el vehículo popular por excelencia para desplazarse en las ciudades, y es utilizado en iguales proporciones tanto por hombres como por mujeres.

Por otra parte, conviene mencionar que en Madrid (España), por ejemplo, el Alcalde de la ciudad estableció una política, coordinada con el Concejo, para el mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos, y declaró la capital española como una "ciudad amiga de la moto". El Ayuntamiento colaboró con esta política al permitir la creación de más de 300 parqueaderos gratuitos para motocicletas en el centro de Madrid, todo lo cual, unido a otras medidas favorables para el tránsito ordenado de estos y otro vehículo, permitió el mejoramiento en la movilidad y descongestión del tráfico, en más de un 30%¹.

Con fundamento en lo anterior, se requiere el compromiso de todos los estamentos públicos y privados para generar acciones preventivas y correctivas que apunten al mejoramiento de la movilidad en motocicleta en el país, dada la importancia que este vehículo ha tomado en los últimos años.

¹ <http://www.madridmovilidad.es/motos/>

Contenido del proyecto de ley

El presente proyecto de ley cuenta con 15 artículos que buscan cinco aspectos fundamentales:

- El primero, enfocado hacia la unificación del comportamiento de los motociclistas y la normatividad que estos deben cumplir (en la actualidad se encuentran dispersas).

- En segundo lugar, se busca establecer las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito locales y regionales, puedan diseñar la implementación de medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes, que no perjudiquen a la comunidad y así evitar desmanes como los que suceden cada que se expide una norma de este tipo.

- El tercer aspecto, está enfocado en la educación del conductor de motocicleta a través de una estrategia fundamental: obligatoriedad de un examen de aptitud para conducir motocicleta, sumada a las demás reglamentaciones relacionadas con los centros de enseñanza automovilística y el cambio de los requisitos para la expedición de licencias.

- En cuarto lugar, se busca establecer mejoras en las condiciones de aseguramiento de los usuarios de los vehículos tipo motocicleta, pertenecientes en su gran mayoría a las clases menos favorecidas.

- Y el último aspecto, está enfocado hacia la creación de una cultura para la seguridad vial, sometiendo a los infractores, a cursos sobre las normas de tránsito.

El artículo 2° del proyecto, establece las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito puedan tomar medidas acertadas, concretas y equitativas, en materia de circulación de motocicletas.

En los últimos años, alcaldías de importantes ciudades de Colombia, se han extralimitado en las prohibiciones decretadas en contra de los motociclistas, lesionando de manera severa su derecho a la libre movilidad y afectando gravemente las economías de estos municipios, los cuales dependen especialmente para el comercio, de las motocicletas.

El derecho al trabajo también ha sido vulnerado, puesto que para más de un 60% de los motociclistas en el país, su vehículo constituye la herramienta básica para devengar su sustento, por ejemplo, domiciliarios, repartidores de correo, mensajeros de empresas, prestadores de servicios a domicilio tales como plomeros, electricistas, etc.

La expedición del Decreto 2961 de 2006, agravó esta situación de manera significativa, porque sirve de apoyo a otras medidas que perjudican y discriminan al motociclista tradicional, que nada tiene que ver con el transporte de acompañantes en motocicleta. En la actualidad, existen en Colombia más de 76 decretos municipales que restringen, de manera injusta, la libre circulación de motocicletas con parrillero en diferentes ciudades del país.

Basta con examinar algunos casos para entender el impacto negativo de este tipo de medidas:

Barranquilla. En los últimos dos años, la Alcaldía ha expedido más de 7 decretos que restringen el uso de la motocicleta, lo cual ha perjudicado gravemente a quienes la utilizan como medio de transporte y, más grave aun, a quienes la usan como herramienta de trabajo. Mensajeros, domiciliarios y repartido-

res, han sufrido las consecuencias, muchos de ellos quedando sin empleo. Los negocios que repartían sus mercancías a domicilio, tales como farmacias y restaurantes, han sufrido reducciones en las ventas de hasta un 50%. Incluso las compañías de correo expreso como Deprisa, han enviado comunicados oficiales a sus clientes disculpándose por posibles demoras en la entrega de mensajes y paquetes, debido a la imposibilidad de transitar en motocicleta por diversas zonas de la ciudad.

Cartagena. Los estudios más recientes sobre esta ciudad, hablan de 32.000 motociclistas que circulan por el casco urbano, de los cuales, más del 70%, corresponde a motociclistas particulares. Al igual que en otras ciudades de la costa, estos han sido los más afectados con las restricciones impuestas. Las medidas hasta el día de hoy instauradas, han afectado al comercio formal de la zona céntrica importante generador de empleo en la ciudad, y a los servicios de mensajería, etc. Téngase en cuenta, además, que en Cartagena hay barrios enteros a los cuales no tiene acceso ningún vehículo distinto de la motocicleta. Adicionalmente, la población en general se ha visto afectada en su movilidad debido a las restricciones a la motocicleta, con el agravante de que se ha cercenado en buena parte, la ya de por sí escasa estructura vial, debido a la construcción del sistema de transporte masivo, Transcaribe.

Montería. Según el Fondo de Prevención Vial, en la ciudad de Montería había 13.741 motocicletas en 2005, de las cuales el 68% correspondía a particulares. Sin embargo, la Alcaldía ha hecho caso omiso de esta realidad al emitir el Decreto 0270, fundamentado en el Decreto 2961 de 2006, del Gobierno Nacional, para restringir gravemente la circulación de la totalidad de los motociclistas de la ciudad. Este decreto afectó la movilidad de aproximadamente 10.000 familias de los estratos más bajos y con más necesidades.

No es justo que la gran mayoría de los motociclistas del país, se vean afectados por medidas arbitrarias diseñadas para impedir la libre circulación de un medio de transporte popular. Cuando se dice que las medidas son arbitrarias, se refiere a que, para citar como un solo ejemplo, el ejecutivo no puede prohibir la circulación de motocicletas con parrillero, porque es este un derecho que adquirieron al comprar su vehículo, que desde su diseño ha sido concebido para transportar dos personas, derecho este que está incluido en el precio del vehículo y que ha sido reafirmado por la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, que en su artículo 2° define la motocicleta como “Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante” y en su artículo 96, estatuye que los motociclistas “Podrán llevar un acompañante en su vehículo,...”. Como consecuencia obligada de lo anteriormente dicho, este derecho se reafirma en las licencias de conducción, en las cuales consta que la capacidad de la motocicleta, es para dos personas.

Téngase también en cuenta que esta prohibición de transportar una persona distinta al conductor, constituye por sí una flagrante violación del artículo 58 de la Constitución Política, que consagra la inviolabilidad de los derechos adquiridos, por lo tanto, este proyecto establece las herramientas y motiva-

ciones claras a los gobernantes municipales, para la restricción de circulación de motocicletas en su jurisdicción.

Además, estas restricciones atentan flagrantemente contra los siguientes derechos constitucionales:

Derecho a la igualdad. Dice el artículo 13 de la Constitución Nacional: “Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación...”.

Es claro que medidas que imponen con frecuencia los decretos de Gobernadores y Alcaldes contra los motociclistas, violan flagrantemente el Derecho a la Igualdad, porque a ninguna autoridad se le ha ocurrido hasta ahora aplicar medidas similares para los vehículos de 4 o más ruedas, tales como automóviles, buses, busetas, etc., cuyos acompañantes son ciudadanos colombianos, de igual categoría y que merecen igual respeto y consideración, que los acompañantes de motocicletas ¿Por qué habrá de tratarse a los usuarios de las motocicletas como de rango inferior a los de los demás vehículos? ¿Es que son estos menos confiables, menos honestos que, digamos, los conductores y pasajeros de automóviles y buses? ¿Por qué se discrimina en tal forma contra los motociclistas y sus acompañantes?

Artículo 29. Presunción de inocencia. Predica este artículo, entre otras cosas, que “...Toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”. Los decretos que prohíben el uso de la motocicleta con un acompañante, presumen, de manera totalmente gratuita e injustificada, que esos ciudadanos tienen una propensión a delinquir, o son, en realidad, delincuentes avezados, con lo cual se viola abiertamente la presunción de inocencia amparada por el artículo 29 de nuestra carta magna.

Artículo 11. Derecho a la vida. Comoquiera que este está íntimamente ligado al derecho al trabajo: Si se priva al ciudadano de su forma de ganarse el sustento, se le priva también, a él y a su familia, de la capacidad de alimentarse y de acceder a servicios esenciales de salud, sin lo cual esa unidad familiar ve seriamente amenazada su supervivencia. Las medidas que se han tomado en contra de los motociclistas, y que bien pueden repetirse en el futuro, de no aprobarse el proyecto de ley que se presenta, vulneran, entonces, el derecho de quien depende de su motocicleta para trabajar y, de contera, violan flagrantemente su derecho y el de su familia a una vida digna.

¿Por qué se dice que las medidas *sub examine* violan el derecho a la vida? Porque muchas personas dependen de su vehículo para ganarse el sustento, esto es, su vida y la de su familia. ¿Por qué? Porque deben llevar a su trabajo, unas veces uno, otras otro, otras más un tercero, o un cuarto, o cualquier cantidad de personas que les colaboren en su trabajo. Pongamos por caso un pequeño empresario dedicado a reparaciones caseras: a veces tendrá que llevar consigo un ayudante plomero; en veces un electricista, otras veces a un albañil, o un conocedor de computadores, o un ayudante carpintero, etc.

Y los jóvenes que están siempre a la espera de un trabajo ocasional, y que unas veces son selecciona-

dos, otras no, no podrán acceder a su magra fuente de ingresos si su ocasional empleador resulta ser un motociclista, porque no los podrán transportar al lugar donde van a ejecutar su trabajo conjuntamente con su empleador, que en este caso será el motociclista.

Artículo 25, C.N. Derecho al trabajo. Este derecho fundamental, uno de los más importantes que aquí se invocan, resulta también violado, precisamente por las mismas razones que se acaban de expresar en el artículo anterior, donde se explica la necesidad que tienen gran número de acompañantes de motocicletas, de transportarse así para acceder a sus lugares de trabajo.

Artículo 21, C.N. Derecho a la honra. Esa clase de medidas conculca igualmente el derecho a la honra, porque con ellas se da la impresión de que tanto los motociclistas como sus acompañantes, (los primeros, al menos, como cómplices) son criminales a quienes se debe sacar de circulación, para que no puedan continuar cometiendo sus fechorías.

Esto, por supuesto, viola el derecho a la honra, porque se considera de antemano y sin fundamento alguno, que se trata de personas deshonestas, cuya única finalidad es utilizar el vehículo para la comisión de sus crímenes.

Derecho a la libre circulación. El artículo 24 C.N. consagra el derecho de libre circulación para todos los colombianos. Ello no obstante, ahora se acostumbra expedir normas que buscan cercenar ese derecho constitucional.

En relación con este derecho, es importante hacer referencia al artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos: “Toda persona tiene derecho a circular libremente en el territorio del Estado”.

Así mismo, este derecho está consagrado en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ratificado mediante Ley 74 de 1968, artículo 12: “Toda persona que se halle legítimamente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por el...”.

En este mismo sentido, se manifestó la Corte Constitucional en sentencia de unificación SU-257 de 1997, Expediente T-112103, con ponencia del Honorable Magistrado, Doctor José Gregorio Hernández Galindo. En esta providencia, la Corte expresó:

“Dicho de otra manera, la libertad en cuestión, según los términos del artículo 24 de la Carta, consiste en el derecho que tienen todos los colombianos de circular libremente por el territorio nacional, de entrar y salir de él, y de permanecer y residenciarse en Colombia, pero, como resulta del mismo texto normativo y de la jurisprudencia mencionada, ese calificativo de fundamental, dado a la indicada expresión de la libertad personal, no equivale al de una prerrogativa incondicional, pues el legislador ha sido autorizado expresamente para establecer limitaciones a su ejercicio, buscando conciliarla con otros derechos o con los principios rectores de todo el sistema. Ello, claro está, sin que tales restricciones supongan la supresión o el desvanecimiento del derecho fundamental, pues se entiende que no pueden desconocer su núcleo esencial. Es decir, el legislador no goza de la discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas

que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable”. (Negrillas fuera de texto, para resaltar que es el legislador y no el ejecutivo, el que puede expedir medidas que afecten el derecho a la libre circulación).

Artículo 16. Derecho al libre desarrollo de la personalidad. Así mismo, hay un derecho fundamental también vulnerado que es el “libre desarrollo de la personalidad”, que comprende el derecho legítimo del individuo a elegir su medio, forma y lugar de locomoción, siempre y cuando exista norma que lo permita. Esto en cuanto a que la libertad se convierte en un compromiso de elección.

La motivación principal, entonces, se puede resumir en la siguiente frase de los alcaldes del país, reiterada en diversas ocasiones a través de comunicados de la Federación Colombiana de Municipios: “es necesario reconocer que en la mayoría de los municipios por lo retirado de algunos sitios veredales, destino final de los pasajeros o el difícil acceso en las vías, los vehículos formalizados se les imposibilita su ingreso como también en ocasiones se niegan a mover sus vehículos por carencia suficiente de pasajeros; quedando como única alternativa el servicio de motocicleta”. Además comentan, en la relación a las restricciones a las motocicletas “Los Municipios y sus comunidades serán los afectados directos, como se han venido presentando en ciudades de la costa”.

Derecho al voto. Hay asuntos que siguen siendo fundamentales para abordar desde el Gobierno Nacional, como la discriminación que tienen que afrontar los motociclistas y sus acompañantes en los días de las elecciones: el derecho al voto es un derecho fundamental de todos los ciudadanos, por lo que en estos eventos no debe restringirse la circulación de parrilleros o motocicletas.

- El artículo 3° del proyecto, busca eliminar cualquier contribución que se quiera imponer a los motociclistas, sobre las primas que pagan por la adquisición del SOAT para motocicletas de hasta 200 cc.

Ya el Congreso de la República, al expedir la Ley 795 en el año 2003, había declarado libre de contribución a fondos, las primas que pagan los motociclistas (en el párrafo 1° del artículo 44) por concepto del SOAT, debido a la pesada carga impositiva que ellas representan para las clases menos favorecidas y a su regresividad tributaria.

Este párrafo, reflejaba la voluntad del legislador de favorecer a las clases menos pudientes de la sociedad colombiana, cuyos integrantes son los principales usuarios de las motocicletas. Sin embargo, fue declarado inexecutable, por simples requisitos de forma. Se hace necesario, nuevamente, por lo tanto, expresar la voluntad del legislador en este sentido.

Ahora bien, de acuerdo con la normatividad vigente, las primas que paga el propietario de un vehículo asegurado en Colombia, se destinan de la siguiente manera: 46.7% para el Fondo de Solidaridad y Garantías (Fosyga), 2% para el Fondo de Prevención Vial y el 51.3% restante, para las aseguradoras. Es decir, por cada \$150 que paga el usuario, \$70,05 son para el Fosyga, \$3 para el Fondo de Prevención

Vial y solo ¡\$76,95! para las aseguradoras, quienes en última instancia son las que pagan los siniestros.

Según las tarifas actuales del SOAT (a 2008), el automóvil familiar más vendido en Colombia² paga una tarifa de \$172.601, mientras que la motocicleta del segmento más vendido en Colombia³ paga una tarifa de \$183.216. Esto es, una diferencia de un 6% más para las motocicletas. Es claro, entonces, que no existe una correspondencia de relación de proporción entre la tarifa comercial del SOAT y el valor del vehículo. Para este caso –los dos vehículos más vendidos: moto y automóvil–, el valor del automóvil es 8.2 veces mayor que el de la motocicleta, aunque la severidad de los siniestros de las motocicletas es 13,9 puntos porcentuales menor que la de los automóviles⁴.

Así las cosas, el conductor del automóvil está pagando por el SOAT solo el 0,639% del valor comercial del vehículo, mientras que la motocicleta paga más del 6% de su valor comercial. Es decir, en Colombia, el SOAT tiene un mayor valor proporcional al valor del vehículo para las personas de escasos recursos (principales usuarios de motocicletas), que para las clases más pudientes, principales usuarios de los automóviles. Esto llevaría a pensar que el SOAT, desde una óptica económica de redistribución de ingresos, no viene cumpliendo con ese objetivo social, ya que son las personas de menor poder adquisitivo y menores ingresos, las que están cancelando tarifas superiores, muy por encima a las establecidas para los automóviles familiares, los cuales, a su vez, causan una mayor severidad en los accidentes.

Por lo tanto, se requiere, como compensación para las clases menos favorecidas, mantener libres de contribución a estos Fondos, las primas del SOAT de motocicletas de hasta 200 c.c.

- Los artículos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9°, se restringen a modificar algunos contenidos de los artículos 51 y 131 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, así:

Respecto del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, se incluye a las motocicletas dentro del conjunto de vehículos automotores de servicio particular. Busca retomar la legislación anterior por considerar que la revisión técnico-mecánica de realizarse cada dos años y no anualmente. Este aspecto está sustentado en los estudios socioeconómicos de los usuarios de las motos.

