

---

PROYECTO DE LEY NO. \_\_\_\_ DE 2012

**“Por medio de la cuál se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones”**

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

**ARTÍCULO 2. Tarifas diferenciales.** Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público que se implementen en todo el territorio nacional establecerán una tarifa diferencial para las personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Esta tarifa diferencial deberá ser inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes quedará prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las operadoras de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Los alcaldes y gobernadores fijaran el valor de la tarifa diferencial, atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

**Parágrafo Transitorio.** La medida prevista en el presente artículo deberá ser incluida en los contratos de concesión que estén en vigor o que se encuentren en cualquier punto de avance del proceso de licitación a la entrada en vigencia de la presente Ley. Esto sin afectación alguna de la tarifa al usuario definida.

**ARTÍCULO 3. Personas en condición de discapacidad.** Para efectos del cumplimiento de lo ordenado en la presente Ley, están en condición de discapacidad:

- a) Las personas que se desplazan sin abandonar su silla de ruedas.
- b) Las personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición, habla).
- c) Las personas con movilidad reducida por enfermedades o traumatismos.
- d) Las personas con alguna enfermedad que les impide el desplazamiento normal.

---

**Parágrafo.** La condición de discapacidad se acreditará mediante certificación de autoridad competente.

**ARTÍCULO 4. Ligas de usuarios.** Las Entidades Territoriales tendrán en cuenta la participación de la comunidad en todas las etapas del proceso contractual y en la implementación y funcionamiento definitivo de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Para tal efecto, las Entidades Territoriales promoverán la organización de las comunidades de las áreas de influencia de los sistemas de transporte público, en ligas de usuarios de estos sistemas, con el objeto de que se constituyan en mecanismos democráticos de control y vigilancia de la gestión pública, conforme a lo dispuesto por la Ley y la Normatividad en cuanto a requisitos de conformación, participación y ejercicio de veeduría y control social a la gestión pública y sus resultados.

**ARTÍCULO 5. Acceso a medios de comunicación.** Las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público tendrán derecho a acceder a espacios en televisión y radio durante las etapas precontractual, contractual y postcontractual de los procesos de contratación y licitación pública de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

**ARTÍCULO 6. Sistema de consulta permanente al usuario.** Las Contralorías Departamentales diseñarán e implementarán el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, según corresponda, en las ciudades o municipios de su jurisdicción.

La información y resultados que arroje este sistema, serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

**ARTÍCULO 7. Energías alternativas.** Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional, deberán emplear no menos del veinte por ciento (20%) de vehículos que se movilicen con fuentes de energía alternativa. La misma disposición será aplicada en los casos de reposición de flota

**ARTÍCULO 8. Fomento y protección a la industria nacional.** Los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional.

Además, en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios para Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público no se incluirán dentro de los criterios

---

de puntuación por protección y/o fomento de la industria nacional proponentes de origen extranjero que no cuenten con convenios de reciprocidad.

**ARTÍCULO 9. Publicación de información.** Será obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público publicar en la página web del Ministerio de Transporte la siguiente información:

1. Exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario.
2. Exposición detallada de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas.
3. Explicación detallada de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas.
4. Balances financieros de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.
5. Composición accionaria de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

**ARTÍCULO 10. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

PROYECTO DE LEY NO. \_\_\_\_ DE 2012

**“Por medio de la cuál se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Movimiento de los sistemas integrados de transporte<sup>1</sup>

En el primer trimestre del 2012, según el DANE se movilizaron en los sistemas integrados de transporte 269.610 millones de pasajeros y el promedio mensual de vehículos afiliados fue de 3.348 millones de vehículos, lo que da cuenta de la importancia que han adquirido los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia.

□□□

ANEXO 6. Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Metro y Cable, según áreas metropolitanas y ciudades y nivel de servicio I trimestre (2011 – 2012)

Áreas Metropolitanas y Ciudades	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados Miles		
	2.011	2012 <sup>P</sup>	Variación %	2.011	2012 <sup>P</sup>	Variación %	2.011	2012 <sup>P</sup>	Variación %
<b>Total SITM, Metro y Cable</b>	2.997	3.348	11,7	2.814	3.108	10,4	249.396	269.610	8,1
<b>Área Metropolitana de Bogotá<sup>1</sup></b>	1.779	1.820	2,3	1.716	1.734	1,0	172.696	179.180	3,8
Alimentadores	518	530	2,3	488	495	1,5	58.062	59.000	1,6
Troncal	1.261	1.290	2,4	1.228	1.239	0,9	114.634	120.180	4,8
<b>Área Metropolitana de Cali</b>	456	606	32,7	420	559	32,9	21.467	28.859	34,4
Alimentadores	125	148	18,7	118	138	17,3	2.932	3.964	35,2
Padrón	232	317	37,0	214	294	37,8	5.872	8.307	41,5
Troncal	100	140	40,3	89	126	41,9	12.663	16.587	31,0
<b>Área Metropolitana de Medellín<sup>2</sup></b>	344	421	22,4	319	356	11,6	39.916	42.094	5,5
Metro	344	421	22,4	319	356	11,6	39.916	42.094	5,5
<b>Área Metropolitana de Manizales</b>	40	42	5,9	32	31	-4,1	488	443	-9,3
Cable**	40	42	5,9	32	31	-4,1	488	443	-9,3
<b>Área Metropolitana de Pereira</b>	143	147	2,8	129	134	4,4	8.400	7.956	-5,3
Alimentadores	90	94	4,4	86	91	5,8	3.424	3.320	-3,1
Troncal	53	53	0,0	43	43	1,6	4.975	4.636	-6,8
<b>Área Metropolitana de Bucaramanga</b>	132	132	0,0	105	113	7,9	4.063	4.388	8,0
Alimentadores	69	69	0,0	53	58	8,7	870	1.004	15,4
Padrón	47	47	0,0	39	44	12,8	1.240	1.309	5,5
Troncal	16	16	0,0	13	11	-10,5	1.952	2.075	6,3
<b>Área Metropolitana de Barranquilla</b>	103	180	75,3	92	180	95,7	2.366	6.691	182,8
Alimentadores	39	123	218,1	38	123	220,9	574	2.845	395,7
Troncal	64	57	-10,9	54	57	6,2	1.792	3.845	114,6

Fuente: DANE

<sup>1</sup> Incluye pasajeros transportados en buses alimentadores para Transmilenio en Bogotá

<sup>2</sup> Incluye servicio de metro cable (gondolas).

