



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - Nº 955

Bogotá, D. C., viernes, 28 de julio de 2023

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.

Bogotá, julio de 2023

Secretaría Comisión Sexta Cámara de Representantes

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate para plenaria de la Cámara de Representantes al Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.

Respetado Presidente.

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y lo dispuesto en el artículo 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, rendimos informe de ponencia positiva para segundo debate para plenaria de la Cámara de Representantes al proyecto de ley de la referencia.

Cordialmente,

Luis Carlos Ochoa.
Coordinador Ponente

Daniel Carvalho
Ponente.

Diego Caicedo
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

PARA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 9 de noviembre de 2022, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes, el Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, “por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante” de iniciativa de los honorables Representantes: Luis Carlos Ochoa Tobón, Julián Peinado, Yulieth Andrea Sánchez, Jezmi Barraza, Elkin Ospina, Carlos Quintero, Germán Roza Anís.

El 28 de marzo de 2023 el Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, fue aprobado en primer debate de la Comisión Sexta Constitucional.

El 4 de mayo de 2023, fuimos designados por la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara para presentar la ponencia para segundo debate para la plenaria de la Cámara de Representantes del precitado proyecto de ley.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto tiene como propósito, contribuir a la sostenibilidad ambiental, enfrentar el cambio climático y mejorar la calidad del aire en las ciudades, promoviendo la renovación del parque

automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, con la provisión de infraestructura de transporte y material rodante con baja o cero emisiones.

En esencia, el presente proyecto de ley busca incorporar una nueva modalidad de vinculación de vehículos idóneos para la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, con la cual además de contribuir a la renovación del parque automotor a través de la incorporación de equipos modernos, con combustibles de baja o de cero emisiones que aportan al mejoramiento de la calidad del aire, se contribuye a la sostenibilidad financiera y social en la prestación del servicio de transporte masivo y/o público colectivo.

Asimismo, esta ley busca optimizar el costo de financiación de dicho material rodante en la medida que las tasas de interés que se le cobran a las entidades competentes son inferiores a las que se les cobran a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o colectivo. La reducción de la tasa le permite al Estado, eventualmente, disponer de mayores recursos para financiar la expansión o mejora del transporte público.

3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA

3.1. Constitucional

El artículo 13 de la Constitución política establece como un fin del Estado, proteger a las personas que se encuentren en condición de debilidad manifiesta, razón por la cual, con la implementación de la tarifa social, que se establece en el presente proyecto de ley, contribuiremos a este propósito constitucional.

“Artículo 13. 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 por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

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

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

Además, este proyecto de ley, que incentiva la renovación del parque automotor de servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos de baja o cero emisiones, contribuye al derecho colectivo y del ambiente consignado en el artículo 79 de nuestra Carta Magna, el cual tiene como propósito garantizar que toda persona pueda disfrutar de un ambiente sano.

“Artículo 79. 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. El Estado tiene un especial deber de protección del agua.

Queda prohibida de exploración o explotación minera de cualquier tipo o de hidrocarburos en ecosistemas de páramo y sus zonas de amortiguamiento. También estarán prohibidas las expansiones urbanas y suburbanas y las actividades de alto impacto estos ecosistemas.

Los municipios a través de las herramientas de ordenamiento territorial establecerán los usos en ecosistemas colindantes a los páramos que pudieran generar daños sobre estos, en especial lo referente a minería artesanal y de subsistencia en las áreas amortiguadoras, tendientes para mitigar el impacto negativo sobre estos ecosistemas”. (Resaltado propio).

Igualmente, este proyecto de ley se fundamenta en el artículo 365 de la Constitución Política, que establece como deber del Estado, garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, y con la presente iniciativa, se busca mejorar la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros.

“Artículo 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”. (Resaltado propio.)

3.2. Legal

Respecto a la incorporación de vehículos para la prestación del servicio transporte masivo y público colectivo

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, dispone que “los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales”. Dispone la misma norma, que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial, si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

En línea con lo anterior, el artículo 44 de la Ley 105 de 1993 dispone que los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo y que esos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y a corto plazo. También establece la norma, que los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes.

Por su parte, el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, y el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, dispone que la Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie.

La norma dispone expresamente que las inversiones podrán ser, entre otras, la **“adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público nuevo con estándares de bajas o cero emisiones”** sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto. Destaca el citado artículo que **“la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue”**. (Resaltado propio).