Finalmente, respecto del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, elimina el aparte A12, y en sus apartes D3, D4, D5, D6 y D7, suprime la expresión “*En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito*”, incluida en cada uno de los aparte señalados.

El siguiente gráfico comparativo resulta ilustrativo para comprender la propuesta y su justificación:

² Según la revista Motor: Renault, Twingo con un precio comercial de \$26.990.000.

³ Según los datos del comité de ensambladores de motos: Bajaj, Boxer con un precio comercial de \$2.990.000.

⁴ Según el estudio actuarial correspondiente al año 2003.

Legislación anterior Ley 769 de 2002	Legislación actual Ley 1383 de 2010	Propuesta proyecto de ley	Justificación
<p>Artículo 51. REVISIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El adecuado estado de la carrocería. 2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia. 3. El buen funcionamiento del sistema mecánico. 4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico. 5. Eficiencia del sistema de combustión interno. 6. Elementos de seguridad. 7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos. 8. Las llantas del vehículo. 9. Del funcionamiento de la puerta de emergencia. 10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público. <p>Parágrafo 1°. Para efectos de la revisión técnico-mecánica, se asimilarán a vehículos de servicio público aquellos que prestan servicios como atención de incendios, recolección de basura, ambulancias.</p> <p>Parágrafo 2°. La revisión técnico-mecánica estará orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo en su labor de trabajo, especialmente en el caso de vehículos de uso dedicado a la prestación de servicio público y especial.</p>	<p>Artículo 51. <i>Revisión periódica de los vehículos. Todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los vehículos de servicio particular, se someterán a dicha revisión cada dos (2) años durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula; las motocicletas lo harán anualmente.</i></p> <p>La revisión estará destinada a verificar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El adecuado estado de la carrocería. 2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia. 3. El buen funcionamiento del sistema mecánico. 4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico. 5. Eficiencia del sistema de combustión interno. 6. Elementos de seguridad. 7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos. 8. Las llantas del vehículo. 9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia. 10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público. 	<p>Artículo 1°. El artículo 51 de la Ley 769 de 2002, quedará así: “Revisión periódica de los vehículos. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Esta revisión estará destinada a verificar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El adecuado estado de la carrocería. 2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia. 3. El buen funcionamiento del sistema mecánico. 4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico. 5. Eficiencia del sistema de combustión interno. 6. Elementos de seguridad. 7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos. 8. Las llantas del vehículo. 9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia. 10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público”. 	<p>Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, por considerarla una carga económica desproporcionada para los dueños de los automotores, y que puede llegar a fortalecer fenómenos de corrupción en la expedición de los certificados de revisión técnico-mecánica.</p> <p>En conclusión, los vehículos particulares, incluidas las motos realizarán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes cada dos años; excepto los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, que lo harán anualmente, retomando la legislación anterior.</p>
<p>Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p>	<p>Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...)</p>	<p>Artículo 2°. El literal D3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así: (...) D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.</p>	<p>Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma solo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es despropor-</p>

Legislación anterior Ley 769 de 2002	Legislación actual Ley 1383 de 2010	Propuesta proyecto de ley	Justificación
<D.3> Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>		cionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Mintransporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa. En conclusión, se suprime del literal D3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) <D.4> No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>	Artículo 3°. El literal D4 del artículo <u>131</u> de la Ley 769 de 2002, quedará así: (...) D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma solo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Mintransporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa. En conclusión, se suprime del literal D4 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) <D.6> Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>	Artículo 4°. El literal D5 del artículo <u>131</u> de la Ley 769 de 2002, quedará así: (...) D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de motivos. La norma solo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Mintransporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa. En conclusión, se suprime del literal D5 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)	Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...)	Artículo 5°. El literal D6 del artículo <u>131</u> de la Ley 769 de 2002, quedará así: (...)	Se retoma la redacción que traía el Código Nacional de Tránsito antes de la Vigencia de la Ley 1383 de 2010, pues viola el derecho a la igualdad conforme se explica en la exposición de mo-

Legislación anterior Ley 769 de 2002	Legislación actual Ley 1383 de 2010	Propuesta proyecto de ley	Justificación
D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) <D.7> Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>	D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	tivos. La norma solo se aplica a las motocicletas lo que constituye una norma discriminatoria. Adicionalmente, se trae conceptos del Consejo de Estado donde se demuestra que la inmovilización, hasta tanto no se pague el valor de la multa, es desproporcionada. De igual forma, los conceptos reiterados del Mintransporte sobre la prohibición de someter la inmovilización al pago de la multa. En conclusión, se suprime del literal D6 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
No existía el literal en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.	Artículo 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así: (...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u>	Artículo 6°. El literal D7 del artículo <u>131</u> de la Ley 769 de 2002, quedará así: (...) D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	Permanece la conducta descrita en el Literal D7 del artículo 131 que fue modificado por la Ley 1383 de 2010; pero se elimina la discriminación hacia las motocicletas. Es decir, la inmovilización de motocicletas por la conducta descrita en el literal mencionado.
		Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	

Marco constitucional y legal

Con la nueva legislación se pueden ver vulnerados derechos y principios fundamentales de nuestra Carta Política, y que afectan directamente un grupo de colombianos que se sienten discriminados y tratados por la ley de una manera desigual. Aquí enunciamos algunos de ellos:

Señala el Preámbulo de nuestra Constitución que:

“El pueblo de Colombia, en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que

garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga...” (Subrayado fuera de texto).

A su vez, indica el artículo 2° de la Constitución, destaca que:

“...*Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo...*” (Subrayado fuera de texto).

Los apartes señalados indican que la seguridad jurídica hace parte de los principios consagrados en nuestra Constitución, y “*se traduce en la confianza por la estabilidad de las normas, de tal manera que la actividad humana se pueda planificar con arreglo a la ley vigente*”.⁵

Finalmente, el artículo 13 de la Constitución Política, sobre el Principio de Igualdad, señala en su inciso segundo:

“...El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados...”.

Ahora bien, en desarrollo de este principio aplicado al tratamiento concedido a ciclistas y a motociclistas, la Corte Constitucional, en Sentencia C-018 de 2004, Magistrado Ponente el Dr. Manuel José Cepeda Espinosa, señaló:

“6.2. En primer lugar, es preciso advertir que la cuestión acerca de si los ciclistas y los motociclistas debe ser regulados conjuntamente o no, es un falso dilema. Las bicicletas no son en sí, de forma definitiva y esencial, iguales o diferentes a las motocicletas. Dependiendo del contexto de la regulación y el sentido de la misma serán comparables o no. Si se compara a los peatones con quienes usan vehículos, ciclistas y motociclistas quedarán juntos; si se distingue a los vehículos con motor de los que no lo tienen, quedarán separados; si se clasifican los vehículos entre los de gran tamaño y los pequeños, quedan juntos. Dependiendo del propósito que tenga el legislador al regular un tema, habrá de definir cuáles son los criterios que empleará para clasificar y organizarlo.

Así pues, no es posible evaluar, en abstracto, la constitucionalidad de una medida por haber dado el mismo tratamiento a los ciclistas y a los motociclistas. Es necesario definir respecto de qué se les trata igual o diferente y por qué”. (Subrayado fuera de texto).

Como es claro, el Código Nacional de Tránsito definió en su artículo 131 una serie de conductas cuya comisión se constituyen en infracciones, al tiempo que estableció la sanción para cada una, en términos pecuniarios para la gran mayoría de estas.

Las categorías definidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, separan en dos grandes grupos a los destinatarios de estas sanciones: en uno de ellos, se encuentran los conductores de vehículos no automotores o de tracción animal (Categoría A) y, en un segundo grupo, los conductores de vehículos automotores (Categorías B, C, D, y E).

En este último grupo, el legislador incluyó a todos los vehículos automotores, bien tengan el carácter de particulares, de transporte público, o de transporte de carga y también motocicletas, estableciendo de este modo un trato igual para todos, tomando en cuenta su carácter común de automotores.

En este sentido, no cabe dentro del trato de igualdad que los apartes referenciados establezcan sanciones diferentes y más severas para las motocicletas, cuando estas hacen parte del conjunto de automotores.

Adicionalmente tales sanciones más gravosas están definidas para circunstancias que igual pueden cometer las motocicletas o cualquier otro tipo de vehículo automotor, como son:

D.3 *Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.*

D.4 *No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.*

D.5 *Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*

D.6 *Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.*

D.7 *Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.*

En cuanto a la inmovilización de los vehículos, en la misma jurisprudencia, el Alto Tribunal señaló:

“2.4. La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.

Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción consiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conductor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.

2.5. La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular, como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces este no será conducido a otro lugar”. (Subrayado fuera de texto).

En este sentido, es claro que las circunstancias señaladas no implican el incumplimiento de requisitos legales existentes para circular o para que el conductor de la motocicleta pueda continuar conduciendo y, por tanto, puede responder únicamente con el pago de la multa. Si así fuera, entonces la sanción de la inmovilización debería imponerse también a todos los demás vehículos automotores, objetivo que está lejos de ser una intención del legislador.

De igual manera, lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 769 de 2002 diferencia dos (2) grandes grupos de vehículos automotores, al señalar períodos distintos y específicos para la revisión tecnomecánica de los vehículos de servicio particular. Entonces se quebranta el tratamiento de igualdad al imponer, respecto de la revisión periódica de los vehículos, un

⁵ La seguridad jurídica en el derecho tributario colombiano. Juan Rafael Bravo Arteaga, miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia.

tratamiento diferente a las motocicletas cuando estas hacen parte del conjunto de automotores y del servicio particular, por lo que deben recibir el mismo tratamiento.

Ahora bien, análisis similar debe aplicarse al aparte A12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que reúne en un mismo conjunto a todos los vehículos no automotores. En este caso, procede la supresión del texto referido por cuanto la infracción y la sanción aplicable y respetuosa del derecho a la igualdad ya estaba prevista en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

De igual forma, es conocida la posición de Ministerio de Transporte que ha reiterado en la Resolución número 17777 del 8 de noviembre de 2002 que manifiesta:

(...)

“3. Bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada para la infracción”.

Esto permite concluir que la medida ha sido considerada desproporcionada hasta por el Ministerio de Transporte.

La situación sociodemográfica y la imposibilidad de pago

Medidas como las que se pretenden reformar constituyen una carga desproporcionada para el 97% de los motociclistas de Colombia, que pertenecen a los estratos 1, 2 y 3 y que dependen económicamente de su moto para realizar su actividad diaria.

Desconocer la afectación enorme que produce una sanción como la contemplada en el artículo 131 mencionado constituye desconocer la realidad social y económica en que viven los motociclistas de nuestro país. Por ello es necesario este proyecto: la gran mayoría de los motociclistas en Colombia no cuentan con la capacidad de pago para hacer frente a multas tan altas. En muchas ocasiones las multas son más altas que el valor comercial de su moto.

El *Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia*, publicado en el año 2010, trae las siguientes conclusiones que nos permitimos transcribir por su importancia para el presente proyecto de ley:

“3. La motocicleta, apoyo a los colombianos de menores ingresos en tiempos de crisis

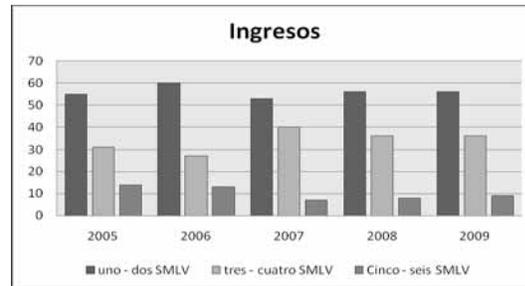
□□ **Trabajadores con salarios entre 1 y 2 salarios mínimos continúan siendo los principales compradores de motos**

□□ **Estos vehículos cumplieron un rol fundamental para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriore**

La motocicleta cada año se sigue posicionando como la aliada de los colombianos de menores ingresos, quienes han encontrado en este vehículo una solución no solo para reducir costos de transporte, sino encontrar nuevas fuentes de empleo, mejor movilidad y calidad de vida.

Es así como mientras en 2008 el 56% de los propietarios de motos en el país percibían entre 1 y 2 salarios mínimos, el año pasado este porcentaje se elevó a 66%, lo cual refleja que se convirtió en un apoyo para sortear la compleja coyuntura económica que se vivió en 2009. (Ver Gráfica 1).

Gráfica 1



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

El apoyo de este vehículo a la economía de las familias colombianas toma gran importancia a la luz de cifras como que en 2008 para el 51% de los colombianos, acorde con el DANE, sus ingresos solo alcanzaban para cubrir sus gastos mínimos.

Frente al perfil de propietarios encontrado en el 2005 se puede observar cómo efectivamente la tendencia ha sido creciente, pues en ese momento cerca del 50% de la totalidad de propietarios de motos se encontraban en este rango de ingresos, con lo cual reconocen en este vehículo un motor de oportunidades para ellos y sus familias.

Llama la atención cómo si bien los compradores con ingresos entre tres y cuatro salarios mínimos representaban 27% del total al término de 2009, frente a 36% el año inmediatamente anterior, con una caída de 9 puntos porcentuales, se volvieron a ubicar en el nivel en que se encontraban en 2005, es decir, aproximadamente 30%.

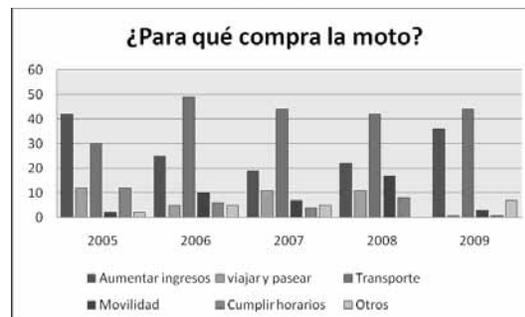
Finalmente, quienes devengan entre cinco y seis salarios mínimos se mantienen en el mismo rango de los últimos cinco años, representando en promedio entre el 7% y 8% del total de compradores.

Aumentar ingresos en medio de la crisis, objetivo clave

Los anteriores resultados son corroborados con las motivaciones de compra, las cuales continúan estando relacionadas, en su mayoría, con la necesidad de aumentar o generar ingresos, después del uso natural del vehículo, como es el transporte, reforzando de esta manera la importancia de la motocicleta en el desarrollo de las clases trabajadoras.

De hecho, un alto porcentaje del mercado de las motos en Colombia lo componen vehículos de menos de 185 c. c., puesto que por su tamaño, precio y características técnicas, se han constituido en una importante herramienta de trabajo.

Gráfica 2



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

Como se observa en la Gráfica 2, mientras el 49% de los compradores manifestaron que su motivación al adquirir su moto era el transporte, el 35% la consideró importante para aumentar ingresos, relación que se mantiene muy estable frente a la registrada en 2005, cuando el primer grupo representaba el 50% y el segundo el 38% aproximadamente.

No así ocurrió con el 2008, cuando esto varió significativamente, pues mientras un 42% de colombianos la compraron con el objetivo primordial de transportarse, el 22% lo motivó generar ingresos.

Estas cifras continúan revelando el papel tan crucial que cumplieron las motocicletas el año anterior, para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriorara, en medio de indicadores preocupantes de la economía como un desempleo de 12% a diciembre de 2009.

5. Perfil del motociclista colombiano

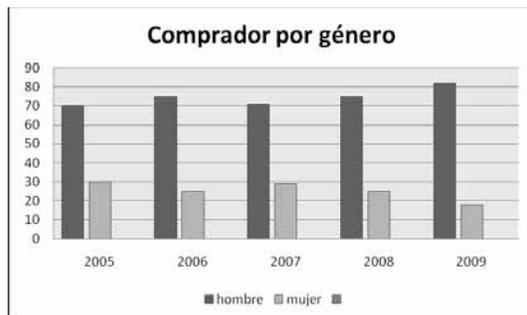
□□ **Los motociclistas en Colombia son en su mayoría hombres, casados y con estudios secundarios**

□□ **Uno de cada cinco compradores es mujer**

Las características del motociclista en Colombia continúan siendo estables frente a lo que se viene observando en los últimos años, en donde predominan los hombres casados y con un nivel de escolaridad predominantemente en secundaria.

Cuando se llevó a cabo el Primer Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia, un 30% de los compradores era mujeres, en tanto que el restante 70% pertenecía al sexo masculino. En general, la relación se mantiene aunque en diferentes proporciones (Ver gráfica 3).

Gráfica 3



Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

En el 2009, las mujeres compraron menos motocicletas que en años anteriores; aún así, es importante destacar que uno de cada cinco compradores son mujeres, en su gran mayoría cabezas de familia que encuentran en la moto una oportunidad para sostener su familia, al tiempo que les permite disponer de una mejor movilidad, lo que se traduce en más tiempo para atender su hogar.

Con relación al nivel de escolaridad, personas con secundaria continúan siendo las de mayor porcentaje dentro de la participación total, con un 44%, seguidas por quienes ya son profesionales, con 23%, lo cual resulta interesante si se tiene en cuenta que este grupo ha representado en los últimos años entre un 16% y 18% (ver Gráfica 4).