<sup>P</sup> Cifra preliminar.

Sistemas integrados de transporte y otros servicios

Se puede evidenciar como en las principales ciudades ha ido en crecimiento la movilización de pasajeros en los sistemas integrados y estratégicos de transporte como lo vamos a ver a continuación:

<sup>1</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE

## Área Metropolitana de Bogotá<sup>2</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las siguientes ciudades y municipios: Bogotá, Cajicá, Cota, Chía, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

Tabla 5  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Bogotá  
I trimestre 2012

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)*	% Pasajeros
Área Metropolitana de Bogotá	18.613	100,0	16.161	100,0	413.818	100,0
Alimentadores	530	2,8	495	3,1	59.000	
Bus Corriente	6.413	34,5	5.527	34,2	120.882	29,2
Buseta Corriente	3.967	21,3	3.388	21,0	74.036	17,9
Microbús-Colectivo	6.413	34,5	5.513	34,1	98.720	23,9
Troncal	1.290	6,9	1.239	7,7	120.180	29,0

Fuente: DANE - ETUP

\* Se incluyen pasajeros transportados en buses alimentadores pero no se suman en el total, porque son registrados globalmente por Transmilenio.

De acuerdo con el informe del DANE: “En el primer trimestre de 2012, el servicio de transporte Transmilenio registró los siguientes resultados:

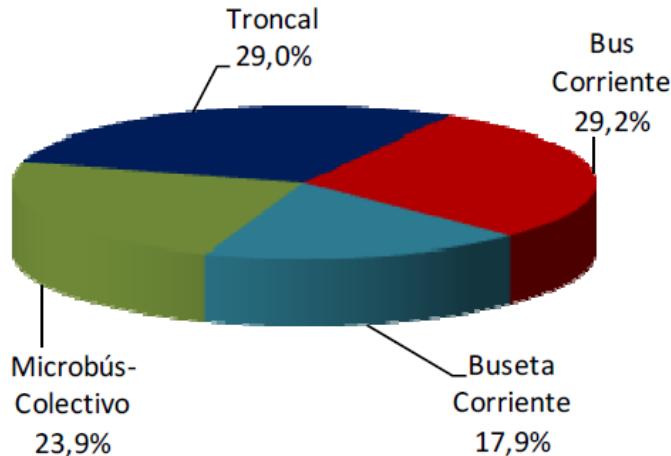
Un parque automotor en servicio de 1.239 buses troncales (promedio mensual para el trimestre), que transportó 120,2 millones de pasajeros. Esta cifra fue equivalente a 29,0% del total de personas movilizadas en el área metropolitana de Bogotá (413,8 millones de pasajeros). De 530 buses alimentadores, en promedio 495 prestaron el servicio, los cuales fueron utilizados por 59,0 millones de pasajeros, aproximadamente. Con respecto al primer trimestre del año anterior, se presentó un aumento de 4,8% en el número de pasajeros transportados por el sistema (Cuadro 1 y Tabla 5).

Los buses troncales representaron 7,7% del parque automotor que prestaron efectivamente el servicio en el área metropolitana.

Teniendo en cuenta todo el sistema Transmilenio (incluyendo alimentadores) esta proporción asciende a 10,8%.”

<sup>2</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

**Gráfico 3**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Bogotá  
I trimestre 2012



Fuente: DANE - ETUP

En el área metropolitana respecto al primer trimestre del año anterior, se presentó un aumento de 4,8% en el número de pasajeros transportados por el sistema.

### Área Metropolitana de Pereira<sup>3</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de dos Quebradas y Pereira.

**Tabla 6**  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Pereira  
I trimestre 2012

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Pereira	769	100,0	701	100,0	22.346	100,0
Alimentadores	94	12,2	91	13,0	3.320	14,9
Troncal	53	6,9	43	6,2	4.636	20,7
Busetá Corriente	622	80,9	567	80,8	14.390	64,4

Fuente: DANE - ETUP

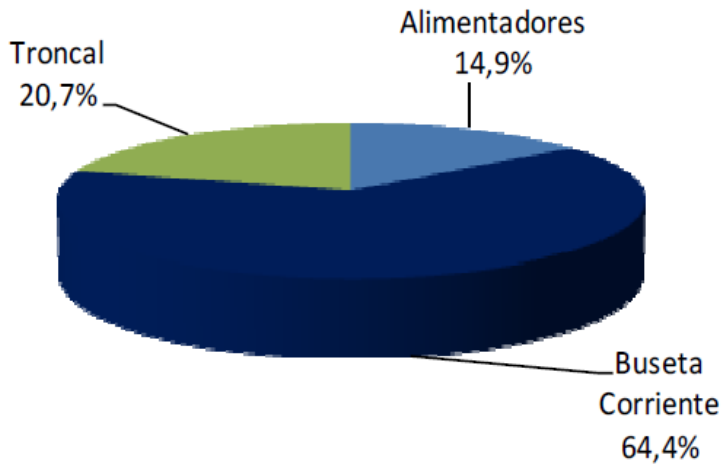
Según el DANE: “El sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Pereira, Megabús, cuenta con tres rutas troncales. Adicionalmente, tiene tres servicios de buses alimentadores: Intercambiador Dosquebradas (con 8 rutas), Intercambiador Cuba (con 14 rutas) y Conexión el Viajero (con 4 rutas).