En desarrollo del cuerpo legal antes descrito, la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 contiene las “Reglamentaciones en materia de transporte”. El Título primero del Libro 2 de la Parte 2 hace referencia al transporte terrestre automotor.

El Capítulo 1 del Título primero reglamenta el “servicio público de transporte terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”. La Sección 10 del Capítulo 1 desarrolla puntualmente la “vinculación y desvinculación de equipos” y la Sección 12 regula las tarifas.

El Capítulo 2 del Título primero reglamenta los “sistemas de transporte de pasajeros” y la Sección 1 del Capítulo 2 regula el “servicio público de transporte masivo de pasajeros”.

Respecto a las tarifas diferenciales para ciertos usuarios del servicio público de transporte

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 y el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, establece que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento, de los equipos.

El artículo 29 de la Ley 336 de 1996 dispone que le corresponde al Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa,

entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

En cumplimiento de lo dispuesto por el legislador, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte expidió la Resolución 12333 de 2012, cuyo artículo 1º establece que **“las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico”**. (Resaltado propio). Lo explicado, a fin de que las tarifas garanticen la eficiencia económica y suficiencia financiera del sistema de transporte, pero que paralelamente respondan a las necesidades de la población y del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, el legislador en el ejercicio de sus facultades, ha establecido directamente tarifas diferenciales para población con condiciones específicas. A este respecto, el artículo 5º de la Ley 1171 de 2007 dispone que “los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria”. Destaca la norma que “la tarifa diferencial con sus ajustes, deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema”.

En desarrollo de lo indicado por el Ministerio de Transporte en la Resolución 12333 de 2012, las autoridades distritales y municipales han establecido tarifas diferenciales que generalmente favorecen a estudiantes, personas de la tercera edad y personas con movilidad reducida. En el caso de Bogotá Distrito Capital, por ejemplo, está vigente el Decreto 005 de 2022 cuyo Capítulo III regula la focalización de la tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años; el artículo 6º establece un porcentaje de descuento para las personas mayores de dieciséis (16) años, registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales -Sisbén Metodología III y que cuenten con puntajes entre 0 a 30,56 puntos; y el artículo 8º prevé un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad.

3.3 Jurisprudencial

La Honorable Corte Constitucional, mediante la Sentencia T-604 de 1992 clasificó el transporte, como un servicio público esencial para la garantía de otros derechos. Razón por la cual se hace necesario encontrar un equilibrio entre las leyes del mercado y el bien común, para garantizar una adecuada prestación del servicio, que sin afectar la actividad económica de las empresas garantice un servicio eficiente y de calidad para las personas.

“La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (C. P. art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (C. P. art. 2) - factor que justifica la intervención del

Estado en la actividad transportadora con miras a “racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo. ...” (C. P. art. 334).

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (C. P. art. 25) a la enseñanza (C. P. art. 27), a la libre circulación (C. P. art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (C. P. art. 16), hace predicable a estos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos”.

[...]

“Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, la vida económica debe estar orientada a promover la prosperidad general (C. P. art. 2), en particular mediante el mejoramiento de la calidad de vida de todos los colombianos y la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo (C. P. art. 334). Se ha operado así en el campo del transporte público un cambio desde la administración centralizada y técnica a otra descentralizada y democrática donde las leyes del mercado pueden encontrar un punto de confluencia con el beneficio común”. (Sentencia T- 604 de 1992).

4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

La sostenibilidad significa ser capaces de satisfacer las necesidades de las actuales generaciones, sin comprometer los recursos y la estabilidad de las futuras generaciones, es encontrar un modo de vida que genere equilibrio entre el crecimiento económico, la estabilidad ambiental y el bienestar social. Es un concepto que ha tomado gran relevancia y se ha vuelto fundamental en la construcción de políticas.

Este proyecto de ley busca contribuir de manera integral a promover la sostenibilidad en la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, ya que propende por la sostenibilidad ambiental, al incentivar la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones que contribuye a: mejorar la calidad del aire al disminuir la emisión de partículas contaminantes, a la sostenibilidad económica y social, al garantizar el equilibrio de los contratos de transporte mediante la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones por parte de los entes territoriales y la implementación de una tarifa social, que beneficiará a las poblaciones más vulnerables y garantizará la prestación de un servicio público con mayores estándares de calidad para los ciudadanos.