Gráfica 4

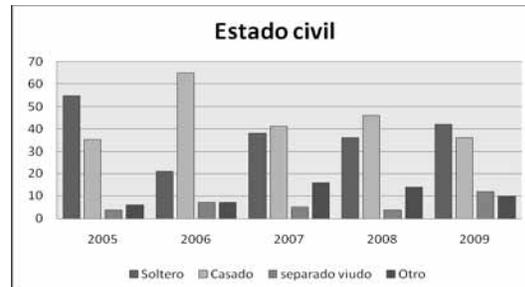


Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

Congestión vehicular, la búsqueda de alternativas de economía familiar, el costo de los combustibles, la deficiencia en los sistemas de transporte masivos en todas las ciudades y el aumento del desempleo profesional son algunas de las causas que explican este comportamiento en los compradores de motocicletas.

Esto se ve reforzado en la tendencia de que son los casados quienes cada vez más están buscando este vehículo al punto que al término de 2009 la proporción entre casados y solteros es de 41%-41% (ver Gráfica 5).

Gráfica 5

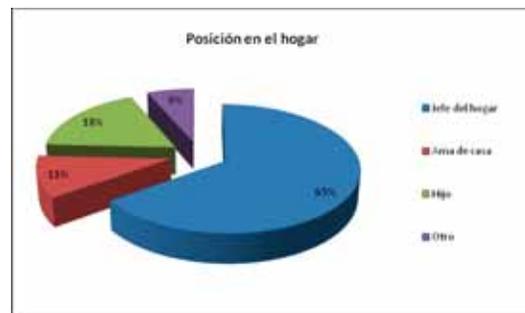


Fuente: Tomado del Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

A la luz de estas cifras, y si se tiene en cuenta que en promedio una familia colombiana está compuesta por tres o cuatro personas, estaríamos hablando de que cualquier medida arbitraria que se adopte en contra de este vehículo afecta negativamente la calidad de vida de más de 1.200.000 familias compuestas por cerca de 4.500.000 colombianos.

Sumados a ello están las restantes 1.700.000 personas solteras o en otros estados civiles, quienes por lo regular también tienen a su cargo la manutención de otros miembros de la familia como madre, hermanos o hijos sin ningún vínculo matrimonial, pues en un 65% de los casos manifestaron ser jefes de hogar (ver gráfica 6).

Gráfica 6



Fuente: Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia.

Más motocicletas que vehículos

Desde el año 2011 el Gobierno Nacional había reconocido que las motocicletas superaron el número de vehículos registrado en el RUNT. La tendencia para el 2012 no es diferente y ahora se advierte que las motos superan en casi un millón el número de vehículos.

Ver gráfico:



Fuente: RUNT.

Las cifras y el incremento constante en el número de motocicletas en Colombia implican que el Congreso de la República se tenga que ocupar de esta materia con el objeto de ordenar el sector y evitar la accidentabilidad.

Impacto fiscal

En cuanto a la obligación consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es preciso advertir que los mencionados artículos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9° no ordenan gasto adicional ni tampoco otorgan beneficios tributarios y, por otro lado, las modificaciones planteadas no impiden la recaudación de los montos definidos para las infracciones al Código Nacional de Tránsito ni afectan el actual presupuesto en razón a que, sencillamente, no existían en el momento de definirlo.

- En el artículo 10 del proyecto, hace referencia a un tema esencial: la educación vial. En este artículo se incluyen temas como la cultura ciudadana y la seguridad vial como también la inclusión de la cátedra obligatoria sobre seguridad vial para los establecimientos públicos y privados de educación. Si queremos disminuir las cifras sobre accidentalidad, necesitamos con urgencia educar a todos los actores de la vía.

- El artículo 11 del proyecto fortalece la asociatividad entre los motociclistas con el fin de ayudar a educar, desde la sociedad civil, a los conductores de motocicleta.

- El artículo 12 del proyecto busca crear la Policía Cívica Motorizada como un instrumento para fortalecer la convivencia ciudadana y no la estigmatización del motociclista.

- El artículo 13 del proyecto hace referencia a la Responsabilidad Social Empresarial o Corporativa, que ha sido definida “De acuerdo con la definición de la Comisión Europea, en su **Libro Verde: Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas**, publicado en 2001[1], la Responsabilidad Social Empresarial “...es la integración voluntaria, por parte de las empresas, de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y sus relaciones con sus interlocutores”... “Ser socialmente responsable no

significa cumplir plenamente las obligaciones jurídicas, sino también ir más allá de su cumplimiento invirtiendo ‘más’ en el capital humano, el entorno y las relaciones con sus interlocutores”.

No podemos permitir que los trabajadores que utilicen la motocicleta como medio para su trabajo sigan siendo desconocidos por algunos empresarios, los derechos sobre el cubrimiento a los riesgos profesionales como tampoco que sean sometidos al cumplimiento de entregas de domiciliar contrarreloj. Esto pone en riesgo no solo al motociclista, sino a los demás actores de la vía.

Actitudes como las descritas deben ser erradicadas voluntariamente por las empresas que utilizan a los motociclistas dentro de su actividad económica.

- El artículo 14 del proyecto concibe a la motocicleta como factor de desarrollo, por ello el Ministerio de Transporte deberá diseñar políticas públicas para incluir a las motocicletas en los sistemas masivos de transporte. Para ello fortalecerá las asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad.

Se realiza una salvedad: el Gobierno Nacional protegerá los derechos económicos de los transportadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

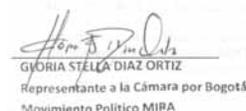
- El artículo 15 hace referencia a los instrumentos tecnológicos utilizados para el control y vigilancia del tránsito y transporte. Cada vez más la autoridades utilizan este tipo de tecnología para desarrollar su trabajo; sin embargo, los ciudadanos desconocen si los instrumentos utilizados funcionan adecuadamente, es decir, si la cámara que mide la velocidad está midiendo la velocidad real del vehículo que se desplaza o está midiendo una velocidad mayor o menor.

El Movimiento MIRA ha luchado en el Congreso de la República para sancionar penalmente a los conductores que conducen bajo los efectos del licor o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Sin embargo, somos conscientes de que los instrumentos con que se realizan las pruebas de alcoholemia se realizan sin un certificado de funcionamiento. Queremos actores de la vía responsables pero con las garantías para proteger sus derechos.

Siendo conscientes de la urgente necesidad de establecer una normatividad clara en materia de movilidad en motocicletas, en forma que se pueda lograr una unificación en esta materia y, además, mejorar las condiciones de vida de una gran proporción de ciudadanos colombianos a partir del mejoramiento de su movilidad, dejamos a su consideración este proyecto de ley, esperando que sea discutido y aprobado en este importante Órgano Legislativo.

De los Honorables Congresistas,


Gloria Stella Díaz Ortiz


GLORIA STELLA DÍAZ ORTIZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA


Senador Manuel Virguez

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 1° de agosto de 2012

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 56 de 2012 Senado**, por medio de la cual se reglamenta el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General (E),

Saúl Cruz Bonilla.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 1° de agosto de 2012

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

Cúmplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General (E) del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

* * *

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2012
SENADO**

mediante la cual se fortalecen las medidas para la protección de las aguas subterráneas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de la presente ley es el fortalecimiento de las medidas establecidas legalmente, para evitar la contaminación de las aguas subterráneas como resultado de acciones generadas por el hombre, en el desarrollo de cualquier actividad que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente.

Artículo 2°. Adiciónese el numeral 10 A al artículo 9° del Decreto Reglamentario 2028 de 2010, el cual quedará así:

Competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales. *Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002 otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades que se ejecuten en el área de su jurisdicción.*

10. A. La construcción y operación de instalaciones como los cementerios, los cuales tienen como objeto el almacenamiento, tratamiento, procesamiento y/o disposición final de residuos o desechos peligrosos, como resultado del proceso de cremación o descomposición de restos humanos que tiene lugar en sus instalaciones.

Artículo 3°. *Sanciones.* Si como resultado de los procesos de control y seguimientos establecidos por la normatividad y reglamentación vigente en la materia se corrobora un incumplimiento total o parcial

de los requisitos para contar con la licencia ambiental otorgada conforme a la ley, el titular de la licencia será objeto del régimen sancionatorio dispuesto en la Ley 33 de 1993, de acuerdo con la gravedad de las irregularidades encontradas.

Artículo 4°. *Régimen de transición.* Para los cementerios que operan actualmente, se les concederá un plazo de un año para ajustarse a la normatividad vigente, lapso durante el cual contarán con el acompañamiento de las autoridades competentes para su correcta adecuación.

Artículo 5°. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas:

Handwritten signatures of congress members: Carlos A. Buitrago, Jolanda Stefán Díaz Ortiz, and Manuel Virguez.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de ley tiene como propósito la protección del medio ambiente y la salud humana, toda vez que a la fecha existe una plena certeza y consenso por parte de la comunidad científica acerca de los potenciales efectos adversos de la instalación de cementerios en aguas superficiales y aguas subterráneas de no hacerse los correspondientes estudios de impacto ambiental y se apliquen las medidas de mitigación respectivas¹.

ANTECEDENTES

La crisis por la escasez de agua es de carácter global, y aunque afecta a todos los países, hace solo unas décadas comenzó a debatirse. Algunos referentes importantes son:

– Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho Humano (Estocolmo, 1977). Esta es la primera gran conferencia internacional dedicada a problemas ambientales; plantea el inicio del derecho internacional ambiental; y crea el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), con la finalidad de fomentar y apoyar la cooperación en materia ambiental.

– Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Río de Janeiro, 1992), en la que participaron 172 gobiernos, entre ellos 108 jefes de Estado o de Gobierno; 2.400 representantes de organizaciones no gubernamentales (ONG); y 17.000 personas en el Foro de ONG que se convocó paralelamente y al que se atribuyó estatus consultivo. En dicho encuentro fue discutido, entre otros temas medioambientales, la creciente escasez de agua. El resultado de esta conferencia fue el acuerdo sobre la *Convención Marco de las Naciones Unidas*

¹ “El impacto de los cementerios en el medio ambiente y la salud pública. Una breve introducción”. Ahmet S. Uçisik y Rushbrook Phillip. Departamento de Gestión de Residuos de la Oficina Regional para Europa. Centro Europeo para el Medio Ambiente y la Salud Oficina de Proyectos Nancy, Organización Mundial de la salud, Copenhague, Dinamarca, 1998.

sobre el Cambio Climático, que más tarde llevaría al Protocolo de Kioto sobre el cambio climático².

– “Declaración del Milenio” (2000), por la que 160 jefes de Estado se comprometieron a impulsar políticas activas para que, en 2015, la cantidad de población sin acceso al agua potable sea reducida a la mitad. «Ninguna medida haría más por reducir las enfermedades y salvar vidas en los países en desarrollo que facilitar el acceso general al agua potable y a los servicios de saneamiento», alertó entonces, casi como un ruego, Kofi Annan, Secretario General de la ONU.

– Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, 2002), de la cual se derivó la Iniciativa Latinoamericana y Caribeña para el Desarrollo Sostenible.

Adicionalmente, a la fecha ya son seis los foros mundiales del agua realizados, el último del pasado 12 al 17 de marzo de 2012 en la ciudad de Marsella (Francia), teniendo como marco central un diálogo sobre el *derecho al agua y al saneamiento en América*, y en donde se subrayaron los desafíos claves que deben superarse en todo el mundo para garantizar este derecho: la concentración de la población en zonas áridas, los efectos del cambio climático, los conflictos en torno a los usos del agua y el cumplimiento de los Objetivos del Milenio, garantizando tres dimensiones básicas: Disponibilidad, Calidad y Accesibilidad.

Sin embargo solo cinco países reconocen un Derecho Humano al Agua y al Saneamiento en sus constituciones: Nicaragua, Uruguay, Bolivia, Ecuador y México. Es precisamente por esta insuficiencia de esfuerzos políticos que la situación no ha logrado ser contrarrestada, sino por el contrario se ha ido agravando cada vez más.

La explosión demográfica ha incrementado la demanda cada vez más alta del líquido vital. Las principales causas que agravan la situación son el derroche indiscriminado de agua potable y la falta de herramientas legales para sancionar; el déficit de servicios básicos de abastecimiento y saneamiento, la degradación y contaminación de los cursos de agua superficiales, tanto por la descarga de efluentes urbanos como industriales; el manejo inadecuado de las cuencas hidrográficas; la deforestación indiscriminada, entre otras³.

A este panorama debe sumarse también la contaminación de las aguas subterráneas, consideradas como una de las principales fuentes de agua dulce de la cual puede obtenerse líquido potable apto para el consumo humano. Estas se encuentran expuestas a procesos contaminantes, como consecuencia de la filtración de residuos a través del suelo, los cuales tienen como origen las actividades humanas de tipo industrial, por vertidos urbanos, agricultura y ganadería, por ejemplo.

Son variados los casos que se registran tan solo en América Latina acerca de impactos ambientales irreversibles sobre las fuentes de agua potables, algunos se citan a continuación:

En Catamarca (Argentina) existe la mina Bajo de la Alumbrera, un megaproyecto de explotación a cielo abierto de cobre y oro desde 2003. Está situada en una región muy árida (con un promedio de precipita-

ciones de 150 mm anuales), pero su funcionamiento demanda el consumo de 100 millones de litros de agua diarios para sus procesos de lixiviación y transporte de concentrados. El uso abusivo de recursos hídricos ha afectado el nivel de las aguas superficiales y subterráneas, provocando un grave impacto negativo sobre las actividades, agroganaderas de la zona⁴.

En Espinar (Perú), el megaproyecto Tintaya de explotación cobre desde 2006, su empresa promotora afronta un proceso judicial abierto por una denuncia penal de la Fiscalía Especial de Medio Ambiente de Cusco por la contaminación de los dos principales cursos de agua de la provincia de Espinar, los ríos Salado y Cañipia. En la denuncia, la Fiscalía ha presentado pruebas de contaminación de aguas por exceso de aluminio, arsénico, hierro, molibdeno y otros metales, así como de la contaminación de suelos con antimonio, arsénico, cobre y mercurio. Se ha registrado una gran proporción de la población con plomo en sangre, aumento de enfermedades respiratorias y afectación a la ganadería y la piscicultura local⁵.

En el caso de Colombia, se pueden mencionar algunos de los más significativos, sin ser infortunadamente los únicos:

Uno de ellos se refiere a la contaminación progresiva que se ha venido presentando en el *Páramo de Santurbán* (Santander), pues según autoridades académicas y ambientales del departamento existen registros históricos de las aguas que consume la gente en Bucaramanga, donde hay periodos en que la cantidad de cianuro y de mercurio aparecen por encima de los límites permisibles, todo como consecuencia de la minería informal⁶.

Otro caso es el de *El Cerrejón* (Guajira), que siendo una megaexplotación de carbón ha provocado un grave deterioro de la calidad y cantidad del agua, afectando la estructura y el caudal del río *Ranchería*, principal curso de agua de la zona. La gran cantidad de emisiones contaminantes (carbón, sílice, metales pesados, etc.) por agua y aire ha provocado el anegamiento de suelos productivos, el fuerte incremento de casos de plumbemia (intoxicación por plomo), silicosis y manifestaciones cancerígenas en trabajadores y población aledaña.

Respecto al manejo de rellenos sanitarios, también es posible recoger evidencia de casos en los cuales existe una potencial contaminación ambiental y de aguas en Colombia. De acuerdo con un estudio publicado por la Revista Academia Colombiana de Ciencia (2010) “*Los rellenos sanitarios en Latinoamérica: caso colombiano*”⁷, la mayoría de los rellenos sanitarios en las principales ciudades de Colombia presentan problemas de mal funcionamiento e incumplimientos en los planes de manejo, evidenciados en la insuficiencia o ausencia de tratamiento de lixiviados.

⁴ “Transnacionales mineras: Depredación ecológica y violación de derechos humanos”. ELMERCURIO-DIGITAL. Marzo 14 de 2012. <http://www.elmercurio-digital.net/2012/03/transnacionales-mineras-depredacion.html>

⁵ Ídem.

⁶ **Minería en Santurbán contamina el agua para consumo humano**. 08 de marzo de 2012 <http://noticias.terra.com.co/mineria/mineria-en-santurban-contamina-el-agua-para-consumo-humano.a5a8f7a2164f5310VgnVCM20000099f154d0RCRD.html>

⁷ Noguera, K. M. & J. T. Olivero: “**Los rellenos sanitarios en Latinoamérica: caso colombiano**” Rev. Acad. Colomb. Cienc. 34 (132): 347-356, 2010. ISSN 0370-3908. http://www.accefyn.org.co/revista/Vol_34/132/347-356.pdf

² Gobernanza Ambiental de Aguas y Áreas Costeras. PNUMA. <http://www.pnuma.org/agua-miaac/REGIONAL/MATERIAL%20ADICIONAL/PRESENTACIONES/PONENTES/Tema%203%20-%20Institucionalidad/Tendencias%20y%20desafios%20en%20la%20gobernanza%20de%20aguas%20-%20Andrea%20Brusco/DERECHO%20INTERNACIONAL%20AGUAS.pdf>

³ Ídem.