Para el primer trimestre de 2012, el sistema contó con 43 buses articulados, que correspondió a 6,2% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, los

<sup>3</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

cuales transportaron 4,6 millones de pasajeros. También, en promedio, 91 buses alimentadores prestaron servicio, equivalentes a 13,0% del total de vehículos en servicio en toda la ciudad; estos transportaron 3,3 millones de pasajeros.”

**Gráfico 4**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Pereira I trimestre 2012



Fuente: DANE - ETUP

En el área metropolitana de Pereira, los modos de transporte colectivo urbano de pasajeros (busetas) transportaron un total de 14,4 millones de personas equivalentes a 64,4% del total de usuarios de la ciudad y Megabús transportó el 35,6% restante.

### Área Metropolitana de Cali<sup>4</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Cali, Jamundí, Palmira y Yumbo

Tabla 7  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Cali I trimestre 2012

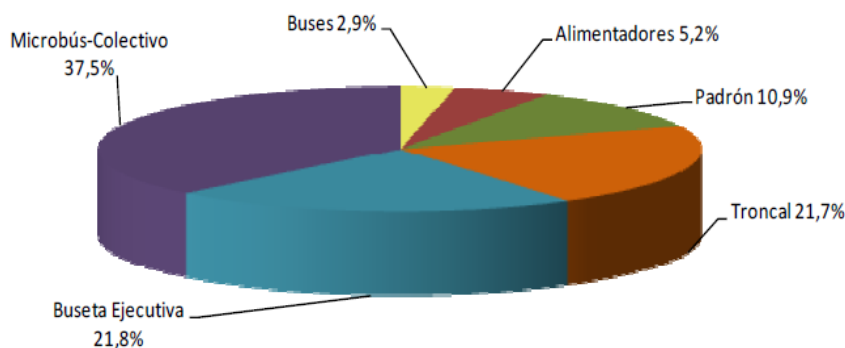
Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Cali	3.236	100,0	2.780	100,0	76.561	100,0
Alimentadores	148	4,6	138	5,0	3.964	5,2
Buses	233	7,2	151	5,4	2.257	2,9
Buseta Ejecutiva	847	26,2	753	27,1	16.697	21,8
Microbús-Colectivo	1.550	47,9	1.317	47,4	28.748	37,5
Padrón	317	9,8	294	10,6	8.307	10,9
Troncal	140	4,3	126	4,5	16.587	21,7

Fuente: DANE - ETUP

<sup>4</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

De acuerdo con el DANE: “En el primer trimestre de 2012, el sistema de transporte masivo MIO contó con 126 buses troncales en servicio, que correspondieron a 4,5% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, en los que transportaron 16,6 millones de pasajeros. También cuenta con 138 buses alimentadores, que correspondieron a 5,0% del total de vehículos en servicio en la ciudad; estos transportaron 4,0 millones de pasajeros. Además, los buses especiales denominados padrones, 294 vehículos, correspondieron al 10,6% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, y transportaron 8,3 millones de pasajeros (Tabla 7).”

**Gráfico 5**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Cali  
I trimestre 2012



Fuente: DANE - ETUP

“En el área metropolitana de Cali, los modos de transporte urbano tradicional de pasajeros (buses; busetas; y microbuses - colectivos) transportaron un total de 47,7 millones de personas, que equivale a 62,3% del total de usuarios de la ciudad. El sistema MIO transportó el 37,7% restante.”

### Área Metropolitana de Medellín<sup>5</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Barbosa, Bello, Caldas, Copacabana, Envigado, Girardota, Itagüí, La Estrella, Medellín y Sabaneta

<sup>5</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE

**Tabla 8**  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Medellín  
I trimestre 2012

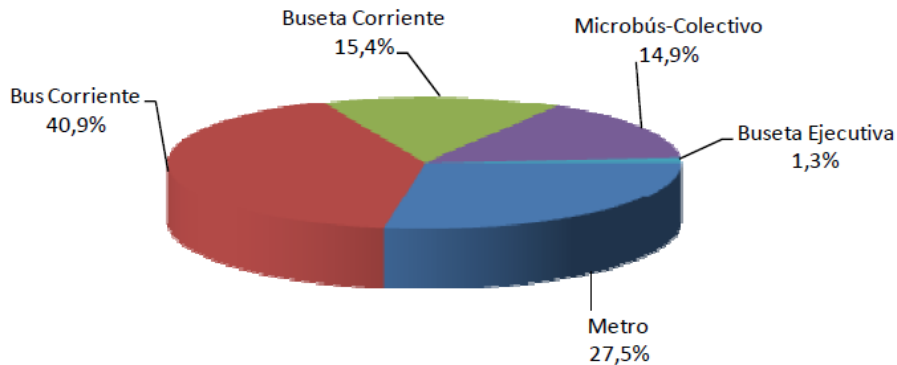
Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Medellín	5.765	100,0	5.192	100,0	152.948	100,0
Bus Corriente	2.756	47,8	2.414	46,5	62.500	40,9
Buseta Corriente	1.182	20,5	1.129	21,7	23.555	15,4
Buseta Ejecutiva	91	1,6	90	1,7	2.062	1,3
Metro <sup>1</sup>	421	7,3	356	6,9	42.094	27,5
Microbús-Colectivo	1.315	22,8	1.203	23,2	22.737	14,9

Fuente: DANE - ETUP  
1 Incluye el servicio de metro cable de Medellín (góndolas).