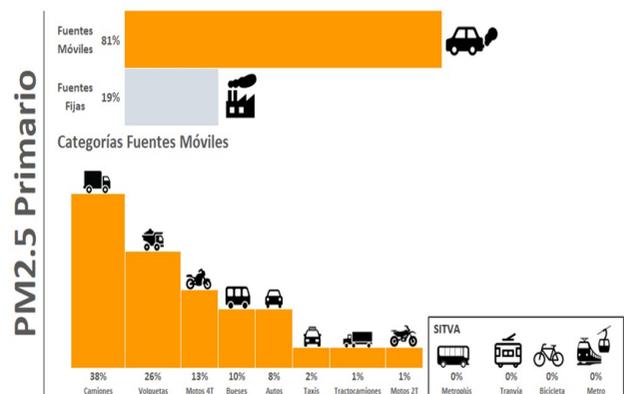
Este proyecto de ley contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; Ciudades y Comunidades Sostenibles y Acción por el Clima, va encaminado

a los llamados que ha realizado la agencia para el Cambio Climático de la ONU, y en coherencia con lo manifestado por el Presidente Gustavo Petro, sobre la necesidad urgente de implementar políticas más estrictas que contribuyan de manera acelerada a la reducción de los gases de efecto invernadero y sostener el aumento de la temperatura del planeta por debajo de los 2 grados centígrados.

Mirar el comportamiento del transporte público masivo y colectivo en 2 de los principales centros urbanos del país, nos permite dimensionar el impacto que traerá el presente proyecto de ley.

En el Valle de Aburrá, la subregión más urbanizada del departamento de Antioquia, los buses de transporte público son los causantes del 10% de las emisiones, de Material Particulado PM2.5, emitido por las fuentes móviles, lo que compara con el 0% de emisiones de PM2.5 de los vehículos eléctricos que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, como se muestra en la siguiente gráfica, se podrán notar los impactos positivos que se pretenden con este proyecto de ley.

DIAGNÓSTICO LA CALIDAD DEL AIRE... UNA PROBLEMÁTICA LOCAL



En Bogotá, de acuerdo con información de la Secretaría Distrital de Ambiente, “con el ingreso de 229 nuevos buses eléctricos, el transporte público dejará de emitir 13.000 toneladas de CO2 por año, lo que podría absorber 870.000 árboles en un año de CO2, y la operación de los más de mil buses eléctricos permite la reducción de cerca de 40 toneladas anuales de material articulado”¹, en el mismo sentido, Greenpeace, en un estudio sobre la calidad del aire, recomendó que, “Las autoridades de Bogotá deben abordar la contaminación del aire a través de la transformación de las flotas de transporte público que funcionan con combustibles fósiles en vehículos de baja y cero emisiones”², lo que demuestra la importancia de este proyecto de ley.

De acuerdo con las cifras publicadas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en febrero de 2022, el 6% del parque automotor en Colombia que equivale a 977.924 vehículos, corresponde a vehículos

¹ https://www.ambientebogota.gov.co/todas-las-investigaciones/-/asset_publisher/pibvwzUnZiNr/content/calidad-del-aire-transporte-publico-sitp-redujo-emision-de-material-particulado.

² <https://www.greenpeace.org/colombia/noticia/issues/contaminacion/greenpeace-alerta-sobre-el-impacto-del-transporte-en-el-aire-de-bogota/>.

de transporte público. El presente proyecto de ley busca implementar una modalidad adicional a las ya aplicadas, que coadyuve a la renovación de ese parque automotor por vehículos de baja o cero emisiones, enfocándose en los vehículos de transporte masivo y público colectivo.

El artículo 2° de la Ley 310 de 1996 ya prevé que la Nación y sus entidades descentralizadas inviertan en la adquisición total o parcial de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones. El elemento diferencial que supone el actual proyecto, implica que la vinculación de tales vehículos a la efectiva prestación del servicio se haga de una manera simple, esto es, entregándolos en operación a las empresas ya habilitadas para el efecto, bien sea a través de contratos de concesión en el caso del transporte masivo; o a través de permisos de operación en el caso del transporte público colectivo.

Se trata entonces de que los equipos adquiridos por las entidades territoriales para la prestación del servicio público de transporte masivo o colectivo se entiendan incorporados a la flota de las empresas ya habilitadas para la prestación de los mencionados servicios por estar afectos al contrato a través del cual se habilitó la empresa correspondiente.

En otros términos, en el caso de las empresas habilitadas a través de un contrato de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese contrato de concesión o de operación, esto es, harán parte de los bienes entregados en concesión y consecuentemente estarán sometidos en su totalidad a las disposiciones contractuales correspondientes.