Ciudad - Relleno Sanitario	Capacidad	Hallazgo
Bogotá D.C. Relleno Sanitario de Doña Juana	Residuos provenientes de 6 municipios: 5.891,8 t/día	Luego de 20 años de funcionamiento, recibe volúmenes de lixiviados superiores a la capacidad de la planta de tratamiento de los mismos.
Antioquia (Medellín) Relleno Sanitario "Parque Ambiental La Pradera"	2.787 t/día	A 2008, no contaba con un sistema de tratamiento para los lixiviados. Los vertimientos tienen caudales muy grandes, causando contaminación de recursos hídricos cercanos (río Porce y las quebradas afluentes La Música, La Jagua y La Piñuela), en su composición se encuentran sustancias tóxicas.
Valle del Cauca (Santiago de Cali) "Relleno Sanitario de Yotoco o Colomba El Guabal"	Residuos provenientes de los municipios de Candelaria, Jamundí, Caloto, Villa Rica, Yumbo y Cali: 1.800 t/día	A mayo de 2009 no contaba con planta de tratamiento de lixiviados.
Atlántico (Barranquilla) "Relleno Sanitario Los Pocitos"	Residuos sólidos provenientes de los municipios de Barranquilla, Soledad, Galapa y Puerto Colombia: 1.600 t/día	A junio de 2009 se encontraba operando sin planta para el tratamiento de lixiviados, generando malos olores.
Risaralda (Pereira) "Relleno Sanitario La Glorita"	Residuos sólidos provenientes de 17 municipios: 650 t/día	A 2008 presentó problemas como la ausencia de filtros para el transporte de lixiviados en algunos vasos, afloramiento de lixiviados en diferentes puntos del relleno, falta de material de cobertura en la cantidad que permitiera establecer el sello hidráulico, evidenciando que la infraestructura para evacuación de lixiviados no era la requerida.
Santander (Bucaramanga) "Relleno Sanitario El Carrasco"	Residuos provenientes de 11 municipios: 734,3 t/día	En 2008, de acuerdo con hallazgos de la Contraloría municipal existía incumplimiento en el programa de manejo de residuos peligrosos: "...hay presencia de lixiviados por la vía de acceso en el sitio de disposición final es evidente, no fluyen por drenes y son superficiales, creando focos de contaminación ambiental".
Tolima (Ibagué) "Relleno Sanitario Parque Industrial de Residuos Sólidos"	355,9 t/día	La Contraloría municipal reportó en 2005 evidencia de problemas como la no existencia de estudios que permitieran evaluar la situación de la disposición final de los residuos, los impactos generados, el plan de monitoreo y seguimiento y los planes de mitigación.

Fuente: Noguera, K. M. & J. T. Olivero: "Los rellenos sanitarios en Latinoamérica: caso colombiano".

Rev. Acad. Colomb. Cienc. 34 (132): 347-356, 2010. ISSN 0370-3908.

http://www.accefyn.org.co/revista/Vol_34/132/347-356.pdf

Sin embargo, llaman la atención los pocos registros que existen respecto de un fenómeno altamente contaminante sobre fuentes de aguas subterráneas y es el ocasionado por la filtración de lixiviados, derivados de los *cementerios*, los cuales de forma comprobada han afectado fuentes hídricas empleadas tanto para el consumo de poblaciones circundantes como para las actividades de riego.

Algunos casos documentados en América Latina los registran Brasil (3) y Perú⁸ (1). En el primer país, el trabajo titulado "Los cementerios en la problemática ambiental", de autoría del doctor Leziro Marques Silva, resume la investigación realizada por 25 años (1970-1995) a la situación de 600 cementerios de Sao Paulo, donde se hallaron los siguientes resultados:

- Se observó la incidencia de entre 15% a 20% de casos de contaminación del suelo, ocurrida por la descomposición de los cuerpos y efluentes cada-véricos.

- Las aguas subterráneas presentan concentraciones excesivas de productos nitrogenados y contaminación bacteriológica.

En el segundo trabajo, "Calidad bacteriológica de aguas subterráneas en cementerios de Sao Paulo", se tomaron muestras bacteriológicas de aguas subterráneas de tres cementerios en las regiones del Grande Sao Paulo y Baixada Santista, de donde se pudo concluir que las mayores concentraciones de coliformes

fecales, estreptococos fecales, *Clostridium sulfito* reductores, bacterias heterotróficas aerobias, bacterias heterotróficas anaerobias y bacterias lipolíticas fueron encontradas en cementerios con suelos arenosos, con alta porosidad y permeabilidad y donde la napa freática se encontraba entre 0.60 a 2.20 m, todo lo cual favorecía el pasaje de bacterias hacia aguas subterráneas.

En el tercer estudio del Brasil, titulado "Minimización de la contaminación de las aguas subterráneas causadas por los cementerios", un grupo de Maestría de Saneamiento Ambiental de la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Sao Paulo liderado por el doctor Edu Pariera analizó el Cementerio Vila Nova Cachoeirinha, de donde se obtuvieron elevadas concentraciones de coliformes totales $1,6 \times 10^2$ y numerosas bacterias, así como, en menor número, coliformes fecales.

De este cementerio fue posible determinar que las aguas subterráneas presentaban concentraciones excesivas de productos nitrogenados, causadas por los procesos de descomposición de los cadáveres con la participación efectiva de la contaminación bacteriológica.

De estos resultados concluyó el estudio que los principales factores que condicionan los terrenos como adecuados para la implementación de cementerios son áreas elevadas, homogeneidad del suelo, nivel bajo de la napa freática, espesor del área no saturada.

Dicho estudio estableció de esta forma las siguientes recomendaciones:

- Promover campañas de concientización e incentivo a la cremación en caso de enfermedades contagiosas.

- No utilizar sepulturas para inhumación.

- Un control riguroso del monitoreo hidrológico.

- Motivar a las autoridades encargadas del control y monitoreo de las aguas subterráneas.

⁸ "Contaminación de aguas subterráneas por lixiviados provenientes de sepulturas bajo suelo, en el camposanto Parques del Paraíso". Lurín (Lima). Tesis de Grado José Jorge Espinoza Eche. 2007. Lima (Perú).

– Seguir correctamente las normas para la construcción de nuevos cementerios.

En relación con el caso de Perú, este se refiere a un estudio denominado: “Evaluación y gestión de riesgos por cementerios en Lima metropolitana y Callao”⁹. La investigación comprobó que en varios de los cementerios estudiados ocurrían concentraciones anormales de amonio generado por el proceso natural de la diseminación de las poliaminas “cada-verina”, “putresina”, contenidas en el necrocromo migrante en el nivel freático.

Del análisis de estos casos documentados, solo en América Latina es posible corroborar la evidente contaminación de aguas subterráneas por lixiviados provenientes de la localización de cementerios en sus áreas de influencia, y que la contaminación patogénica, efectiva y potencialmente ocasiona impactos negativos en la salud de las personas.

GENERALIDADES

Los principales agentes contaminantes de las aguas son¹⁰:

- Aguas residuales o desechos orgánicos. Son el conjunto de residuos producidos por los seres humanos, animales, etc., incluyen heces y otros materiales que pueden ser descompuestos por bacterias aeróbicas, es decir, en procesos con consumo de oxígeno. Cuando este tipo de desechos se encuentran en exceso, la proliferación de bacterias agota el oxígeno, y ya no pueden vivir en estas aguas peces y otros seres vivos que necesitan oxígeno.

- Agentes infecciosos (cólera, disentería) causan trastornos gastrointestinales.

- Nutrientes vegetales que pueden estimular el crecimiento de las plantas acuáticas. Estas, a su vez, interfieren con los usos a los que se destina el agua y, al descomponerse, agotan el oxígeno disuelto y producen olores desagradables.

- Productos químicos, incluyendo los pesticidas, diversos productos industriales, las sustancias tensioactivas contenidas en los detergentes y los productos de la descomposición de otros compuestos orgánicos.

- Minerales inorgánicos y compuestos químicos.

- Sedimentos formados por partículas del suelo y minerales arrastrados por las tormentas y escorrentías desde las tierras de cultivo, los suelos sin protección, las explotaciones mineras, las carreteras y los derribos urbanos.

- Sustancias radiactivas procedentes de los residuos producidos por la minería y el refinado del uranio y el torio, las centrales nucleares y el uso industrial, médico y científico de materiales radiactivos.

- El calor también puede ser considerado un contaminante cuando el vertido de agua empleada para la refrigeración de las fábricas y las centrales energéticas hace subir la temperatura del agua de la que se abastecen.

- El mercurio, un metal líquido muy tóxico, se acumula en el fitoplancton. En él las concentraciones son mil veces mayores que en el agua. Los peces pequeños lo concentran aún más, y en el pez grande puede llegar a límites peligrosos para la salud humana. Su concentración en los océanos es muy baja. En las zonas densamente pobladas y con mares donde la circulación de barcos es grande, se llega a concentraciones 100 veces mayores.

- Contaminación cloacal: una contaminación habitual es la que se produce por bacterias fecales. Eso se debe a que muchas ciudades vuelcan sus líquidos cloacales sin purificar, o con purificación deficiente, a los ríos y al mar. Algunas ciudades no tienen plantas depuradoras; otras las tienen demasiado pequeñas o fuera de funcionamiento. Algunas veces aparecen restos cloacales en las playas. Este problema puede surgir por fallas en los sistemas de bombeo.

- Derrames de petróleo: los derrames son de los accidentes contaminantes más espectaculares. Se derraman millones de litros de crudo por año. Pero esto se constata si sucede cerca de la costa y se observan los pájaros, mamíferos marinos y peces empetrocados que suelen aparecer muertos en las playas. También cuenta con que ellos son el eslabón inicial en la cadena alimentaria.

La importancia de preservar las aguas subterráneas y evitar a toda costa su contaminación tiene su explicación en que estas constituyen las reservas de agua dulce del planeta y son utilizadas para suministrar agua potable a numerosas poblaciones. No obstante debido a su ubicación, esta agua se encuentra altamente expuesta a contaminarse por los residuos que se infiltran a través del suelo.

Se suelen distinguir dos tipos de procesos contaminantes de las aguas subterráneas: los “puntuales”, que afectan a zonas muy localizadas, y los “difusos”, que provocan contaminación dispersa en zonas amplias, en las que no es fácil identificar un foco principal.

Actividades que suelen provocar contaminación puntual son:

- **Lixiviados de vertederos de residuos urbanos y fugas de aguas residuales que se infiltran en el terreno.**

- Lixiviados de vertederos industriales, derrubios de minas, depósitos de residuos radiactivos o tóxicos mal aislados, gasolineras con fugas en sus depósitos de combustible, etc.

- Pozos sépticos y acumulaciones de purines procedentes de las granjas.

Este tipo de contaminación suele ser más intenso junto al lugar de origen y se va diluyendo al alejarnos. La dirección que sigue el flujo del agua del subsuelo influye de forma muy importante en determinar en qué lugares los pozos tendrán agua contaminada y en cuáles no. Puede suceder que un lugar relativamente cercano al foco contaminante tenga agua limpia, porque la corriente subterránea aleja el contaminante de ese lugar, y al revés.

La contaminación difusa suele estar provocada por

- Uso excesivo de fertilizantes y pesticidas en la agricultura o en las prácticas forestales.

- Explotación excesiva de los acuíferos que facilita el que las aguas salinas invadan la zona de aguas dulces, por desplazamiento de la interfase entre los dos tipos de aguas.

⁹ “Evaluación y gestión de riesgos por cementerios en Lima metropolitana y Callao” Programa de Minimización de la Contaminación de Aguas Subterráneas Causadas por Cementerios. Sao Paulo, Brasil. OMS. <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd61/aranibar/resulta.pdf>

¹⁰ “Principales Contaminantes”. <http://www.medioambiente.info/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=377>

Este tipo de contaminación puede provocar situaciones especialmente preocupantes con el paso del tiempo, al ir cargándose de contaminación, lenta pero continuamente, zonas muy extensas.

Respecto del proceso natural de autodepuración, que elimina los contaminantes de las aguas subterráneas, infortunadamente es más lento que en las aguas superficiales. Adicionalmente, esta capacidad es mayor o menor según el tipo de roca y otras características del subsuelo, por lo que puede hacer los acuíferos mucho más sensibles a la contaminación.

Debido a este grado de sensibilidad y exposición, y a que las posibilidades de depuración de las aguas subterráneas son limitadas, difíciles y costosas, el mejor método de protección es la prevención. No contaminar, controlar los focos de contaminación para conocer bien sus efectos y evitar que las sustancias contaminantes lleguen al acuífero¹¹.

En el caso de los cementerios, siendo instalaciones de las cuales se derivan desechos peligrosos como los lixiviados, es necesario considerar los *efectos del proceso de descomposición de organismos, que tiene lugar en dichos espacios*. Como principal aspecto para tener en cuenta, se tiene que entre los microorganismos originarios del cadáver, o del terreno circundante, son capaces de causar enfermedades transmitidas por las aguas, los siguientes: *Clostridium* (tétano, gangrena gaseosa), *Mycobacterium* (tuberculosis), *Salmonella Typha* y *Paratyphi* (fiebre tifoidea y paratifoidea), *Shigella* (disentería bacilar) y el virus de hepatitis; y en el caso de muerte por enfermedades contagiosas o epidemia, están presentes los agentes de infección.

ESTADÍSTICAS

– La escasez del agua dulce a nivel mundial es un problema de dramática prioridad, ya que representa un porcentaje limitadísimo (3%), en relación con el total de agua en el planeta (97%). Adicionalmente, solo un uno por ciento es accesible, dado que el resto del agua se encuentra congelada en los glaciares o a grandes profundidades, como es el caso de los acuíferos. Del agua dulce que hay en la Tierra, más de 100.000 km³ se almacenan en el suelo, sobre todo en los primeros mil metros de profundidad.

– Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en la actualidad, de los 6.250 millones de habitantes, 1.100 millones no tienen acceso al agua potable y 2.400 millones carecen de un saneamiento adecuado, es decir, el 40% de la población mundial. De acuerdo con el informe, cerca de cinco millones de personas –la mayoría niños– mueren cada año por beber agua contaminada. Así mismo, el mismo informe advierte que, de no revertirse esta tendencia, en el año 2025 las muertes y las enfermedades ocasionadas por la escasez y la contaminación del agua podrían adquirir dimensiones trágicas¹².

– De acuerdo con informe de la Defensoría del Pueblo (2009) “Clasificación municipal de la provisión de agua en Colombia”, **más de 14 millones de**

personas viven en zonas con escasez latente, con posibilidades de aumento en los próximos años. El 61% de la población se ubica en zonas con escasez mínima o no significativa¹³.

– De acuerdo con Unicef, más de tres mil infantes mueren diariamente en el mundo a causa de enfermedades diarreicas. Según la OMS, el 10% de las enfermedades tiene relación con la mala calidad del agua y los servicios sanitarios.

– Por falta de higiene y saneamiento, América Latina pierde cada año entre 2 y 7% de su producto interno bruto (PIB), calcula el BM¹⁴.

– El mosquito anófeles, transmisor de la enfermedad infecciosa de la **malaria**, tiene como principales focos para su germinación las aguas estancadas, empozadas y altamente expuestas a factores contaminantes. En Colombia esta enfermedad es considerada como un problema de salud pública, por lo que es objeto de seguimiento por parte del Instituto Nacional de Salud (INS). En el boletín Comité Estratégico en Salud, de marzo de 2012, presenta el siguiente reporte de la enfermedad en el país:

MUERTES POR MALARIA

Colombia, semana epidemiológica 8 de 2012

Entidad territorial de procedencia	Entidad municipal de procedencia	Entidad territorial de notificación	Entidad municipal de notificación	Total
La Guajira	La Guajira	Chocó	Bogotá*	3
Riohacha	Manaure	Quibdó	Bogotá	1
La Guajira	La Guajira	Antioquia	Bogotá	1
Riohacha	Riohacha	Medellín	Bogotá (Hospital Militar Central)	1
Total				6

* Notificado por Bogotá, pendiente la corrección del departamento/distrito de origen del caso. Fuente: Sivigila

Del total de seis defunciones, cuatro fueron reportadas en el departamento de La Guajira.

CASOS DE MALARIA POR GRUPOS DE EDAD

Grupos de Edad (años)	Total	
	n	%
0 a 2	313	4,1
3 a 4	283	3,7
5 a 9	779	10,3
10 a 14	869	11,4
15 a 17	611	8
Resto	4743	62,4
Total	7598	100

Fuente: Sivigila.

De acuerdo con la segunda tabla, una tercera parte de los que sufren la enfermedad son menores de 15 años: 11,4% están en el grupo de 10 a 14 años, 10,3% en el de 5 a 9 años y 7,8% en el de 0 a 4 años. Adicionalmente, De las 2.206 mujeres en edad fértil (entre 10 y 54 años) que desarrollaron un cuadro de malaria, en el 5,35% de ellas se reportó que estaban embarazadas¹⁵.