Manifiesta el DANE que: “Durante el primer trimestre de 2012, el promedio de vagones y góndolas en servicio reportados por el Sistema Metro de Medellín fue 356, lo que equivale a una utilización de 84,6% del parque automotor.”

“En este período el Metro y metro cable transportaron 42,1 millones de pasajeros, comparado con los 39,9 millones de pasajeros transportados en el mismo período de 2011, lo que representó un aumento de 5,5% (Cuadro 1 y Tabla 8).”

**Gráfico 6**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Medellín  
I trimestre 2012



“En el área metropolitana de Medellín, los modos de transporte urbano tradicional de pasajeros (buses, busetas y microbuses) transportaron un total de 110,9 millones de personas equivalentes a 72,5% del total de usuarios de la ciudad. El sistema Metro transportó el 27,5% restante.”

### Área Metropolitana de Manizales<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Chinchiná y Manizales.

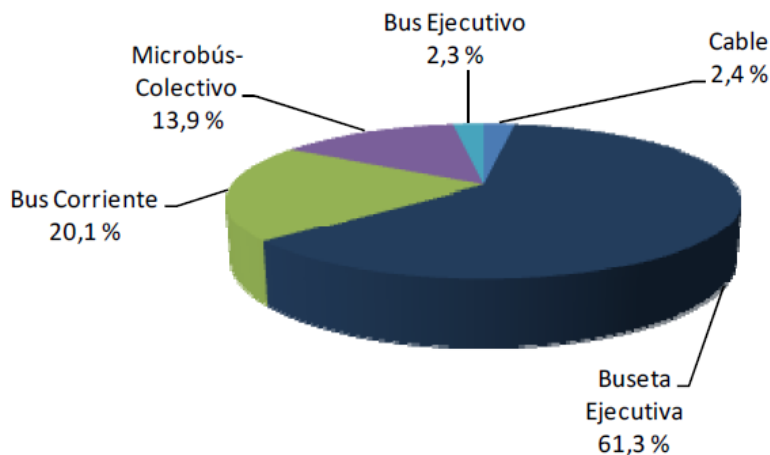
**Tabla 9**  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Manizales  
I trimestre 2012

Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Manizales	975	100,0	807	100,0	18.809	100,0
Cable	42	4,3	31	3,8	443	2,4
Bus Corriente	122	12,5	110	13,7	3.788	20,1
Bus Ejecutivo	16	1,6	14	1,7	435	2,3
Buseta Ejecutiva	666	68,3	539	66,8	11.528	61,3
Microbús-Colectivo	129	13,2	113	14,0	2.614	13,9

Fuente: DANE - ETUP

De acuerdo con lo enunciado por el DANE: “El sistema de cable aéreo de la ciudad de Manizales prestó el servicio con 31 góndolas en promedio, las cuales transportaron 443 mil pasajeros (tabla 9, anexo 6).”

**Gráfico 7**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Manizales  
I trimestre 2012



“En el área metropolitana de Manizales, los modos de transporte urbano tradicional de pasajeros (buses; busetas; y microbuses - colectivos) transportaron un total de 18,4 millones de personas, que equivale a 97,6% del total de usuarios de la ciudad (Gráfico 7).”

### Área Metropolitana de Bucaramanga<sup>7</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Bucaramanga,

<sup>7</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

## Floridablanca, Girón y Piedecuesta.

**Tabla 10**  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Bucaramanga I trimestre 2012

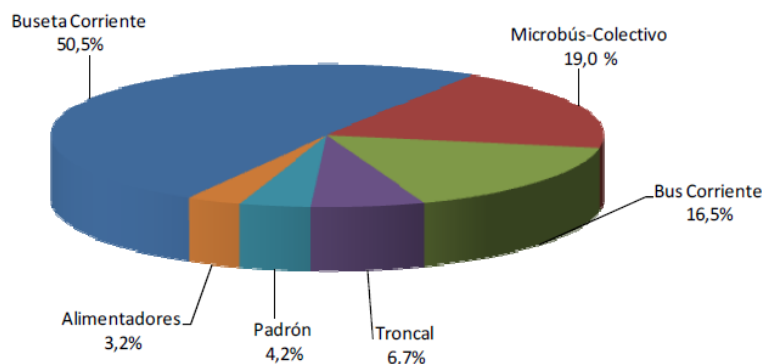
Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Bucaramanga	1.464	100,0	1.413	100,0	31.186	100,0
Alimentadores	69	4,7	58	4,1	1.004	3,2
Padrón	47	3,2	44	3,1	1.309	4,2
Troncal	16	1,1	11	0,8	2.075	6,7
Bus Corriente	307	21,0	294	20,8	5.130	16,5
Buseta Corriente	713	48,7	703	49,8	15.752	50,5
Microbús-Colectivo	312	21,3	302	21,4	5.915	19,0

Fuente: DANE - ETUP

Refiere el DANE que “El sistema de transporte urbano Metrolínea contó con 11 buses troncales en servicio, en los que transportó 2,1 millones de pasajeros.”

“También prestaron el servicio 58 buses alimentadores, que correspondieron a 4,1% del total de vehículos en servicio en la ciudad; estos transportaron 1,0 millón de pasajeros. Además, los buses especiales denominados padrones (44 vehículos), correspondieron a 3,1% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, y transportaron 1,3 millones de pasajeros (Tabla 10).”

**Gráfico 8**  
Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Bucaramanga I trimestre 2012



“En el área metropolitana de Bucaramanga, los modos de transporte urbano tradicional de pasajeros (buses; busetas; y microbuses - colectivos) transportaron un total de 26,8 millones de personas, que equivale a 85,9% del total de usuarios de la ciudad. El sistema Metrolínea transportó el 14,1% restante (Gráfico 8).”

## Área Metropolitana de Barranquilla<sup>8</sup>

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Barranquilla, Malambo y Soledad.