En el caso de las empresas habilitadas a través de permisos de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese permiso de operación a través del cual se vincula la empresa y consecuentemente estarán sometidos a todas las disposiciones que regulan esa modalidad de prestación del servicio.

Otro aspecto a resaltar de la modalidad que propone el presente proyecto de ley, es que el servicio público de transporte que se preste mediante los vehículos adquiridos por las entidades territoriales, se prestará con las tarifas vigentes para tal fin, incluidas las tarifas diferenciales que se hayan estipulado para sectores específicos de la población, sin que por ello el operador haga cobros adicionales a la entidad territorial. Es decir, las tarifas que supongan beneficios o subsidios para población con condiciones específicas tendrán que mantenerse incólumes para la prestación del servicio a través de los vehículos de las entidades territoriales, sin que por ello el operador haga recobros a la entidad territorial. El valor al que asciendan las tarifas diferenciales aplicadas podrá ser cubierto con el beneficio de explotación económica que adquiere el operador una vez la entidad territorial le entrega los vehículos.

5. POLÍTICA COMPARADA

Noruega

Fue el primer país en prohibir el uso de vehículos a gasolina, lo hizo en el año 2016 y tiene como meta, que al año 2025 solo se puedan vender vehículos eléctricos en su territorio.

Alemania, Holanda

Estos dos países, aunque han avanzado en la implementación de otras políticas encaminadas a promover la movilidad sostenible, como es la

masificación del uso de la bicicleta como sucede en Holanda, también han dado pasos importantes en la prohibición de la venta de vehículos impulsados por combustibles fósiles a partir del año 2030.

Unión Europea

Este organismo internacional, en común acuerdo con todos sus Estados miembros, ha prohibido a partir del año 2035, la venta y comercialización de vehículos a gasolina y diésel.

Bogotá

La capital de nuestro país es reconocida por impulsar la movilidad sostenible en el transporte público, al tener la flota de buses eléctricos más grande de la región, con más de 1.000 vehículos eléctricos y por la aprobación del Proyecto de Acuerdo 127 de 2021, en el cual estipula que, a partir del 2022, la Alcaldía de Bogotá no podrá licitar buses que no sean eléctricos.

6. COMPETENCIA DEL CONGRESO

6.1. Constitucional

Artículo 114. *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.*

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.

Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.
23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

6.2. Legal

LEY 5ª DE 1992. Por la cual se expide el reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes

Artículo 6º. *Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:*

(...)

2. *Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.*

Artículo 139. *Presentación de proyectos. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.*

Artículo 140. Iniciativa legislativa. *Pueden presentar proyectos de ley:*

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

Ley 3ª de 1992. Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones.

“Artículo 2º. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia”.

“Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:”

(...)

“Comisión Sexta.

Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura”.

7. SOBRE LOS CONCEPTOS RECIBIDOS

Con el propósito de dar claridad a la plenaria de la Cámara de Representantes, en este capítulo se analiza el concepto enviado por la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte.

7.1. Concepto Oficina Asesora Jurídica Ministerio de Transporte

En oficio remitido a la Comisión Sexta Constitucional, esta oficina conceptuó:

1. *“En principio se debe indicar, que desde el punto de vista jurídico no es necesaria, ni conveniente la expedición del proyecto de ley, en razón a que lo propuesto, ya se encuentra establecido en el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019”.*

Este proyecto de ley tiene como propósito que las entidades territoriales, de acuerdo a su capacidad y voluntad, puedan apoyar la renovación por vehículos de baja o cero emisiones del parque automotor del servicio de transporte público colectivo que no están integrados a los sistemas públicos de transporte, pues el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, solo permite la cofinanciación de los prestadores de transporte público colectivo que estén integrados a los sistemas de transporte.

Por ejemplo, en la ciudad de Medellín, si bien existe un sistema público de transporte, que integra varios operadores, hay rutas que operan por fuera de este sistema, y el ente territorial no tiene fundamentos normativos para apoyar a estos transportadores en la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones para la renovación de su parque automotor. Situación similar viven otras ciudades donde aún no se han constituido sistemas de transporte público, o estos no abarcan la totalidad de las rutas.