¹¹ “Contaminación del agua”. Luis Echarri. Texto académico, Universidad de Navarra. Área: Población, ecología y ambiente. 2007.

¹² **Agua: el oro azul, escasez y contaminación del agua: muertes y enfermedades futuras**. Revista *Rumbos* año 3, 2005. Nro. 149 http://www.portalplanetasedna.com.ar/oro_azul.htm

¹³ http://www.defensoria.org.co/red/anexos/pdf/11/agua/inf_completo.pdf

¹⁴ **¿Agua para la vida o para la mina?** 7 de marzo de 2012. <http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2012030701>

¹⁵ **Boletín No. 10- 2012 Vigilancia de la Malaria en Colombia**. http://new.paho.org/col/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=791&Itemid=523

Por departamento de procedencia, Antioquia ha notificado el 44,9% de los casos, seguido por Córdoba con 16,7% y Chocó con 14,3% de los casos. Estos tres departamentos agrupan el 75.9% de casos notificados en el país.

La **enfermedad diarreica aguda (EDA)**, igualmente relacionada con el deterioro en la calidad de agua para consumo humano, cuenta con pocos reportes nacionales actualizados. Para el primer bimestre de 2011, se notificaron al **SIVIGILA** un total de 14 casos de **mortalidad por EDA** en menores de 5 años. Durante la última semana del mes de febrero ingresaron cuatro nuevos casos, dos de ellos corresponden a un menor de 10 meses de edad del sexo femenino y procedente de Rionegro (Antioquia) el otro caso procedente del área rural de Maicao, sexo masculino y de 10 meses de edad¹⁶.

Para el caso de **Tuberculosis**, al primer trimestre de 2011 fue reportado al **Sivigila** un total de 1.219 casos de TB, de los cuales 193 se notificaron en la semana de elaboración del reporte. De los últimos 193 casos, la mayoría se registran en las siguientes ciudades:

CASOS NOTIFICADOS DE TB POR DEPARTAMENTO - COLOMBIA

Departamento de Residencia	Tuberculosis Pulmonar	Tuberculosis Extrapulmonar	Meningitis tuberculosa	Total
Antioquia	30	16	0	46
Valle	19	4	0	23
Santander	11	5	0	16
Bogotá	8	4	1	13
Barranquilla	10	0	0	10

Fuente: SIVIGILA 2011, Instituto Nacional de Salud.

Durante ese mismo periodo se notificaron tres muertes por TB pulmonar de los departamentos de Caldas, Caquetá y Putumayo y un caso notificado por Meta de TB extrapulmonar.

DEFINICIONES

Agua subterránea: Se encuentra en el subsuelo, se desplaza formando napas.

Acuífero: El agua subterránea representa una fracción importante del agua presente en los continentes, con un volumen mucho más importante que el del agua retenida en lagos o circulante. El agua del subsuelo es un recurso importante, pero de difícil gestión, por su sensibilidad a la contaminación y a la sobreexplotación.

Depuración: Limpiar, purificar, perfeccionar.

Lixiviado: Líquido que se ha filtrado a través de los residuos sólidos u otros medios y que ha extraído, disuelto o suspendido materiales potencialmente dañinos a partir de ellos.

Malaria: Enfermedad infecciosa producida por el parásito *plasmodium*, que transmite la hembra mosquito *anófeles*, y se adquiere por exposición a la picadura.

Enfermedad diarreica aguda: Infección del tracto gastrointestinal que se caracteriza por disminución en la consistencia, aumento en el volumen y/o aumento en el número de deposiciones (más

de tres en 24 horas), que llevan a deshidratación y desequilibrio hidroelectrolítico, lo cual puede producir la muerte. Es producida por una diversidad de microorganismos, principalmente virus, bacterias y parásitos (*E. histolytica*, *Shigella*, *E. coli*, *Campylobacter*, rotavirus).

Tuberculosis: Es una enfermedad infecciosa producida por el bacilo de Koch y caracterizada por la aparición de un pequeño nódulo denominado tubérculo. Puede afectar los pulmones, aunque también puede atacar al sistema circulatorio, el sistema nervioso central, los huesos y la piel.

MARCO NORMATIVO

– Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

– Res. AG 2994 de 15/12/72 - *Plan de Acción para el Medio Humano*. 1972. Estocolmo, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano.

– Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. 1992.

– Convenio sobre la Diversidad Biológica. 1992.

– Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. 1992.

– Protocolo de Kioto sobre el Cambio Climático. 1992.

– “Declaración del Milenio de las Naciones Unidas”: 8 objetivos de desarrollo del milenio a alcanzar a 2015, enmarcados en la lucha contra la pobreza, el hambre, la enfermedad, el analfabetismo, la degradación del medio ambiente y la discriminación contra la mujer. Aprobada por 191 países miembros. 2000.

– “Declaración de Johannesburgo sobre Desarrollo Sostenible”. 2002.

Normas constitucionales

En materia ambiental, la Constitución Política de Colombia de 1991 elevó a norma constitucional la consideración, manejo y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, a través de los siguientes principios fundamentales:

El medio ambiente como patrimonio común: En el **artículo 8°** se incorpora dicho principio, al imponerles al Estado y a las personas la obligación de proteger las riquezas culturales y naturales, así como el deber de las personas y del ciudadano de proteger los recursos naturales y de velar por la conservación del ambiente.

Derecho a un Ambiente Sano: En el **artículo 79** se consagra que “*Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines*”.

Seguidamente, en el **artículo 80** establece como deber del Estado la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. “*Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en zonas fronterizas*”. Lo anterior implica asegurar que la satisfacción de las necesidades actua-

¹⁶ **Boletín Epidemiológico Semanal.** Subdirección de Vigilancia y Control en Salud Pública. INS. 2011 http://www.minproteccion-social.gov.co/Documentos%20y%20Publicaciones/Boletin_epidemiologico_Semana_9.pdf

les se realice de una manera tal que no comprometa la capacidad y el derecho de las futuras generaciones para satisfacer las propias.

En el **artículo 95**, les asigna a las personas el deber de la protección de los recursos culturales y naturales del país, y de velar por la conservación de un ambiente sano.

Finalmente, en el **artículo 58**, sobre la “función ecológica de la propiedad privada”, determina que la propiedad es una función social que implica obligaciones y que, como tal, le es inherente una función ecológica.

Leyes, decretos y resoluciones

Decreto Ley 2811 de 1974: Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables (RNR) y no Renovables y de Protección al Medio Ambiente. El ambiente es patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo. Regula el manejo de los RNR, la defensa del ambiente y sus elementos.

Ley 23 de 1973: Principios fundamentales sobre prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo y otorgó facultades al Presidente de la República para expedir el Código de los Recursos Naturales.

Ley 99 de 1993: Crea el Ministerio del Medio Ambiente y organiza el Sistema Nacional Ambiental (SINA). Reforma el sector público encargado de la gestión ambiental. Organiza el Sistema Nacional Ambiental y exige la planificación de la gestión ambiental de proyectos. Los principios que se destacan y que están relacionados con las actividades portuarias son: la definición de los fundamentos de la política ambiental, la estructura del SINA en cabeza del Ministerio del Medio Ambiente, los procedimientos de licenciamiento ambiental como requisito para la ejecución de proyectos o actividades que puedan causar daño al ambiente y los mecanismos de participación ciudadana en todas las etapas de desarrollo de este tipo de proyectos.

Ley 491 de 1999: Define el seguro ecológico y delitos contra los recursos naturales y el ambiente y se modifica el Código Penal.

Ley 1450 de 2011: Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Establece en el marco de la Gestión Integral del Recursos Hídrico, para prevenir la contaminación, y mejorar la calidad del agua que se deberá:

1. Revisar y armonizar las normas relacionadas con vertimientos y los instrumentos para el control de la contaminación hídrica, y

2. Fortalecer los programas para la descontaminación y control de la contaminación de los cuerpos de agua prioritarios, a partir de criterios beneficio-costos.

Normatividad sobre residuos sólidos

Ley 9ª de 1979	Medidas sanitarias sobre manejo de residuos sólidos.
Resolución 2309 de 1986	Define los residuos especiales, los criterios de identificación, tratamiento y registro. Establece planes de cumplimiento vigilancia y seguridad.
Resolución 541 de 1994	Reglamenta el cargue, descargue, transporte, almacenamiento y disposición final de escombros, materiales concreto y agregados sueltos de construcción.

Ley 142 de 1994	Dicta el régimen de servicios públicos domiciliarios.
Documento Conpes 2750 de 1994	Políticas sobre manejo de residuos sólidos.
Resolución 0189 de 1994	Regulación para impedir la introducción al territorio nacional de residuos peligrosos.
Decreto 605 de 1996	Reglamenta la Ley 142 de 1994. En cuanto al manejo, transporte y disposición final de residuos sólidos.
Ley 430 de 1998	Por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental referentes a los desechos peligrosos y se dictan otras disposiciones.
Decreto Reglamentario 2462 de 1989	Reglamenta los procedimientos sobre explotación de materiales de construcción.
Resolución 0189 de 1994	Regulación para impedir la entrada de residuos peligrosos al territorio nacional.

Normatividad sobre el recurso hídrico

Decreto 2811 de 1974, Libro II, Parte III	Artículo 99: Establece la obligatoriedad de tramitar el respectivo permiso de explotación de material de arrastre. Artículos 77 a 78 Clasificación de aguas. Artículos 80 a 85: Dominio de las aguas y cauces. Artículos 86 a 89: Derecho a uso del agua. Artículos 134 a 138: Prevención y control de contaminación. Artículo 149: Aguas subterráneas. Artículo 155: Administración de aguas y cauces.
Decreto 1449 de 1977	Disposiciones sobre conservación y protección de aguas, bosques, fauna terrestre y acuática.
Decreto 1541 de 1978	Aguas continentales: Artículos 44 a 53: Características de las concesiones. Artículos 54 a 66: Procedimientos para otorgar concesiones de aguas superficiales y subterráneas. Artículos 87 a 97: Explotación de material de arrastre. Artículos 104 a 106: Ocupación de cauces y permiso de ocupación de cauces. Artículos 211 a 219: Control de vertimientos. Artículos 220 a 224: Vertimiento por uso doméstico y municipal. Artículo 225: Vertimiento por uso agrícola. Artículos 226 a 230: Vertimiento por uso industrial. Artículo 231: Reglamentación de vertimientos.
Decreto 1681 de 1978	Sobre recursos hidrobiológicos.
Ley 9ª de 1979 Código Sanitario Nacional	Artículos 51 a 54: Control y prevención de las aguas para consumo humano. Artículo 55: Aguas superficiales. Artículos 69 a 79: Potabilización de agua.
Decreto 2857 de 1981	Ordenación y protección de cuencas hidrográficas.
Decreto 2858 de 1981	Modifica el Decreto 1541 de 1978.
Decreto 2105 de 1983	Reglamenta parcialmente la Ley 9ª de 1979 sobre potabilización y suministro de agua para consumo humano.
Decreto 1594 de 1984 Normas de vertimientos de residuos líquidos	Artículos 1º a 21 Definiciones. Artículos 22-23 Ordenamiento del recurso agua. Artículo 29 Usos del agua. Artículos 37 a 50 Criterios de calidad de agua. Artículos 60 a 71 Vertimiento de residuos líquidos. Artículos 72 a 97 Normas de vertimientos. Artículo 142 Tasas retributivas. Artículo 155 procedimiento para toma y análisis de muestras.

Decreto 79 de 1986	Conservación y protección del recurso agua.
Ley 99 de 1993	Artículos 10, 11, 24, 29: Prevención y control de contaminación de las aguas. Tasas retributivas.
Documento Conpes 1750 de 1995	Políticas de manejo de las aguas.
Decreto 605 de 1996	Reglamenta los procedimientos de potabilización y suministro de agua para consumo humano.
Decreto 901 de 1997	Tasas retributivas por vertimientos líquidos puntuales a cuerpos de agua.
Decreto 475 de 1998	Algunas normas técnicas de calidad de agua.

Decreto 2820 de 2000. Por el cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales.

Decreto 2676 de 2010. Por el cual se reglamenta la gestión integral de los residuos hospitalarios y similares.

Resolución N° 1447 de 2009. Por la cual se reglamenta la prestación de los servicios de cementerios, inhumación, exhumación y cremación de cadáveres.

Resolución N° 5194 de 2010. Por la cual se reglamenta la prestación de los servicios de cementerios, inhumación, exhumación y cremación de cadáveres.

Jurisprudencia:

La Corte Constitucional se ha pronunciado respecto al tema que nos atañe en el presente proyecto de ley de la siguiente manera:

En la Sentencia T-410 de 2003 la Corte dice:

“El comprobado suministro de agua contaminada y no apta para el consumo humano por parte de las autoridades accionadas, constituye un factor de riesgo y de vulneración de los derechos fundamentales a la vida, la dignidad humana, la salud y el ambiente sano del actor y de los habitantes del municipio, razón por la cual esta Sala decidirá a favor de la protección constitucional de esas garantías”.

(...) Así entonces, según lo expuesto, el agua potable constituye un derecho constitucional fundamental cuando está destinada para el consumo humano, pues es indispensable para la vida. Por lo tanto, como lo ha señalado esta Corporación, la vulneración de este derecho es amparable a través de la acción de tutela”. (Subrayado fuera de texto).

Igualmente, en la Sentencia T-453 de 1998, la Corte expresó:

“El Estado, de conformidad con el artículo 80 de la Carta, tiene el deber de realizar la planeación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar así su desarrollo sostenible, conservación y restauración, sin descuidar su deber de prevenir el deterioro ambiental que eventualmente se pueda generar.

Dentro de este esquema de protección deben ubicarse también, tal y como lo manifiesta con preocupación el demandante, los ríos y, por consiguiente, las cuencas hidrográficas, que no solo son elementos integrantes del medio ambiente y recursos naturales renovables, sino que además ostentan la calidad de bienes de uso público, tal como lo establece el Código Civil en su artículo 677, que prevé: “Los ríos y todas las aguas que corren por cauces naturales son bienes de la Unión, de uso público en los respectivos territorios.

(...) Los ríos, tradicionalmente han sido objeto de protección en el ordenamiento jurídico mediante

las acciones populares contempladas en el artículo 1005 del Código Civil, en la Ley 9ª de 1989 en lo relacionado con la protección del espacio público y bienes de uso público y por el Decreto “2303 de 1989, que creó la Jurisdicción Agraria, y que permite el ejercicio de la acción popular en favor del ambiente rural y los recursos naturales renovables del dominio público” [4].

Hoy pueden ser objeto de las acciones populares claramente reguladas por la Ley 472 de 1998 que desarrolla el artículo 88 de la Constitución y establece en su artículo 4º numeral c) y d) como derechos colectivos susceptibles de protección por esta norma, aquellos relativos a la “defensa de los bienes de uso público”, y aquellos relacionados con la necesidad de garantizar la “existencia del equilibrio ecológico”, eventos en los cuales se describe una posibilidad clara de protección de los ríos bajo el amparo de esta ley.

De todo lo anterior se desprende que con fundamento en el artículo 88 de la Constitución, el derecho al ambiente sano se ha consagrado en la Carta como un derecho de carácter colectivo, razón por la cual su mecanismo de protección será específicamente el de las acciones populares, salvo en aquellas circunstancias, en las cuales evidentemente se denote el menoscabo de derechos fundamentales, como se verá más adelante”.

Respecto al derecho a la salud y la vida, en la misma Sentencia la Corte expresa:

“En reiteradas ocasiones ha admitido esta Corporación la posibilidad de proteger el derecho a la salud de las personas, a pesar de no ser considerado un derecho fundamental, en razón a su conexidad directa con el derecho a la vida. Ello implica, sin embargo, el reconocimiento de la salud “como un predicado del derecho a la vida” [9], de manera tal, que atentar contra el primero puede llegar a significar un atentado directo contra el segundo [10]. Lo anterior se expresa en la aceptación de que existe un vínculo inescindible entre los anteriores derechos, razón por la cual, ante la presencia de una enfermedad, puede no solo existir una vulneración de la salud sino paralelamente alguna circunstancia que permitan que de ella se derive una lesión permanente a la calidad de vida de una persona o incluso la muerte, generándose un atentado directo contra el derecho fundamental a la vida antes mencionado.

El concepto y protección del derecho a la vida, en ese orden de ideas, involucra aspectos que se extienden más allá de la posibilidad o no de existencia. En efecto, tal y como se dijo recientemente por esta Sala en la Sentencia T-395 de 1998[11],

“(…) el concepto de vida al que en reiteradas ocasiones ha hecho alusión esta Corporación, no es un concepto limitado a la idea restrictiva de peligro de muerte, que daría lugar al amparo de tutela solo en el evento de encontrarse el individuo a punto de fenecer o de perder una función orgánica de manera definitiva; sino que se consolida como un concepto más amplio a la simple y limitada posibilidad de existir o no, extendiéndose al objetivo de garantizar también una existencia en condiciones dignas. Lo que se pretende entonces, es respetar la situación “existencial de la vida humana en condiciones de plena dignidad”, ya que “al hombre no se le debe una vida cualquiera, sino una vida saludable” [12], en la medida en que sea posible.