Tabla 11  
Distribución del parque automotor y de pasajeros en el área metropolitana de Barranquilla  
I trimestre 2012

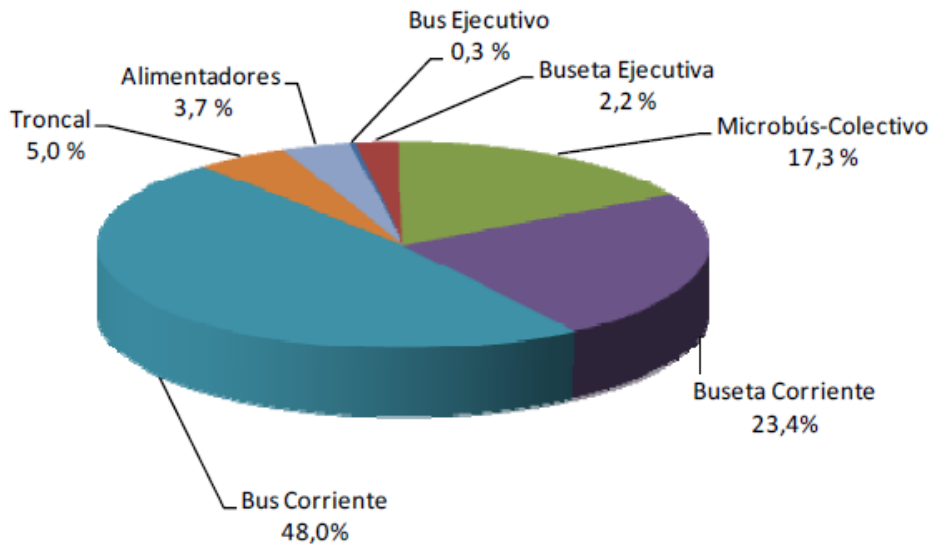
Tipo de vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados	% Vehículos afiliados	Promedio mensual de vehículos en servicio	% Vehículos en servicio	Total pasajeros transportados (miles)	% Pasajeros
Área metropolitana de Barranquilla	3.380	100,0	3.118	100,0	77.189	100,0
Alimentadores	123	3,6	123	3,9	2.845	3,7
Troncal	57	1,7	57	1,8	3.845	5,0
Bus Corriente	1.510	44,7	1.419	45,5	37.081	48,0
Bus Ejecutivo	22	0,7	22	0,7	243	0,3
Buseta Corriente	698	20,6	665	21,3	18.061	23,4
Buseta Ejecutiva	97	2,9	94	3,0	1.721	2,2
Microbús-Colectivo	873	25,8	738	23,7	13.392	17,3

Fuente: DANE - ETUP

Refiere el DANE que: “Durante el primer trimestre de 2012, el sistema de transporte urbano Transmetro contó con 57 buses troncales, que correspondieron a 1,8% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, en los que transportaron 3,8 millones de pasajeros. También prestaron el servicio 123 buses alimentadores, que correspondieron a 3,9% del total de vehículos en servicio en la ciudad; estos transportaron 2,8 millones de pasajeros (Tabla 11).”

<sup>8</sup> Encuesta de transporte urbano de pasajeros – ETUP I trimestre de 2012. DANE.

**Gráfico 9**  
**Distribución porcentual de los pasajeros transportados en el área metropolitana de Barranquilla I trimestre 2012**



“En el área metropolitana de Barranquilla, los modos de transporte urbano tradicional de pasajeros (buses; busetas; y microbuses - colectivos) transportaron un total de 70,5 millones de personas, que equivale a 91,3% del total de usuarios de la ciudad. El sistema Transmetro transportó el 8,7% restante (Gráfico 9).”

Es notorio el importante crecimiento que ha tenido el tránsito de pasajeros en los sistemas integrados y estratégicos de transporte, lo que hace trascendental que el legislativo apruebe esta iniciativa que busca garantías para los usuarios y para la industria Nacional.

## CONTEXTO

Nuestro país viene afrontando una fuerte tendencia de urbanización. Según estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, mientras en 1950 la población urbana constituía el 39%, en 2005 ascendía aproximadamente a 76% y se estima que, para 2020, más del 80% de la población estará localizada en las ciudades. Esto significa un crecimiento aproximado de 30% respecto a la población que hoy habita en centros urbanos.<sup>9</sup>

Entre los resultados de este crecimiento urbano se cuenta la alta demanda de viajes,

<sup>9</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. Programa de sistemas estratégicos de transporte público (SETP). Colombia (CO-11091). Perfil de proyecto (PP). 24 de marzo de 2010. Tomado de <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-L1091&lang=es>

---

en su mayoría de transporte público. Al mismo tiempo, como consecuencia se deriva el incremento desorganizado de unidades de transporte público inapropiadas a niveles que superan las posibilidades de modernización y ampliación de la infraestructura vial y, con ello, la consiguiente congestión del tránsito y el deterioro de las condiciones ambientales. Es apenas lógico comprender que todo este contexto influye de manera negativa en la calidad de vida de los ciudadanos y en la eficiencia de las actividades económicas.

De lo anterior se extraen algunas de las principales razones que llevaron al Gobierno colombiano a diseñar un Plan de Transporte Urbano, con estrategias de movilidad eficientes y sostenibles basados en sistemas de transporte público, como los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Bogotá; Bogotá-Soacha; Cali; Área Metropolitana del Valle de Aburrá; Área Metropolitana de Bucaramanga; Área Metropolitana de Centro Occidente; Área Metropolitana de Barranquilla; Cartagena y Cúcuta) o los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Montería, Sincelejo, Valledupar, Buenaventura, Ibagué, Neiva, Manizales y Villavicencio).