2. *“Se sugiere modificar el título del artículo 2, en el que se determine las modalidades de servicio público de transporte a la que va dirigida la norma en cuanto al término de vida útil, retirando del mismo **“con combustibles de baja o cero emisiones”**.”*

Esta sugerencia que se presenta sin sustentación desconoce el principal objetivo del proyecto de ley, el cual es que todos los vehículos de transporte público, que por ley desde 1993, deben renovar sus vehículos después de 20 años de uso, a partir de la aprobación de este proyecto de ley, deban hacer la misma renovación, pero ya por vehículos con tecnologías de bajas y/o cero emisiones.

Frente a las sugerencias de redacción y eliminación de párrafos que ya no tienen vigencia, se acogen las recomendaciones entregadas por el Ministerio y se incluyen en el texto del articulado propuesto para segundo debate.

8. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, *“por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”*, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir la circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que reza:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los Congresistas. Todos los Congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del Congresista.

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.(...)”.*

Sobre este asunto, la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinvertidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

Sobre el particular, podrían verse incursos en conflicto de interés, los Congresistas que desempeñen actividades económicas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros masivo o colectivo.

Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente proyecto de ley ordinaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

9. PLIEGO DE MODIFICACIONES

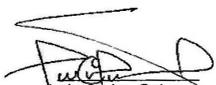
Texto aprobado primer debate	Texto propuesto segundo debate	Justificación
<p>Título. “Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante”.</p>	<p>Título. “Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante”.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar de la calidad del aire, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar de la calidad del aire, promoviendo la reposición del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 6°. <i>Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros con vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.</i> La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo y/o mixto, entre ellos, (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.</p> <p>Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja (mínimo Euro IV) o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.</p> <p>El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario, en el evento en que la entrega de los vehículos de bajas o cero emisiones por parte de las autoridades a los operadores implique la reducción tarifaria en una modalidad que territorialmente conviva con otras a las cuales no se aplique dicha reducción, la autoridad creará un fondo que permita obtener recursos para que contribuyan a mejorar la calidad del servicio, a reponer la flota al finalizar su vida útil, o cubrir los déficits de los sistemas de transporte integrados, masivos o estratégicos.</p> <p>Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser chatarrizado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de “recuperación de capital”, de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.</p> <p>Parágrafo 3°. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Artículo 6°. <i>Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros con vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.</i> La vida útil máxima de los vehículos <u>en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, servicio público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal</u> de pasajeros y mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo <u>de pasajeros</u> y/o mixto, entre ellos, (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.</p> <p>Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja (mínimo Euro IV) o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.</p> <p>El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario. En el evento en que la entrega de los vehículos de bajas o cero emisiones por parte de las autoridades a los operadores implique la reducción tarifaria en una modalidad que territorialmente conviva con otras a las cuales no se aplique dicha reducción, la autoridad creará un fondo que permita obtener recursos para que contribuyan a mejorar la calidad del servicio, a reponer la flota al finalizar su vida útil, o cubrir los déficits de los sistemas de transporte integrados, masivos o estratégicos.</p> <p>Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser chatarrizado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de “recuperación de capital”, de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.</p> <p>Parágrafo 3°. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.</p>	Se incluyen los comentarios de redacción de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte.

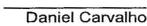
Texto aprobado primer debate	Texto propuesto segundo debate	Justificación
De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley. Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.	De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley. Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.	
Artículo 3°. Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador. Parágrafo. Para los nuevos servicios, la reposición se deberá realizar conforme a la normatividad vigente.	Artículo 3°. Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador. Parágrafo. Para los nuevos servicios, la reposición se deberá realizar conforme a la normatividad vigente.	Sin modificaciones.
Artículo 4°. En aquellos sistemas en los que se haga entrega de vehículos en virtud de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, la tarifa social o tarifa diferencial que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se fijará teniendo en cuenta las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social debe dirigirse a estudiantes, personas con discapacidad y personas de la tercera edad. Para los operadores que sean remunerados vía una fórmula y exista un FET, las tarifas diferenciales se asumirán con el subsidio de riesgo de demanda que aporta la entidad territorial.	Artículo 4°. En aquellos sistemas en los que se haga entrega de vehículos en virtud de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, la tarifa social o tarifa diferencial que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se fijará teniendo en cuenta las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social debe dirigirse a estudiantes, personas con discapacidad y personas de la tercera edad. Para los operadores que sean remunerados vía una fórmula y exista un FET, las tarifas diferenciales se asumirán con el subsidio de riesgo de demanda que aporta la entidad territorial.	Sin modificaciones.
Artículo 5°. Los entes territoriales, con el apoyo del Gobierno nacional, realizarán las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.	Artículo 5°. Los entes territoriales, con el apoyo del Gobierno nacional, realizarán las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.	Sin modificaciones.
Artículo 6°. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	Artículo 6°. <i>Vigencia y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.	Sin modificaciones.

10. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, se presenta ponencia positiva, y se solicita muy comedidamente a la plenaria de la Cámara de Representantes, dar **segundo debate al Proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.**

Cordialmente,


Luis Carlos Ochoa,
Coordinador Ponente


Daniel Carvalho
Ponente.


Diego Caicedo
Ponente.

11. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA, PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA.

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.

**El Congreso de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar la calidad del aire, promoviendo la reposición del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 6°. *Reposición del parque automotor del servicio público de pasajeros con vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones.* La vida útil máxima de los vehículos en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros y mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto,

entre ellos, (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja (mínimo Euro IV) o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.

El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario. En el evento en que la entrega de los vehículos de bajas o cero emisiones por parte de las autoridades a los operadores implique la reducción tarifaria en una modalidad que territorialmente conviva con otras a las cuales no se aplique dicha reducción, la autoridad creará un fondo que permita obtener recursos para que contribuyan a mejorar la calidad del servicio, a reponer la flota al finalizar su vida útil, o cubrir los déficits de los sistemas de los sistemas de transporte integrados, masivos o estratégicos.

Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser chatarrizado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de “recuperación de capital”, de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para la reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

Parágrafo 3°. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento

de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.

De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporté público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley.

Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.

Artículo 3°. Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador.

Parágrafo. Para los nuevos servicios, la reposición se deberá realizar conforme a la normatividad vigente.

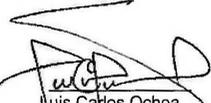
Artículo 4°. En aquellos sistemas en los que se haga entrega de vehículos en virtud de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, la tarifa social o tarifa diferencial que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se fijará teniendo en cuenta las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social debe dirigirse a estudiantes, personas con discapacidad y personas de la tercera edad.

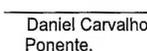
Para los operadores que sean remunerados vía una fórmula y exista un FET, las tarifas diferenciales se asumirán con el subsidio de riesgo de demanda que aporta la entidad territorial.

Artículo 5°. Los entes territoriales, con el apoyo del Gobierno nacional, realizarán las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.

Artículo 6°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,


Luis Carlos Ochoa
Coordinador Ponente


Daniel Carvalho
Ponente.


Diego Caicedo
Ponente.

**TEXTO APROBADO EN PRIMER
DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE
LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN
SESIÓN DEL DÍA VEINTIOCHO (28) DE
MARZO DE 2023, AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 278 DE 2022 CÁMARA**

por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar de la calidad del aire, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja, mínimo Euro VI, o cero emisiones.

Artículo 2°. **Modifíquese el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:**

Artículo 6°. *Reposición del parque automotor del servicio público de pasajeros con vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro VI, o cero emisiones.*

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, entre ellos, (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja (mínimo Euro VI) o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.

El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario, en el evento en que la entrega de los vehículos de bajas o cero emisiones por parte de las autoridades a los operadores implique la reducción tarifaria en una modalidad que territorialmente conviva con otras a las cuales no se aplique dicha reducción, la autoridad creará un fondo que permita obtener recursos para que contribuyan a mejorar la calidad del servicio, a reponer la flota al finalizar su vida útil o cubrir los déficits de los sistemas de transporte integrados, masivos o estratégicos.

Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser chatarrizado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de “recuperación de capital”, de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

Parágrafo 3°. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) Años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.

De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley.

Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.

Artículo 3°. Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador.

Parágrafo. Para los nuevos servicios, la reposición se deberá realizar conforme a la normativa vigente.

Artículo 4°. En aquellos sistemas en los que se haga entrega de vehículos en virtud de lo dispuesto por el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, la tarifa social o tarifa diferencial que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se fijará teniendo en cuenta las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social, debe dirigirse a estudiantes, personas con discapacidad y personas de la tercera edad.

Para los operadores que sean remunerados vía una fórmula y exista un FET, las tarifas diferenciales se asumirán con el subsidio de riesgo de demanda que aporta la entidad territorial.

Artículo 5°. Los entes territoriales, con el apoyo del Gobierno nacional, realizarán las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro VI, o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.