De conformidad con lo anterior y sin olvidar su relación directa con la vida y la calidad misma de ella se ha entendido por derecho a la salud, “la facultad que tiene todo ser humano de mantener la normalidad orgánica funcional, tanto física como en el plano de la operatividad mental, y de restablecerse cuando se presente una perturbación en la estabilidad orgánica y funcional de su ser. Implica, por tanto, una acción de conservación y otra de restablecimiento...” [13].

(...) Esta Corporación ha manifestado en otras ocasiones, que la tutela puede prosperar (...) en eventos que puedan ser de menor gravedad pero que perturben el núcleo esencial del mismo y tengan la posibilidad de desvirtuar claramente la vida y la calidad de la misma en las personas [14], en cada caso específico.”[15] (Subrayas no son del texto original).

En materia de política medioambiental, la Corte ha manifestado a través de la Sentencia T – 055 de 2011, lo siguiente:

“La prevención se basa en dos ideas-fuerza: el riesgo de daño ambiental podemos conocerlo anticipadamente y podemos adoptar medidas para neutralizarlo. Por el contrario, la precaución, en su formulación más radical, se basa en las siguientes ideas: el riesgo de daño ambiental no puede ser conocido anticipadamente porque no podemos materialmente conocer los efectos a medio y largo plazo de una acción. La posibilidad de anticipación es limitada e imperfecta al estar basada en nuestro grado o estadio de conocimientos científicos, los cuales son limitados e imperfectos. En consecuencia, no es posible adoptar anticipadamente medidas para neutralizar los riesgos de daños, porque estos no pueden ser conocidos en su exactitud.

[...] Es necesario situar el principio de precaución en el actual clima de relativismo del conocimiento científico en el que vivimos, el cual nos está llevando a cuestionarnos acerca de nuestra propia capacidad de prevención, más entendida esta desde una perspectiva dinámica o activa, es decir, tras haber agotado incluso las medidas constitutivas de lo que hemos denominado acciones preventivas. [...] El principio de cautela o precaución con ser importante, no puede ser ensalzado o cuando menos entendido como una fase superior o más avanzada que la prevención desde una perspectiva estrictamente jurídica, sino que debemos circunscribirlo por completo a los riesgos de daños ambientales muy significativos o importantes, o más estrictamente, a los irreversibles, luego, como un principio, no tanto superior, más avanzado e incluso sustitutivo del principio de prevención, sino complementario (y, por tanto, actuante en su ámbito propio de aplicación), del principio de prevención.

Y este es a nuestro entender, el auténtico sentido del Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”. (Subrayado fuera del texto original).

Sobre la afectación de los recursos hídricos más específicamente de las aguas subterráneas, la Corte manifiesta a través de la Sentencia T-092 de 1993:

“El derecho al medio ambiente no se puede desligar del derecho a la vida y a la salud de las personas. De hecho, los factores perturbadores del medio ambiente causan daños irreparables en los seres humanos y si ello es así habrá que decirse que el medio ambiente es un derecho fundamental para la existencia de la humanidad. A esta conclusión se ha llegado cuando esta Corte ha evaluado la incidencia del medio ambiente en la vida de los hombres y por ello en sentencias anteriores de tutelas, se ha afirmado que el derecho al medio ambiente es un derecho fundamental”.

(...) Considera que habría un perjuicio irremediable colectivo e individual a la comunidad de los barrios ya nombrados del sector, “... tanto en su derecho fundamental a la vida, como en sus derechos colectivos y del medio ambiente, porque según el Ingeniero Físico Luis Orlando Castro: ‘Las aguas que caen por efecto de las lluvias sobre el área del relleno, pasan a través de las capas de basura en descomposición, y por efecto de filtración, llegan a las fuentes subterráneas de agua, que más tarde alimentan los ríos, y estos a su vez surten los acueductos’. Es el caso concreto que se presenta para la comunidad cercana al sitio del relleno sanitario”. (Subrayado fuera del texto original).

Objetivo del proyecto de ley:

El presente proyecto de ley tiene como objetivo fortalecer las medidas establecidas legalmente, para evitar la contaminación de las aguas subterráneas, como resultado de acciones generadas por el hombre, en el desarrollo de cualquier actividad que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente.

Con este propósito adiciona un numeral al artículo 9° del Decreto Reglamentario 2028 de 2010, incorporando la construcción y funcionamiento de los **cementerios**, como actividades que requerirán el otorgamiento de Licencia Ambiental, por parte de la autoridad competente.

Lo anterior teniendo en cuenta que son establecimientos para el almacenamiento, tratamiento, procesamiento y/o disposición final de residuos o desechos peligrosos, como resultado del proceso de cremación o descomposición de restos humanos.

Contenido del proyecto de ley:

Artículo 1°. Describe el objeto general del proyecto de ley.

Artículo 2°. Adiciona un numeral al artículo 9° del Decreto Reglamentario 2028 de 2010, mediante el cual se le asigna a las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), dentro de su competencia para el otorgamiento de licencias ambientales, otorgarla o denegarla para la construcción y operación de **cementerios**.

Artículo 3°. Hace referencia a las sanciones de las cuales será objeto el titular de la licencia ambiental, si como resultado de los procesos de control y seguimientos establecidos por la normatividad y reglamentación vigente, se llegase corroborar un incumplimiento total o parcial de los requisitos exigidos.

dos previamente para el otorgamiento de la licencia ambiental.

Artículo 4°. Hace referencia al régimen de transición, para los cementerios que operan actualmente, siendo de un año para su ajuste a la nueva normatividad.

Artículo 5°. Define la vigencia y derogatorias.

Impacto Fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente.

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, es preciso aclarar que la iniciativa contempla que la aplicación de esta sea progresiva en el Distrito, así:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento”.

“Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”¹⁷.

Igualmente al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

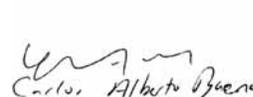
“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para deter-

minar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo, y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las Cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo”.

“Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia. De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al Gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las Cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada”¹⁸.

Por lo anterior, ponemos a consideración del Congreso de la República el presente proyecto, esperando contar con su aprobación.

De los honorables Congresistas:


Carlos Alberto Boera


Senador Manuel Virguez


GLORIA STELLA DIAZ ORTIZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Movimiento Político MIRA


Senador Manuel Virguez

¹⁷ www.constitucional.gov.co. Sentencia C- 911 de 2007, M.P. Dr Jaime Araújo Rentería

¹⁸ Corte Constitucional Sentencia C-625/10. M.P. Dr. NILSON PINILLA PINILLA. Bogotá, D. C., diez (10) de agosto de dos mil diez (2010).

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D.C., 1° de agosto de 2012

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 57 de 2012, *mediante el cual se fortalecen las medidas para la protección de las aguas subterráneas*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

Saúl Cruz Bonilla,
Secretario General (E).

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Agosto 1° de 2012

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

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General (E), del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 59 DE 2012
SENADO

por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto otorgar facultades necesarias para que se permita exigir la implementación de medidas de protección y conservación de sus fuentes hídricas a los municipios que se vean afectados con la explotación comercial de sus aguas naturales y, especialmente la construcción de acueductos e hidroeléctricas. Consagrándose, adicionalmente, el régimen de participación a título de compensación por este servicio, definiendo un plan de adquisición de áreas productoras de recursos hídricos.

Artículo 2°. *Sistema de compensación.* En las regiones donde se adelanten proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo acueductos, hidroeléctricas, explotación comercial de aguas naturales, o plantas de aguas residuales, que involucren recursos naturales y que se determine algún tipo de afectación por el desarrollo de tales proyectos, las entidades encargadas de adelantarlos y desarrollarlos cualquiera que sea su naturaleza, deberán hacer partícipes a título de compensación a estos territorios, en proporción a su afectación, por los beneficios sociales y económicos que se produzcan.

Artículo 3°. Cuando con estos proyectos hídricos productivos se presten servicios públicos domiciliarios, y los mismos únicamente, produzcan beneficios de carácter social, se deberá contemplar como parte del costo de explotación del recurso natural, una tasa compensatoria del uno (1%) por ciento del total de la facturación. Recursos que se distribuirán entre los municipios afectados en los términos del presente artículo.

Parágrafo. Esta tasa no será en ningún momento factor de incremento en los costos finales de facturación para los usuarios.

Artículo 4°. Cuando estos proyectos hídricos productivos se exploten con fines comerciales diferentes a los servicios públicos domiciliarios, se cobrará como tasa compensatoria el cuatro por ciento (4%), de las utilidades líquidas que se generen por la comercialización e industrialización del recurso hídrico.

Parágrafo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determinará cuál es el grado de afectación de cada municipio, así como los porcentajes de participación a título de compensación que le han de corresponder a estos.

Artículo 5°. Los proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo los acueductos, hidroeléctricas y otras fuentes de explotación comercial, que se desarrollen de ahora en adelante, o se hayan desarrollado con anterioridad a la presente ley, destinarán lo captado por concepto de las compensaciones que trata el presente articulado, a partir de la reglamentación que para tal fin expida el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en la preservación, vigilancia y control de las áreas destinadas legalmente para estos fines, e igualmente de acuerdo a lo que las autoridades de cada jurisdicción beneficiaria determine, en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Artículo 6°. *De las medidas para la protección de las fuentes hídricas.* En los lugares donde se desarrollen proyectos hídricos de cualquier naturaleza, los municipios del área de influencia de estas actividades, podrán exigir a las entidades que los desarrollan, la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de sus fuentes hídricas.

Esta exigencia será de obligatorio cumplimiento para la entidad requerida y los programas que se adelanten serán concertados, y bajo la supervisión de la Corporación Autónoma Regional competente y los municipios que sufran la afectación.

Parágrafo. Si la Entidad requerida ya cuenta con programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas, y estos a juicio de la Corporación Autónoma Regional, en coordinación con los municipios afectados son insuficientes, deberán adecuarse con las exigencias y en los plazos que estos entes determinen.

Artículo 7°. *De la inspección y vigilancia.* Los municipios que sufran alguna afectación en sus recursos naturales como consecuencia de la explotación en actividades productivas hídricas que adelante cualquier entidad, podrán inspeccionar en todo momento el manejo que se haga de estos recursos, pudiendo emitir conceptos que serán de obligatorio cumplimiento para la entidad involucrada, cuando observen actuaciones que atenten contra la conservación y protección de sus recursos naturales, especialmente en lo relacionado con las fuentes hídricas.

Artículo 8°. *Sanciones.* Cuando las Entidades encargadas de desarrollar proyectos hídricos productivos, sean requeridas por los municipios afectados, para que implementen o adecuen programas de conservación y tratamiento, de que trata la presente ley, y no lo hagan, serán objeto de sanciones pecuniarias sucesivas y progresivas que oscilarán entre los trescientos (300) y mil (1.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, hasta que den cumplimiento con esta exigencia.

Artículo 9°. Las sanciones pecuniarias de que trata la presente ley serán impuestas y recaudadas por el Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el cual destinará los recursos percibidos por este concepto al financiamiento de programas y proyectos de conservación ambiental que se adelanten en los municipios afectados.

Artículo 10. El Estado a través de sus Corporaciones Autónomas Regionales y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la presente ley, deberá establecer un plan para adquirir los predios que se hallen a nombre de particulares en áreas de conservación y producción de recursos hídricos.

Artículo 11. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Fernando Tamayo Tamayo,
Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa tiene como objeto fundamental establecer las medidas necesarias que garanticen la conservación de las fuentes hídricas naturales, haciendo partícipes en la elaboración, ejecución y seguimiento de los programas que se erijan en virtud de la presente norma a todos los entes territoriales, principalmente a los municipios que sufran una afectación directa en los recursos naturales relacionados con el agua, y que en la actualidad no cuentan con las herramientas necesarias que permitan conjurar las posibles irregularidades y mala utilización que se hace por parte de las Empresas o Instituciones que los explotan. Además de crear un estímulo a manera de compensación por usufructo de los suelos y subsuelos en que se desarrollen proyectos productivos de explotación hídrica, especialmente fuentes de explotación comercial, acueductos e hidroeléctricas.

En Colombia el desarrollo de proyectos hídricos productivos, es una de las fuentes de rendimientos más viables, toda vez que su accionar por lo general se destina a la prestación de servicios públicos domiciliarios (acueducto o energía), o la utilización del agua con fines comerciales, siendo notable su fortalecimiento económico para quienes prestan este servicio, las normas vigentes de preservación son insuficientes para crear auténticos parámetros de responsabilidad social y ecológica en muchos de estos proyectos, que atentan directamente contra la riqueza natural de los municipios afectados, y contra los derechos colectivos de todos los colombianos.

Haciendo un acopio de toda la normatividad sobre los recursos naturales en el país tenemos inicialmente el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente (Ley 2811 de 1974), inspirada en algunos principios de la Convención de Estocolmo del año 1992, para

posteriormente aprobarse la Ley 99 de 1993, que complementó la anterior. Seguidamente aparecieron otras importantes disposiciones como: Decreto-ley 2811 de 1974, Decreto 1541 de 1978, Decreto 2857 de 1981, Decreto 1594 de 1984, Ley 79 de 1986, Decreto 048 de 2001, fuera de lo contemplado en el Código Civil (artículos 678 al 684 y 891 al 896). Además que, se ha considerado a la Constitución del 91 como la norma verde por su abundante normatividad respecto al medio ambiente, que exige de un juicioso desarrollo por parte del legislativo. Y si nos detenemos a estudiar todos las disposiciones legales vigentes, encontramos que las regiones productoras de agua en Colombia que aportan para resolver el abastecimiento de este indispensable líquido en la subsistencia de nuestros nacionales, a través de acueductos e hidroeléctricas explotadas por empresas oficiales o particulares de Servicios Públicos Domiciliarios, o la industrialización con fines ampliamente lucrativos, como lo son las embasadoras de agua potable, gaseosas o cervezas, en las tasas retributivas por utilización que se les cobran, no son beneficiarias en nada para estos territorios, especialmente a los municipios.

Por ello se propone una tasa compensatoria a las regiones generadoras de agua para proyectos productivos, muy diferente a las tasas retributivas por servicios ambientales y por utilización de las aguas, establecidas principalmente en las Leyes 2811 de 1974 y 99 de 1993.

El presente proyecto de ley consagra una serie de medidas de protección que se desarrolla en varios aspectos básicos a saber:

- Establecer los parámetros de compensación para los municipios que se ven afectados en sus recursos hídricos naturales, en proporción a los beneficios sociales y económicos que produzcan los proyectos productivos de tal naturaleza, como lo son la generación, transformación, conducción y comercialización de energía, lo mismo que la producción y conducción de agua potable, y su explotación con fines industriales o comerciales.

- Se faculta a los municipios que proporcionen sus recursos hídricos con la explotación y desarrollo de este tipo de proyectos, para que puedan exigir a las entidades que los adelanten, la implementación y ejecución de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas.

- Se les confiere a los municipios afectados la facultad de inspección, así como la de emitir conceptos de obligatorio cumplimiento cuando denoten actuaciones que afecten sus recursos hídricos.

- Se dota a los municipios explotados en sus fuentes naturales de agua, con recursos para que contribuyan a la preservación, vigilancia y control de sus territorios, y puedan crear programas en el mejoramiento de vida de sus habitantes, como un justo reconocimiento por el aporte que a través de su suelo le otorgan a las demás localidades que usufructúan de este vital líquido, por cierto en vía de agotamiento por el mal uso que el hombre le ha y está dando.

- Se impone al Estado la obligación de establecer un plan de adquisición de predios en los que se encuentren las fuentes hídricas naturales, y que hasta hoy están en manos de particulares, con las sabidas consecuencias del mal uso y explotación que ha degenerado en la depredación y reducción de nuestra riqueza hídrica.

Para poder ahondar en cada una de las garantías para la conservación de los recursos hídricos que se contemplan en el presente proyecto, es necesario establecer que se entiende por proyecto hídrico productivo: “toda actividad de explotación productiva que se desarrolle con base en los recursos hídricos, en especial cuando su objeto sea la prestación de un servicio público.”, una vez realizada la anterior contextualización, nos permitimos precisar, legal, social y constitucionalmente las medidas de protección descritas en el presente proyecto.

Del contenido del articulado

El artículo 1° de esta iniciativa delinea un objeto bastante concreto que materializa la exigencia de normativa superior de integrar a todas las personas e instituciones de naturaleza pública o privada, en el desarrollo de programas de protección al medio ambiente, que para el caso, se proyectan en garantizar la utilización y conservación de los recursos hídricos. Esta premisa de protección se estableció en el mandato constitucional en su artículo 8° que consagra la obligación del Estado y de todas las personas de proteger las riquezas naturales de la Nación.