El objetivo de la estrategia gubernamental es apoyar ciudades que permitan a sus ciudadanos tener opciones seguras de movilidad, bajo principios de calidad de vida, eficiencia económica, equidad social y protección ambiental, alcanzando niveles óptimos de seguridad, reducción de tiempos de viaje, calidad en la prestación del servicio, ampliación de oferta y cobertura del transporte público, y mejoramiento ambiental.

El ordenamiento del tránsito, la reducción de la congestión, la utilización de buses con tecnología moderna de bajas emisiones y el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos incidirán en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como en la disminución de la contaminación del aire, la reducción de los niveles de ruido y de los accidentes.

De esta manera, ya nuestro Gobierno ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para ciudades de más de 600.000 habitantes, y está apoyando a aquéllas que tienen una población entre 250.000 y 600.000 habitantes, mediante los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).<sup>10</sup>

Las características del transporte público no son disímiles entre las grandes urbes y las ciudades intermedias: vehículos viejos y altamente contaminantes, prestación de un servicio no con la mejor calidad, escasa o nula integración modal y una deficiente estructura empresarial. En este sentido, con los proyectos de movilidad el objetivo es mejorar el servicio mediante su inmediata reestructuración y, en el mediano plazo, acompañar este proceso con inversiones que permitan su continua expansión y adecuación a las crecientes demandas.

---

<sup>10</sup> *Ibid* y artículo 132 de la Ley 1450 de 2011.

Sin embargo, trascendiendo los planes, la realidad práctica ha mostrado algunas deficiencias en estos proyectos que terminan causando lesiones a la calidad de vida de los ciudadanos, impactan de manera negativa a los históricos prestadores del servicio público de transporte y acrecientan la posibilidad de riesgos para las finanzas territoriales. Entre las principales situaciones problemáticas observadas con la puesta en marcha de los sistemas de transporte público, podemos destacar las siguientes:

1. Condiciones económicas de requisitos habilitantes extremadamente altas para ser cumplidas por los prestadores históricos del servicio público de transporte.
2. Exclusión de los prestadores históricos del servicio público de transporte (pequeños propietarios, conductores, negocios conexos).
3. Inconsistencias con respecto al respaldo y cierre financieros en las licitaciones, que generan altos riesgos para las finanzas de las ciudades.
4. Los diseños institucionales no tienen la capacidad para responder a nuevos esquemas de transporte público con integración de modos.
5. No hay un reconocimiento digno, en términos de criterios y niveles de puntuación en las licitaciones, para la industria y/o el capital nacional.
6. Proyectos desarrollan planeamiento, funcionamiento y desarrollo urbano que no materializan la adecuada disposición del servicio público de transporte, puede fallar en garantizar la suficiente oferta para la demanda ciudadana y no deja claro que exista un efectivo acceso al servicio público de transporte.

Ahora bien, tanto autoridades como expertos de la sociedad civil en materia de movilidad, han coincidido en el abandono del usuario en los diseños de los proyectos y su implementación y en el debate público con ocasión de los nuevos esquemas de transporte. Atención especial merece el tema de los usuarios y la experiencia del Distrito Capital es bien dicente:

El sistema de transporte masivo no es el mejor ejemplo de un transporte en condiciones dignas: los usuarios se ven enfrentados a retrasos en el servicio, insuficiencia de rutas, riesgos en la salud por causa de aglomeraciones (personas asfixiadas, golpeadas y tiradas al piso en horas pico), precarias medidas de evacuación de multitudes.<sup>11</sup> De igual manera, las condiciones de seguridad en el sistema de transporte de la capital dejan mucho que desear. Un reciente estudio de la Personería Distrital señaló:

- Entre enero de 2009 a febrero de 2010: 925 incidentes que dejaron 320 lesionados.
- 55% de los accidentes en Transmilenio es producto de actos inseguros del operador.
- De las 85 personas atropelladas, 27% perdió la vida.
- 319 accidentes fueron por choques entre articulados y 184 por choques con

---

<sup>11</sup> Entre otros, pueden consultarse los siguientes medios: El Nuevo Siglo, 29 de abril de 2010; El Tiempo., 21 de abril de 2010; y Radio Santafe. 26 de abril y 5 de mayo de 2010.

- 
- terceros que dejaron, en sólo dos impactos violentos, 150 personas lesionadas.
- 200 usuarios resultaron lesionados por aprisionamiento y caídas en el sistema. Otras personas han sido afectadas por el regular estado de los pisos, barandas y otros elementos de la infraestructura; sin embargo, no hay cifras debido a que los usuarios no reclaman.
  - Se evidencian actos inseguros de los conductores de los automotores:
  - Exceso de velocidad.
  - Irrespeto a las señales de tránsito.
  - Malos hábitos de los conductores.
  - Precario control que la Empresa Transmilenio hace sobre los planes de prevención de accidentes de las siete empresas concesionarias del servicio.
  - Los pasamanos y asideros de sujeción para que los pasajeros puedan mantenerse de pie son ineficaces cuando los buses frenan bruscamente. En una inspección realizada en noviembre se encontraron 120 heridos dejando en evidencia que los tornillos, mediante los cuales se sujetan los pasamanos y asideros, no reúnen las condiciones de calidad suficientes.

Entre las conclusiones del informe se señala: *“Al ente de control le Preocupa las condiciones técnicas de fabricación de los articulados y si éstos garantizan la integridad de los pasajeros, máxime cuando se comprobó que los pasamanos y asideros no brindan la suficiente resistencia”*.<sup>12</sup> Ahora, el problema es más agudo pues, como lo señalan los pliegos de condiciones, el nuevo esquema de transporte conocido como Sistema Integrado de Transporte Público, inicia con *“con lo mejor de la flota actual”*, es decir, un sistema de transporte masivo en el que se reduce drásticamente la oferta y en el que los vehículos, en buena parte, son los mismos que hoy funcionan para el Transporte Público Colectivo. El problema es que la naturaleza de transporte masivo implica mayor número de lesionados en cualquier siniestro de tránsito.