Artículo 6°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 28 de marzo de 2023.-En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate, con modificaciones y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 278 de 2022 cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, O LEY DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO SOSTENIBLE Y NO CONTAMINANTE". (Acta No. 033 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 22 de marzo de 2023, según Acta No. 032 de 2023; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 19 de julio de 2023

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 278 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, O LEY DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO SOSTENIBLE Y NO CONTAMINANTE".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN (COORDINADOR PONENTE), DIEGO CAICEDO.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 369 / 19 de julio de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO DE PLENARIA CÁMARA,

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 333 DE 2022 CÁMARA, 115 DE 2021 SENADO

por la cual se promueve la participación de niñas, adolescentes y mujeres en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de la presente ley es promover, incentivar y fortalecer la participación de niñas, adolescentes y mujeres en áreas de la ciencia, la tecnología, ingeniería y matemáticas a través de la implementación e institucionalización de una política pública, de forma articulada, concertada y coordinada con diferentes entidades y sectores en las que se incluyan, entre otros, procesos sociales, educativos, culturales, laborales e investigativos.

Artículo 2°. *Política pública de la mujer en ciencia y tecnología.* El Gobierno nacional, diseñará e implementará una política pública con la finalidad de incentivar, formar y promover la participación y acceso de niñas, adolescentes y mujeres en áreas de la ciencia, la tecnología, ingeniería y matemáticas con el fin de garantizar el avance de la equidad de género con un énfasis especial en la inclusión social, económica, productiva y educativa.

Parágrafo. Para el diseño e implementación de la política pública de que trata el presente artículo, se tendrá en cuenta las condiciones de vulnerabilidad de los pueblos étnicos, y se deberá diseñar e implementar proyectos especiales para las niñas, adolescentes y mujeres con pertenencia étnica, acatando y garantizando

los derechos de que tratan los artículos 1°, 7° y 8° de la Constitución Política de 1991 y el Convenio 169 de la OIT.

Artículo 3°. *Objetivos.* En el diseño e implementación de la Política Pública para la Promoción de la Participación de Niñas, Adolescentes y Mujeres en Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas, tendrán en cuenta entre otros los siguientes objetivos:

1. Reducir la brecha entre hombres y mujeres en la participación en campos de la ciencia, la tecnología, la ingeniería y las matemáticas en todos los niveles de educación.
2. Promover el acceso de las niñas, adolescentes y mujeres a las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas desde temprana edad.
3. Fomentar el interés de las niñas, adolescentes y mujeres por la apropiación de la ciencia y la tecnología en diferentes espacios culturales y científicos.
4. Incentivar el interés y participación de las niñas, adolescentes y mujeres en carreras de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.
5. Reconocer anualmente los logros de la mujer en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.
6. Adelantar iniciativas que permitan cambiar patrones culturales y socioeconómicos que obstruyen la participación y desarrollo de las mujeres en estas áreas del conocimiento.
7. Promover el desarrollo de políticas de inclusión laboral y de cultura institucional para las mujeres que se desempeñan en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.
8. Establecer alianzas estratégicas con el sector privado, y organizaciones nacionales como

internacionales con la finalidad de promover la participación plena de la mujer en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

9. Atraer talento femenino formado y especializado en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, con miras a combatir los estereotipos de género.
10. Fomentar la empleabilidad, emprendimiento y vinculación laboral de las mujeres con formación académica en ciencia y tecnología.
11. Estimular la participación efectiva de las mujeres en espacios de toma de decisiones para avanzar en la equidad de género en lo local, regional y nacional.
12. Fortalecer la investigación de mujeres en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas en contextos y espacios académicos e institucionales.
13. Favorecer la participación de mujeres en semilleros y grupos de investigación relacionados con ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.
14. Perfeccionar los procesos de enseñanza-aprendizaje de docentes, tutores o profesionales que se desempeñen en escenarios de formación de formadores en búsqueda de la igualdad de derechos y oportunidades.
15. Unir esfuerzos de diversos sectores sociales que asistan y coadyuven al mejoramiento de la autopercepción y la autoeficacia de las niñas y adolescentes en las áreas STEM, con el fin de que valoren positivamente sus habilidades y capacidades para las áreas STEM en diferentes espacios.
16. Desarrollar proyectos a la medida que brinden experiencias innovadoras y de interés y que logren despertar vocaciones por la ingeniería y las ciencias a través de estrategias de mentoreo que acompañen a adolescentes y mujeres en el desarrollo de vocaciones y en su carrera profesional.
17. Establecer una línea de trabajo directa con Mintic, que enfatice en la necesidad de asegurar el acceso a Internet e infraestructura tecnológica para toda la población, asegurando el acceso a niñas, adolescentes y mujeres para superar brechas de género en las instituciones de educación.
18. Formular proyectos transversales basados en STEM a través de metodologías como Aprendizaje Basado en Proyectos (ABP) en el aula, que involucren a las familias, acudientes o cuidadores, para trabajar en torno a ideas preconcebidas de las áreas STEM que afectan la selección de estas vocaciones.
19. Promover el desarrollo de políticas de inclusión para el acceso de las niñas, jóvenes y mujeres pertenecientes a comunidades NARP en las áreas STEM.