Consecuentemente el artículo 80 de nuestra Carta, determina la impostergable obligación del Estado de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación y restauración, y si observamos el presente proyecto de ley, no es otro que el vivificar el sentir del constituyente, haciendo que toda empresa o institución que adelante proyectos hídricos productivos o acueductos sea responsable por la utilización.

En el artículo 2°, se establece una compensación que las Instituciones o Empresas que desarrollen proyectos hídricos productivos, deben cumplir a favor de los municipios que se vean afectados en sus recursos hídricos naturales, haciéndolos partícipes en proporción a su afectación de los beneficios sociales y económicos que se produzcan.

El artículo 3° define claramente el valor de la tasa retributiva que las Empresas beneficiarias de la explotación, deben contribuir con aquellas regiones productivas que les permiten establecerse y usufructuar de su suelo y subsuelo con amplias utilidades y extraordinaria sostenibilidad en la prestación del servicio público domiciliario, pues nunca puede pensarse que una Institución de esta naturaleza deje de ser rentable, porque el solo hecho de proporcionar el líquido vital e imprescindible para el hombre, y la facultad que tienen para suspenderlo por falta de pago, le garantiza unos ingresos fijos poco probables de pérdida. Asunto que por su misma naturaleza social de ser indispensable en los hogares y evitando que sea materia de incremento en la facturación, se ha propuesto dejar en una tasa ínfima, pero muy importante para sus receptores. Además, de dejar muy en claro, en su párrafo, que ninguna autoridad legitimada para regular o autorizar tarifas de servicios públicos domiciliarios, pueda establecer esta tasa compensatoria como factor para definir las tarifas.

Con el propósito de establecer un mínimo equilibrio, aunque no rigurosamente justo, por lo rentable, en la fijación de una tasa compensatoria mayor, para las Empresas que utilizan los recursos naturales hídricos con fines netamente comerciales, no indispensables, como lo es la producción de agua envasada, cervezas, gaseosas, etc., muy diferente al servicio público domiciliario, se propone una mayor contri-

bución, que justifica el lucro dejado por esta explotación, plasmado esto en el artículo 4°.

En virtud a las facultades que el ejecutivo posee para reglamentar las leyes de la República, el párrafo propone que la distribución de los ingresos por este concepto deben ser determinadas por el Ministerio de Ambiente, en su justa y equitativa proporción de acuerdo al grado de afectación territorial y de explotación de sus fuentes naturales relacionadas con el tema hídrico.

En la misma dirección el artículo 5° deja la facultad reglamentaria al Gobierno Nacional para que mediante el Ministerio de Ambiente establezca las disposiciones necesarias para controlar los recursos percibidos con destinación específica a la atención de programas de preservación, saneamiento básico, vigilancia, control y conservación del medio ambiente y agua potable, con importante énfasis en destinar parte de dichos ingresos en mejorar la calidad de vida de los habitantes en la jurisdicción productora.

Este artículo 6°, no solamente se sustenta en las dos máximas constitucionales precitadas al comienzo, ya que se irradia del contenido de los artículos 49, 58, 79 y 95, los cuales entre otros postulados establecen, el derecho de toda persona a gozar de un ambiente sano y para tal fin, se impone al Estado el deber de proteger las zonas de especial importancia ecológica y procurar el saneamiento ambiental, conceptos en los que se halla inmersa la protección a las fuentes hídricas, su aprovechamiento y conservación.

Cuando nuestra Carta Política determina que la propiedad es una función social que implica obligaciones y como tal le es inherente una función ecológica, con esta cláusula se condensa en todos nosotros el deber de velar por el medio ambiente y en especial por nuestras fuentes hídricas, más aun cuando se compagina este mandato con el contenido del artículo 95. C.P., en el que se estipuló como responsabilidad de los colombianos el velar por nuestros recursos naturales. Como vemos la pretendida norma es una interpretación clara y eficiente de las exigencias que nuestra Constitución hace a todos los colombianos, tendiente a proteger el medio ambiente y las fuentes hídricas y hacer partícipes a toda la sociedad en el desarrollo de estas medidas, en especial cuando se involucra la utilización y conservación de los recursos naturales hídricos.

Una vez descrito el sistema de compensación a los municipios y determinada la utilización que se le debe dar a los recursos que se perciban por tal concepto, se hace necesario que se faculte a los municipios afectados, para que adicionalmente puedan exigir la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas, generándose así la responsabilidad social integral en el manejo de nuestros recursos naturales. Esta exigencia a las instituciones o Empresas que adelantan proyectos hídricos productivos o acueductos, permite la consolidación de un régimen sancionatorio cuando los sujetos obligados en el presente articulado no cumplan con este mandato legal, que se deja consagrado en los artículos 7° y 8° del proyecto.

Toda medida será nugatoria cuando no se cuenta con la facultad de inspeccionar y conceptuar, para así conocer los pormenores de la materia que se pretende proteger, es esta la razón por la cual el 7° de nuestro proyecto establece la facultad de inspección en todo momento por parte de los municipios afectados

y en virtud de esta facultad podrán emitir conceptos que serán de obligatorio cumplimiento por parte de las empresas e instituciones que adelanten este tipo de proyectos, cuando de la inspección previa observen irregularidades que afecten los recursos hídricos de los municipios.

Uno de los mayores problemas que afectan al país en materia de preservación de sus fuentes de aguas naturales es la no tenencia en propiedad, por parte del Estado, de las zonas donde se encuentran las fuentes de recursos hídricos, aunque se ha legislado sobre la autonomía que tiene el Gobierno de reglamentar el uso del suelo y subsuelo en todo el territorio nacional, restringiendo su explotación a manos de particulares, cuando el abastecimiento de aguas no se hace para la satisfacción de necesidades básicas personales o domésticas, es fundamental y definitivo establecer de una vez por todas un normativo que a corto y mediano plazo institucionalice la adquisición de todas las zonas de reserva hídrica del país. Aunque se nos puede decir que las CAR y el Ministerio de Ambiente ya tienen establecidos algunos programas con este propósito, no son suficientes para prevenir el grave problema que tendremos como Nación y el mundo entero, cuando empiece a escasear el agua para consumo humano.

Recordemos que Colombia es el cuarto país del Universo con el privilegio de ser uno de los mayores productores de agua, con excelentes reservas futuras y si no exigimos una adecuada preservación, como bien jurídico susceptible de ser protegido, para que estos recursos naturales como el agua, sean instrumento de desarrollo y subsistencia de los seres humanos, tendremos el grave problema de sufrir su falta de prevención, y es a los poderes públicos a quienes les corresponde la misión de salvaguardarlos, con medidas más rigurosas y efectivas.

Para solventar tan crítica situación nos permitimos presentar ante los miembros del honorable Congreso de la República, la presente iniciativa que pretende corregir estas graves falencias que configuran una omisión en la responsabilidad del Estado y los particulares en cuanto a la conservación del medio ambiente y la sostenibilidad del recurso hídrico natural de vital importancia para la vida humana.

Las consideraciones anteriores nos permiten afirmar con toda validez que este proyecto presenta factores de conveniencia social, ambiental, constitucional y legal, permitiendo erigir una política pública de racionalización, utilización y conservación de nuestros recursos naturales hídricos. Es así por lo que solicitamos a los miembros del honorable Congreso de la República acoger la presente iniciativa para que cuando surta las exigencias constitucionales y legales, pueda ser ley de la República.

Cordialmente,

Fernando Tamayo Tamayo,
Senador de la República.

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D.C., 1° de agosto de 2012

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 59 de 2012, *por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se*

vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado Proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General (E).

Saúl Cruz Bonilla,

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Agosto 1° de 2012

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

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General (E), del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 61 DE 2012
SENADO

por medio de la cual se dictan disposiciones en materia de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado y aseo; energía eléctrica y gas combustible por redes.

DECRETA:

Artículo 1°. *Aplicación de la ley.* La presente ley se aplica a los prestadores de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado y aseo, energía eléctrica y gas combustible por redes.

Artículo 2°. *Del Amparo al Desempleo en los Servicios Públicos Domiciliarios.* Créase el Amparo al Desempleo en los Servicios Públicos Domiciliarios; este será otorgado por una sola vez, será aplicado a los Servicios Públicos Domiciliarios de agua, alcantarillado y aseo, energía eléctrica y gas combustible por redes a los usuarios y/o suscriptores que se encuentran en las causales del artículo 3° de la presente ley.

El amparo de que trata la presente ley, corresponderá a un porcentaje adicional al subsidio que otorga la Ley 142 de 1993, en el artículo 100 y será regulado conforme a lo dispuesto en el artículo 99 de la misma; en todo caso será aplicado sobre el total del cobro de la facturación del servicio público domiciliario al que le rige la ley.

Parágrafo 1°. El amparo al desempleo aquí previsto se aplicará por una sola vez al Usuario y/o suscriptor, a dos (2) facturas correspondientes dos (2) periodos de facturación de consumo fijo.

Artículo 3°. *Beneficiarios del Amparo al Desempleo en los Servicios Públicos Domiciliarios.* Se consideran beneficiarios del Amparo al Desempleo en los Servicios Públicos Domiciliarios, los que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Ser persona Natural en situación de Desempleo por más de sesenta (60) días.

De la misma manera lo serán las personas quienes actualmente lleven procesos por la situación generada del artículo 64 del Decreto 2663 de 1950.

b) Los usuarios de los estratos 1, 2 y 3 son beneficiarios directos del amparo; para ello deberán presentar a la Empresa de Servicios Públicos Domiciliarios copia de la liquidación dada por el empleador, o resolución de la declaratoria de insubsistencia.

c) El beneficiario del amparo debe encontrarse al día en el pago de los Servicios Públicos Domiciliarios del cual va a hacer aplicación del amparo.

Parágrafo: A los anteriores requisitos se suman los que reglamenten las respectivas comisiones de regulación.

No serán beneficiarios las personas que se encuentren amparadas por la Ley 1506 de 2012 y que se encuentren en situación de desempleo.

Artículo 4°. *Prestadores de servicios*. Las empresas prestadoras de los Servicios Públicos Domiciliarios, deberán llevar un registro de los usuarios y/o suscriptores a quienes se les ha otorgado el beneficio; e informar a la Superintendencia del Subsidio Familiar.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación, deroga y modifica todas las disposiciones que le sean contrarias.

César Tulio Delgado Blandón,
Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hace más de un siglo que se organizó los servicios públicos en Colombia como los conocemos hoy y desde ese momento han sido parte fundamental del desarrollo de los fines del Estado. La evolución de la prestación de los servicios públicos en Colombia data de 1875, aunque las ciudades estaban poco pobladas en comparación de hoy, los ciudadanos disponían de una serie de bienes y servicios colectivos que se prestaban y funcionaban de manera muy rudimentaria.

En el caso de los acueductos consistían en la conducción de aguas a las cabeceras de la población, tiempo después se instalaron sistemas de acueducto con tuberías de hierro y acequias de barro. Otro servicio colectivo era el alumbrado público y sereno, que de faroles de sebo evoluciona a alumbrado a base en gas en 1876. Aun así, el cubrimiento era limitado y costoso, por lo que solo algunos tenían las condiciones de acceder al servicio público, como también su prestación era muy elemental y su funcionamiento primitivo.

Así pues, nos encontrábamos frente a un Estado débil en la prestación y vigilancia de los servicios públicos, pero que aun así impedía que la operación de los servicios se diera en concesión en virtud de los principios de seguridad y bienestar.

El marco normativo en servicios públicos empieza a gestar en 1936 con una concepción centralista y garantista de los servicios públicos, ya para el periodo de **1945 a 1988**, se produce un cambio a un modelo asistencialista para todo el territorio y se mantiene la prestación de los servicios en cabeza del Estado. Para la década de los ochentas se intenta la descentralización del modelo de prestación de servicios públicos. Finalmente, con la expedición de la Constitución Política de 1991, el constituyente indica que *“el papel del Estado moderno se centra en la obligación de ser el motor del desarrollo social, y de procurar a las gentes, en forma igualitaria, las condiciones de*

*llevar una vida digna, que, en nuestro caso, se traduce en la superación de la desigualdad y el atraso. No hay duda de que una de las expresiones de esa nueva forma de ser del Estado, se concreta en la prestación de los Servicios Públicos”*¹.

Así mismo, para establecer el régimen de los servicios públicos el constituyente toma como base los principios fundamentales que rigen las relaciones entre el Estado y el ciudadano; desarrollando el principio base de la Constitución sobre la defensa de la dignidad humana consagrado en el artículo 1° así: *“Colombia es un Estado Social de Derecho (...) fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo, y la solidaridad de las personas que la integran...”*. En tal sentido, el Estado debe procurar el bien común y la satisfacción de las necesidades colectivas, entre ellas las de los servicios públicos domiciliarios. Como son la solidaridad y la dignidad humana el marco en el que el Estado Social de Derecho justifica la prestación de los servicios públicos, así como la búsqueda del acceso de los ciudadanos al bienestar y el desarrollo social. Por otro lado, dice la Corte Constitucional que *“El Estado social de derecho, se proyecta en la Constitución, en primer término, en la consagración del principio de igualdad y en su consecuencia obligada: los derechos sociales y económicos y en la prestación de los servicios públicos”*², por lo que es función del mismo Estado garantizar la prestación de estos servicios.

El artículo 365 de la Constitución Política determina que *“los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado”*. Este artículo es la *materialización del Estado Social de Derecho*, en la medida que la prestación debe ser eficaz y eficiente, así como la aplicación de políticas de universalización de los servicios, ya que es deber del Estado asegurar la prestación de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio, en especial a sectores con menores ingresos, *para lo cual se han desarrollado políticas de subsidios, entendidas como instrumentos dirigidos a buscar que la igualdad sea real y efectiva.*

Prospectiva Económica

Sector Agua, Alcantarillado y Aseo: Ingreso Financiero del Sector.

Según información suministrada por la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios³ para el año de 2010 existen alrededor de 1.481 empresas que prestan el servicio de alcantarillado, 938 prestadoras de acueducto, y 1.070 el servicio de Aseo.

Entre las principales fuentes de financiación del sector de agua potable y saneamiento básico, se encuentran los ingresos por facturación y los aportes de diferente naturaleza.

Los recursos provenientes del crédito con la banca comercial, Findeter, la banca multilateral y la cooperación técnica internacional, constituyen otras alternativas. En la práctica, con excepción de los recursos obtenidos por el recaudo de tarifas, la mayoría de estos llega de manera agregada al sector.

¹ Verano de la Rosa, Eduardo. Ponencia sobre Servicios Públicos. Gaceta Constitucional N° 51, abril 16 de 1991, p. 17.

² Sentencia C-566 de 1995. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.

³ Datos suministrados por Super-Servicios, del reporte de número de usuarios en el año 2009 y 2010 por las E.S.P.D

En las capitales de departamentos según la estratificación que regula la Ley 732 del 2000, hay 742.662 hogares de estrato uno quienes tienen agua potable, para estratos dos (2) la cifra es de 1.516.184, en estrato tres (3) de 1.533.456, usuarios reportados a la Superintendencia de SPD, estratos que por ley son subsidiados. Lo que se puede apreciar es que el estrato tres agrupa el grueso de usuarios de servicio de Agua potable, Alcantarillado y Aseo. El aumento en el número de suscriptores responde al crecimiento natural de la población, las políticas de inversión del Gobierno Nacional y local para ampliar la cobertura del servicio y los esfuerzos de los mismos prestadores por actualizar sus catastros y regularizar conexiones fraudulentas⁴. Respecto del número de usuarios relacionados según cifras aportadas por la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios para el año 2009, las Empresas de Servicios Públicos recibieron en total como ingresos operacionales \$ 2.550.176.547.689, siendo una cifra bastante considerable sin dejar a un lado las facturas que no se han recaudado por mora en el pago.

Es importante precisar, que el régimen tarifario de los servicios de acueducto y alcantarillado, está orientado por los criterios económicos y sociales de eficiencia económica, suficiencia financiera, solidaridad y redistribución de ingresos definidos por la Ley 142 de 1994, en el artículo 87.

En este sentido, las contribuciones aplicadas a los estratos cinco (5) y seis (6) y sector industrial y comercial, implican para ellos tarifas algo elevadas al costo de su consumo real. Recibidas las contribuciones por las empresas, mediante cruce directo, permiten financiar en alguna proporción los subsidios de los estratos 1, 2, y 3. De manera complementaria, los recursos asignados por el Gobierno Nacional (Ley 715/01), y otros (Plan Colombia, regalías, entre otros), asignados al sector de agua potable y saneamiento básico, *tienen como destinación legal darle soporte al financiamiento de los subsidios y darle soporte a las inversiones del sector.*

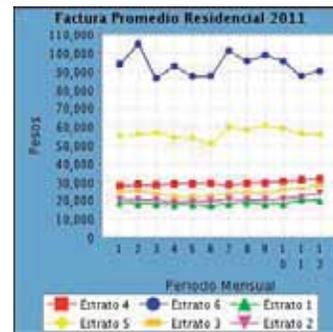
Por otro lado, si se analiza de fondo los estratos más altos y el comercio, en su facturación son los más importantes en la contribución al subsidio para los primeros tres estratos, porque las normas constitucionales y legales prevén un beneficio para los usuarios de servicios públicos de menores recursos, traducido en el pago subsidiado de las tarifas de manera parcial de sus consumos básicos. Este subsidio es financiado por una parte con la tributación que recae sobre un sector de la población y el resto con cargo a otros recursos presupuestales de las entidades públicas, para ello en tal sentido se expidió el Decreto 057 de 2006 y el 2825 de 2006, donde se regulaba la “metodología”, que lograría obtener el equilibrio entre las contribuciones y los subsidios, pero que según pronunciamiento del Consejo de Estado⁵, fue declarado nulo, por vicios de forma. Como resultado de este fallo para el mes de junio y siguientes se aumenta el costo de los servicios para los estratos subsidiados, lo que genera problemas para los

hogares que su cabeza de familia está o han quedado en situación de desempleado.