El tema de tarifas es igualmente preocupante. Paul Bromberg señala que *“cualquier proyecto que en aras de ordenar el transporte termine elevando el costo para los de bajos ingresos, es un proyecto que no debería implementarse. Los expertos en el tema coinciden en que para una persona que gana el salario mínimo y que tiene gastar el 20 por ciento de ese salario en transporte público, no hay una ventaja real en la implantación del nuevo sistema. ¿En aras de qué? ¿Solo de que haya un mejor servicio? ¿De demorarse menos de ir a un sitio a otro?”*.<sup>13</sup>

De igual manera, cabe señalar la necesidad de revisar los temas de sostenibilidad. Expertos consideran que la autosostenibilidad del sistema es imposible. Las autoridades han hablado de una autosostenibilidad que no se da en la mayoría de

---

<sup>12</sup> Fuente: <http://www.personeriabogota.gov.co/?idcategoria=3722>

<sup>13</sup> Paul Bromberg, experto en movilidad y ex alcalde de Bogotá, adscrito al Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional en [http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/ARTICULO-WEB-NOTA\\_INTERIOR\\_CAMBIO-7339149.html](http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_CAMBIO-7339149.html)

---

sistemas de transporte público de otros países. Por el contrario, cuentan con subsidios por parte del Estado, el cual debe promover una adecuada movilidad, sobre todo en los sectores más populares.<sup>14</sup>

La descripción del contexto anterior deja claros fuertes argumentos que sustentan la necesidad de que la legislación entre a regular con mucho más detalle las nuevas propuestas para el transporte público en las ciudades colombianas, más cuando el mecanismo empleado es el de la licitación pública, procedimiento mediante el cual el Estado formula públicamente una convocatoria para que en igualdad de oportunidades, los que se interesen presenten ofertas y se seleccione a la más favorable.

Aunque una de las ventajas de este procedimiento que tiene la contratación es que todo es documental, es decir, *quedan las huellas*, también es recurrente encontrar falta de información, altos niveles de especulación por parte de la ciudadanía, poca comunicación entre la administración y las comunidades, falta de conocimiento de los cronogramas de obra, los predios afectados, los planes de mitigación del impacto negativo de la obra, entre otros, por lo que organizaciones como Transparencia por Colombia señalan que *“todas las informaciones, cualquiera que sea su naturaleza, han de ser accesibles a todos los participantes”*<sup>15</sup>, como medida para evitar incumplimientos, errores o corrupción y es, precisamente, la información pública uno de los aspectos que privilegiamos en la presente iniciativa legal.

Asimismo, Transparencia por Colombia, en las conclusiones de una mesa de trabajo con ocasión de procesos de contratación pública, señaló:

*“Hacer la contratación directa visible.*

*Una forma de fortalecer los controles sobre la contratación –particularmente el control ciudadano- es visibilizando la contratación directa de las entidades sometidas a la ley 80 de 1993 y, en forma más general, la contratación de las entidades excluidas del régimen de la ley. Recordemos que los diagnósticos realizados por el DNP o el Banco Mundial han insistido en la necesidad de revisar el tema de las cuantías para contratación directa, sugiriendo que pueden ser fijadas por el reglamento teniendo en cuenta factores como el tipo de contrato a celebrarse (de concesión, de obra pública) y variar de acuerdo a la naturaleza de la entidad contratante. El proyecto de reforma de la ley no realiza modificaciones de fondo sobre el tema, e incluso aumenta las cuantías para celebrar contratos por licitación pública, lo que aumentaría la proporción de contratos celebrados en forma directa.*

---

<sup>14</sup> Académicos proponen debate sobre sostenibilidad del SITP. Jairo Sánchez Acosta, profesor de Ciencias Económicas y del Instituto de Estudios Ambientales (IDEA) de la Universidad Nacional. En <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/nc/detalle/article/academicos-proponen-debate-sobre-sostenibilidad-del-sitp/>. Bogotá D.C., mar. 05 - Agencia de Noticias UN.

<sup>15</sup> Sugestiones para el trazado de un mapa de riesgos nacional sobre licitaciones públicas. Transparencia Internacional para Latinoamérica y el Caribe. Proyecto regional licitaciones públicas Transparentes. Guía diligenciada por el capítulo colombiano. Versión 2-Febrero 2002.

---

*En consecuencia, vale la pena proponer acciones para hacer visible la contratación directa y la contratación de las entidades no sujetas al régimen general. Podría, entonces, pensarse en señalar un rango dentro del cual se hacen públicos la totalidad de documentos, trámites y actuaciones precontractuales y contractuales, independientemente de la clase de contrato, de las circunstancias que lo originen, etc. Dicho rango, que podría señalarse en el reglamento, tendría como techo el monto a partir del cual deba emplearse el procedimiento de la selección abreviada y como piso el 10% de la menor cuantía que corresponda a la entidad respectiva.*

*Ante todo, es de gran importancia para reducir los riesgos de corrupción en la contratación pública, la calidad de la reglamentación que expida el gobierno. Se reconoce el efecto positivo de normas como el decreto 2170 de 2002, y es de esperarse que la plena aplicación del decreto 2434 de 2006 y la adopción de los instrumentos que promueve la Comisión intersectorial de Contratación contribuyan a mejorar la gestión contractual sin hacer, no obstante, visible la totalidad de la contratación estatal.*

*Sin embargo, otras iniciativas siguen sin mostrar los resultados esperados, como es el caso de la Directiva presidencial 02 de 2007, que estableció la obligación de las entidades del nivel nacional de publicar en el sitio Web de cada entidad y en el de la presidencia, las hojas de vida de las personas que aspiren a celebrar contratos de prestación de servicios con el Estado. En teoría, la medida busca la transparencia en la celebración de los contratos haciendo visible este aspecto de la contratación directa, pero en la práctica es inocua”.<sup>16</sup>*

## **DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA**

La propuesta que presentamos ante el Honorable Congreso de la República, consta de 10 artículos, incluido el de vigencia y derogatorias, así:

El artículo 1 define el objeto de la Ley, a saber: dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

En desarrollo de este objeto, se encuentra el artículo 2 que consagra las tarifas diferenciales para poblaciones vulnerables: personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Ya la legislación ha tenido en cuenta en este sentido a los adultos mayores y, por las particularidades

---

<sup>16</sup> Transparencia por Colombia. Documento de la mesa de trabajo. Transparencia en la contratación pública: retos hacia el futuro. Mayo de 2007.

---

de estas poblaciones, consideramos que deben ser cobijadas por las mismas prerrogativas.

En desarrollo de lo anterior, el artículo 3 señala expresamente cuáles condiciones se tendrán en cuenta para determinar las condiciones de discapacidad de una persona, de tal manera que pueda acceder al descuento previsto.

En materia de control social, la iniciativa ha querido ser generosa, consagrando diversas medidas que contribuyen a la participación de las comunidades afectadas por los nuevos proyectos y su capacidad de incidencia en todas las fases de los procesos (precontractual, contractual y postcontractual). Así, el artículo 4 ordena a las Entidades Territoriales fomentar la organización de las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público. El artículo 5 les otorga el derecho de acceder a medios de comunicación y el artículo 6 faculta a las Contralorías Departamentales para implementar el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, cuyos resultados serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

En materia de características y exigencias técnicas para los procesos licitatorios y contractuales en los esquemas de transporte público, se han consagrado dos medidas en los artículos 7 y 8 respectivamente: una referente al uso de vehículos movidos por energías alternativas y otro señalando la obligación de los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional. Esto último en desarrollo de lo previsto por la Ley 816 de 2003 *“Por medio de la cual se apoya a la Industria Nacional a través de la contratación pública”*.

Ahora bien, con miras a materializar el deber de publicidad de la Administración en materia de contratación pública, la iniciativa contempla en su artículo 9, la obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público de publicar en la página web del Ministerio de Transporte información como la exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario, de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas, de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas, además de los balances financieros de los Concesionarios y su composición accionaria.

## **MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

**ARTICULO 2o.** *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.*

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.*

**ARTICULO 78.** *La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.*

*Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.*

*El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.*

**ARTICULO 83.** *Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas.*

**ARTICULO 209.** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

**ARTICULO 211.** *La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos,*

---

*representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.*

*La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente.*

*La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios.*

**ARTICULO 270.** *La ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados.*

**ARTICULO 333.** *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

*La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.*

*La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.*

*El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.*

*La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.*

**ARTICULO 365.** *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

*Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.*

En cuanto a los desarrollos legales y normativos, encontramos:

- 
- Ley 73 de 1981, *“Por la cual el Estado interviene en la Distribución de Bienes y Servicios para la Defensa del Consumidor, y se conceden unas Facultades Extraordinarias”*
  - Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
  - Ley 105 de 1993. Regula la operación del transporte público en el país, considerada como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.
  - Ley 134 de 1994, por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.
  - Ley 190 de 1995, *“Por la cual se dictan normas tendientes a preservar la moralidad en la administración pública y se fijan disposiciones con el fin de erradicar la corrupción administrativa. Uno de los sistemas de control que aborda el capítulo IV, literal b, hace referencia al control social como mecanismo de vigilancia de los recursos públicos”*
  - Ley 489 de 1998, *“Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”*.
  - Ley 598 de 2000 Con el fin de lograr la modernización de la gestión contractual pública, en procura de una mayor eficiencia y transparencia en la contratación estatal, esta ley crea el Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal (SICE), el Catálogo Único de Bienes y Servicios (CUBS), y el Registro Único de Precios de Referencia (RUPR), de los bienes y servicios de uso común en la administración pública.
  - Ley 850 de 2003, *“Por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas”*
  - Ley 816 de 2003 *“Por medio de esta norma se apoya la industria nacional a través de la contratación pública”*.
  - Ley 1150 de 2007, por la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.
  - Decreto 1441 DE 1982, *“Por el cual se regula la organización, el reconocimiento y el régimen de control y vigilancia de las ligas y asociaciones de consumidores y se dictan otras disposiciones”*
  - Decreto 4881 de 2008, reglamenta parcialmente la ley 1150 de 2007, en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes (RUP), a cargo de las cámaras de comercio y se dictan otras disposiciones (ver decreto 92 de 1998 en este capítulo).
  - Decreto 2474 de 2008, reglamenta parcialmente la ley 80 de 1993 y la ley 1150 de 2007. Su objeto es aplicar las modalidades de selección y señala disposiciones en

---

materia de publicidad, selección objetiva y otros aspectos relacionados con los procesos de contratación pública.

- Directiva Presidencial 04 de 2006 (octubre 24). En los términos del artículo 209 de la Constitución Política, solicita a los Gobiernos Departamentales y Municipales la colaboración y cooperación indispensable para garantizar la protección de los consumidores de bienes y servicios propendiendo, entre otros, por la participación de las Asociaciones y Ligas de Consumidores en el estudio de las disposiciones que les conciernen.

## **IMPACTO FISCAL**

Con respecto a la obligación contenida en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, vale aclarar que la presente ley no genera impacto fiscal en razón a que no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

Frente a la tarifa diferencial propuesta, en el articulado dejamos la salvedad de que el valor de la misma será fijada por los alcaldes y gobernadores atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

De los Honorables Congresistas,