Según un informe de la Superservicios⁶ en el que se analiza la situación financiera de las empresas prestadoras de los servicios de Agua, Alcantarillado y Aseo es *posible inferir de la estructura de capital de estas empresas que la generación de ingresos es estable y el grado de riesgo financiero es mínimo*. No obstante la estabilidad financiera dependerá del tamaño del negocio y las características de manejo de las empresas. Por el número de usuarios del servicio de agua potable, nos permitimos inferir que el prestar el servicio es una empresa que goza de buena rentabilidad.

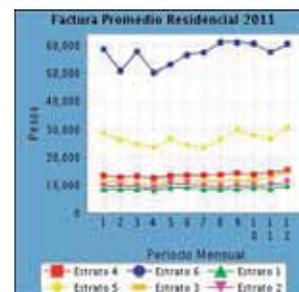
El siguiente gráfico, representa el recaudo para todos los estratos en el 2011 en acueducto, se observa, que los primeros cuatro estratos mantienen un promedio constante y equilibrado frente a los estratos cinco (5) y seis (6), así como la cantidad en pesos refleja una estabilidad económica de las empresas prestadoras del servicio, pues hasta ahora no existe en Colombia alguna que se encuentre en iliquidez o quiebra.

Acueducto⁷



A su vez, el alcantarillado presenta un fuerte consumo en los primeros cuatro estratos, así como el consumo de acueducto y un constante consumo que permite inferir la estabilidad económica en estas empresas.

Alcantarillado⁸



Igualmente, el aseo se presenta la misma lógica que acueducto y alcantarillado, donde son los primeros cuatro estratos los que más consumen y se presenta un consumo constante que garantiza las buenas entradas.

⁴ Super-servicios, Informe sectorial de los Servicios Públicos 2006.

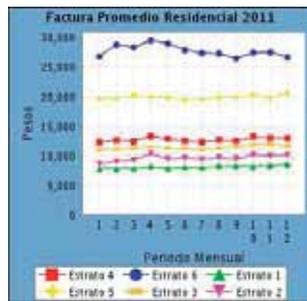
⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta. C. P.: Hugo Fernando Bastidas Bárcenas, 25 de marzo de 2010. Radicación número: 11001-03-27-000-2006-00025-00(16078).

⁶ Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, Estudio Sectorial de Acueducto, Alcantarillado y Aseo. 2006.

⁷ Factura Promedio Acueducto 2011, [en línea], www.sui.gov.co, extraído el 18 de abril de 2012.

⁸ Factura Promedio Alcantarillado 2011, [en línea], www.sui.gov.co, extraído el 18 de abril de 2012.

Aseo⁹



Sector de Gas:

En los sectores de Energía y Gas el panorama no es diferente. En la Prestación del Servicio Público Domiciliario de gas, existen distintos tipos de empresas, las que prestan el servicio de gas domiciliario y las que transportan el Gas Licuado del Petróleo (GLP). *Las primeras, en el sector de gas combustible por redes operan alrededor de 266 empresas y el servicio público de gas combustible por redes se presta en un poco más de 500 municipios del país. El servicio de Gas Licuado de Petróleo (GLP), actualmente existen 107 empresas activas, y que hacen presencia en 923 municipios del país.*

Para el año 2010, según los datos aportados por las empresas prestadoras de Gas domiciliario a la Superintendencia SPD, *existían 5.342.960 hogares de todos los estratos que cuentan con este servicio, comparándolo con los datos del censo del 2005 que reportó 3.931.175 hogares de gas, se ve que la proyección y la cobertura en este servicio ha aumentado en 1.411.785 hogares que cuentan para el 2010 con el GND.*

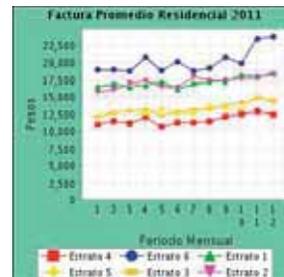
Por otro lado, existe para los hogares que no cuentan con el Servicio de Gas Domiciliario, el servicio de Gas Licuado del Petróleo (GLP), este se presta utilizando cilindros, que varían de tamaño, según su capacidad (de 20 libras -9 kg, 33 libras -15 kg, 40 libras - 18 kg y 100 libras -45 kg), que se les venden a los usuarios en cualquier parte del país, dependiendo de las características de composición que pueden presentar los hogares, se dan casos en los cuales un núcleo familiar puede utilizar un cilindro de 100 libras, mientras otro con igual composición familiar puede utilizar 2 de 40 libras, por lo que no se puede conocer con exactitud la cantidad de usuarios que hay en el país para este servicio.

Las Empresas que prestan el servicio de distribución de GLP son de carácter privado, y actualmente existen aproximadamente 107 empresas que comercializan y distribuyen el GLP. Entre 1995 y 2006¹⁰, se construyeron en el país aproximadamente 3.700 kilómetros de gasoductos, destinados en su mayoría a atender la creciente demanda del interior del país. *Actualmente, la red de gasoductos está constituida por 6.084 kilómetros divididos en los subsistemas de la costa y el interior. Ecogas es propietario del 60% de la red de gasoductos del*

país y Promigas del 32%. El resto corresponde a seis empresas privadas: Transcogas, Transmetaño, Transoccidente, Transoriente, Progasur y Gasoducto del Tolima.

De acuerdo a la información del cuadro es posible determinar que son los estratos 1, 2 y 6 quienes más consumen gas natural, mientras los estratos 4 y 5, presentan menor consumo. Nuevamente se registra una facturación constante lo cual representa la estabilidad económica del sector:

Gas¹¹



En el mismo sentido, en el debate que se realizó en la fecha 10 de abril del 2012 a la Resolución 054 de 2011 de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), que regula las revisiones de las redes y demás. En el debate realizado en funciones de Control Político, se demostró que esta resolución porque no permitía la libre escogencia del organismo acreditado para las revisiones como así lo establece la Ley 142 de 1991 en el artículo 9.2. Para el año 2011, una de las empresas que maneja el servicio domiciliario de gas, hace un promedio de 103.604 revisiones, cuyo precio por usuario es de un promedio de 58.600 pesos, para ello las empresas contratan a una empresa que se encarga de hacer las revisiones; estas distribuidoras contratan unilateralmente, al organismo de inspección el cual se lo impone al usuario y le paga a este organismo alrededor de 12.000 pesos, generando así un cobro abusivo de 46.000 pesos a cargo del usuario por la intermediación, por tanto las empresas tienen un margen de utilidad fuera de lo normal, de cuyo cálculo podríamos decir que se ganaría alrededor de cuatro mil setecientos sesenta y cinco millones setecientos ochenta y cuatro mil (4'765.784.000), de pesos, sin que las revisiones técnicas sean el giro normal de su negocio. Siendo así que sí existe forma de garantizar el amparo al desempleo en los servicios públicos.

Sector Energía:

Conforme a lo establecido por la Ley 812 de 2003, las tarifas de estratos 1 y 2 hasta el consumo de subsistencia no variarán por encima de la inflación. Para el 2007, La CREG mediante la Resolución 01 del 2007 reglamentó el artículo 3° de la Ley 1117 de 2006, según el cual se establece que la aplicación de subsidios al costo de prestación del servicio público domiciliario de energía eléctrica de los usuarios pertenecientes a los estratos socioeconómicos 1 y 2 a partir del mes de enero de 2007 hasta diciembre de 2010, deberá hacerse de modo que el incremento tarifario a estos usuarios en relación con sus consumos básicos o de subsistencia corresponda en cada mes

⁹ Factura Promedio Aseo 2011, [en línea], www.sui.gov.co, extraído el 18 de abril de 2012.

¹⁰ Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, Estudio Sectorial de Acueducto, Alcantarillado y Aseo. 2006.

¹¹ Facturación promedio residencial gas natural, [en línea], www.sui.gov.co, extraído el 18 de abril de 2012.

como máximo a la variación del Índice de Precios al Consumidor, sin embargo, en ningún caso el porcentaje del subsidio será superior al 60% del costo de la prestación del servicio para el estrato 1 y al 50% de este para el estrato 2.

Por otra parte, cuando se presente la reducción en el costo de prestación del servicio, el porcentaje de subsidio para los usuarios de estratos 1 y 2 será el mismo al aplicado en el mes anterior en que ocurre dicha reducción. Igualmente, a partir de enero de 2007 los subsidios que se otorguen con tarifas que incluyan factores inferiores al 50% y al 40% para los estratos 1 y 2, respectivamente, podrán ajustarse a esos factores.

Según los datos reportados de las Empresas prestadoras de servicios se encuentran actualmente 10.202.945 viviendas con el servicio de energía, y para sectores no residenciales un total de 993.024.

El cuadro indica que el consumo de energía guarda una relación directamente proporcional con el estrato, a mayor nivel socioeconómico, mayor consumo. De igual forma los ingresos en pesos permiten inferir que el sector presenta estabilidad financiera.

Energía¹²



Viabilidad del proyecto de ley

De acuerdo al análisis de la situación financiera de los diferentes operadores EPS, tenemos que de conformidad con la Ley 142 de 1993, artículo 90.2; se considera como costo necesario para garantizar la disponibilidad del suministro aquellos denominados "Costos Fijos de Clientela", entre los cuales se incluyen los gastos de: adecuados de administración, facturación, medición y los demás servicios permanentes que, de acuerdo a definición que realicen las respectivas comisiones de regulación, son necesarias para garantizar que el usuario pueda disponer del servicio público domiciliario sin solución de continuidad y con eficiencia.

Desempleo en Colombia y los Servicios Públicos

Una de las principales problemáticas que enfrenta hoy la sociedad colombiana son los altos índices de pobreza, entendido como pobreza la falta de condiciones básicas en los ámbitos de la alimentación, vivienda, educación y participación política. Colombia, al igual que otros 188 países integrantes de la Organización de Naciones Unidas (ONU), aprobó la Declaración del Milenio, en la cual dichos países se comprometieron a cumplir ocho (8) objetivos de desarrollo del milenio con plazo al año de 2015, entre los que se encuentra la erradicación de la pobreza extrema y el hambre.

¹² Facturación promedio residencial energía, [en línea], www.sui.gov.co, extraído el 18 de abril de 2012.

Hoy el 45.5% de los colombianos se encuentran en situación de pobreza y de estos el 16.4% en situación de pobreza extrema. Es decir, que aproximadamente la mitad de los colombianos no tienen las condiciones dignas de salud, educación, vivienda y empleo para vivir. Son ciudadanos que si atienden los gastos de consumo de servicios públicos domiciliarios, no tienen para comer, si comen no tienen para los servicios y mucho menos tienen para financiar el derecho fundamental al acceso a la educación.

Uno de los factores que más influye en incrementar el número de personas en situación de pobreza es el desempleo. Según informe, Panorama Laboral 2011, elaborado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), Colombia presentaba para este año el segundo índice más alto de desempleo en la región de América Latina y el Caribe con un 11,8%. De igual forma, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), registró que para febrero de 2012 la tasa de desempleo en el país fue de 11,9%¹³.

La tasa de desempleo¹⁴ (u) se define como la relación entre la *población económicamente activa (PEA)* no ocupada, pero que está buscando empleo en forma activa, y la *PEA total* (ocupada y no ocupada):

$$u = \frac{PEA - O}{PEA} = \frac{1 - O}{PEA}$$

Siendo O la *PEA* ocupada. Dividiendo ambos lados de (1) por la *población en edad de trabajar (PET)*, la tasa de desempleo puede expresarse como:

$$U = 1 - \frac{O / PET}{PEA / PET} = \frac{1 - n}{TGP}$$

Donde n y TGP representan, respectivamente, la tasa de ocupación ($= O / PET$) y la tasa global de participación ($= PEA / PET$).

De acuerdo con la definición, la tasa de desempleo no se asocia exclusivamente con la tasa de ocupación, que presumiblemente tiene estrechos vínculos con la demanda de fuerza laboral y la situación de la economía. Se relaciona también con la oferta laboral, que se manifiesta a través de la Tasa Global de Participación (TGP), cuyos factores determinantes no son sólo macroeconómicos, sino también los tiene microeconómicos¹⁵. Subrayado fuera de texto.

En la encuesta de muestreo que realiza el DANE, tienen en cuenta la anterior fórmula, pero también la siguiente definición, con varias situaciones:

Desocupados (D): Son las personas que en la semana de referencia se encontraban en una de las siguientes situaciones:

1. *Desempleo abierto:* La persona que se encuentra sin empleo en la semana de referencia y las que realizaron diligencias en búsqueda de trabajo en el último mes y que se encuentran disponibles, es decir, pueden ser población activa.

¹³ DANE. Boletín de prensa febrero de 2012. Principales Indicadores del Mercado Laboral, [en línea], www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_ech_feb12.pdf, extraído el 16 de abril de 2012.

¹⁴ ARANGO T, Luis Eduardo y POSADA P, Carlos Esteban. EL DESEMPLEO EN COLOMBIA. Banco de la República. p 4.

¹⁵ *Ibidem*.

2. *Desempleo oculto*: La persona sin empleo en la semana de referencia, las personas que no hicieron diligencias en el último mes, pero sí en los últimos 12 meses y tienen una *razón válida* de desaliento.

Las razones válidas mencionadas anteriormente, el DANE considera que son:

- a) No hay trabajo disponible en la ciudad.
- b) Está esperando que lo llamen.
- c) No sabe cómo buscar trabajo.
- d) Está cansado de buscar trabajo.
- e) No encuentra trabajo apropiado en su oficio o profesión.
- f) Está esperando la temporada alta.
- g) Carece de la experiencia necesaria.
- h) No tiene recursos para instalar un negocio.
- i) Los empleadores lo consideran muy joven o muy viejo.

Los anteriores son factores muy comunes, influyen en la búsqueda de empleo y cuentan como justificación para el índice de desempleo.

En Colombia se tienen registros del índice de desocupación consolidado desde 1984 hasta nuestros días. La cual ha venido en ascenso significativamente desde 1994. Para este año que va en curso según el DANE el número de desempleados es de cinco millones quinientos treinta mil quinientos ochenta y seis (5.530.586), es decir, un 11,9%, que a comparación del año anterior fue de 11,8%, se mantiene la cantidad de desocupados en el país, cifra alarmante para el gobierno actual¹⁶.

En conclusión, el artículo 1° de la Constitución de 1991, establece que Colombia es un Estado Social de Derecho en el cual se defiende la dignidad de las personas, lo cual implica que el Estado debe garantizar el bienestar común, así como la satisfacción de las necesidades colectivas entre las que se encuentran los servicios públicos. A su vez, el artículo 365 de la Constitución establece que “los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado”. Por otro lado, es posible ver cómo las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios registran una demanda constante de los servicios y lo cual se refleja en la estabilidad económica que gozan dichas empresas.

Por lo anteriormente sustentado es necesario y posible crear el mecanismo de amparo de subsidio para el pago de servicios públicos de acueducto, energía eléctrica y gas combustible por redes quienes se encuentren en situación de desempleo o pérdida de este sin justa causa.

César Tulio Delgado Blandón,
Senador de la República.

¹⁶ DANE. Boletín de prensa febrero de 2012. Principales Indicadores del Mercado Laboral, [en línea], www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_bol_ech_feb12.pdf, extraído el 16 de abril de 2012.

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D.C., 1° de agosto de 2012

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 61 de 2012, *por medio de la cual se dictan disposiciones en materia de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado y aseo; energía eléctrica y gas combustible por redes*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General (E),

Saúl Cruz Bonilla.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Agosto 1° de 2012

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

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General (E), del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

C O N T E N I D O

Gaceta número 490 - Viernes, 3 de agosto de 2012
SENADO DE LA REPÚBLICA

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 56 de 2012 Senado, por medio de la cual se reglamenta el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones	1
Proyecto de ley número 57 de 2012 Senado, mediante la cual se fortalecen las medidas para la protección de las aguas subterráneas.....	14
Proyecto de ley número 59 de 2012 Senado, por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, y se dictan otras disposiciones	24
Proyecto de ley número 61 de 2012 Senado, por medio de la cual se dictan disposiciones en materia de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado y aseo; energía eléctrica y gas combustible por redes	27