Artículo 4º. Mesa de la Mujer en la Ciencia y la Tecnología. Créese la Mesa Interinstitucional de la Mujer en la Ciencia y la Tecnología con la finalidad de

coordinar y articular esfuerzos entre entidades para la promoción de la participación de la mujer en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

La Mesa Técnica estará liderada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y contará con la participación del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de la Igualdad o quien haga sus veces, organizaciones de mujeres, redes de mujeres y academia. Igualmente se contará con la participación de los grupos asociativos de mujeres, campesinas, comunidades étnicas y víctimas del conflicto armado.

La Mesa se reunirá cada seis meses y enviará un informe de los resultados de su gestión a la Comisión Legal para la Equidad de la Mujer del Congreso de la República de Colombia creada por la Ley 1434 de 2011.

Parágrafo. En las sesiones de la Mesa podrán ser invitadas y participar las Secretarías de la Mujer a nivel departamental y municipal, cuando su presencia sea requerida, en función de los temas a tratar, así como otras entidades públicas, autoridades regionales y representantes de organismos y empresas u organizaciones sociales relacionados con los temas a tratar.

Artículo 5º. Orientaciones. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Educación Nacional establecerá orientaciones para la adecuada promoción de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas para niñas y adolescentes en concordancia con el Proyecto Educativo Institucional (PEI) y la práctica educativa comunitaria.

Estas orientaciones deberán presentar las prioridades en la acción educativa para un desarrollo profesional docente que lleve a la integración de los conocimientos, a pensar nuevas metodologías didácticas que promuevan el interés y fomento de las competencias de las niñas y adolescentes en las áreas de ciencia y tecnología y visibilice el trabajo desarrollado por las mujeres en las áreas de ciencias, tecnología, ingeniería y matemáticas.

Las instituciones de educación básica y media podrán generar estrategias que permitan visibilizar el trabajo desarrollado por las mujeres en las áreas de la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, con el objetivo de evidenciar la relevancia de estas carreras en el mercado laboral, sus aportes al desarrollo sostenible del país y al mejoramiento de la vida de la población colombiana.

Las instituciones de educación básica y media fomentarán la realización de actividades relacionadas con las áreas de la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas desde edades tempranas, y tendrán la facultad de crear desde las diferentes asociaciones, consejos o grupos de padres de familia, espacios para el fortalecimiento de creencias y expectativas familiares orientadas hacia las potencialidades de la temática STEM, como factores determinantes e influenciadores para la elección de carreras en estas áreas por parte de niñas y jóvenes.

Las instituciones, centro u organizaciones podrán propender por la utilización de recursos y/o herramientas que incluyan referentes femeninos, libres

de estereotipos y que utilicen lenguaje incluyente para el desarrollo de sus prácticas académicas, asegurando el acceso en igualdad y equidad de condiciones para todos los integrantes de esos escenarios y generando interés en las áreas STEM.

Artículo 6°. Estrategia de empleabilidad. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Trabajo desarrollará una estrategia de empleabilidad con la finalidad de garantizar las condiciones de acceso y vinculación laboral en equidad de las mujeres que se desempeñen en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

El Sena desarrollará una oferta permanente que permita certificar y capacitar habilidades técnicas y tecnológicas para niñas, adolescentes y mujeres de todo el país.

Artículo 7°. Beneficios. En el marco de la política pública de la que trata la presente ley, el Gobierno nacional podrá conceder beneficios a las empresas que patrocinen a las mujeres de cualquier edad para el estudio de carreras asociadas a las áreas de la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas en niveles técnico, tecnológico, pregrado o posgrado. Se podrán conceder los mismos beneficios a aquellas empresas que promuevan, de una u otra forma, la apropiación de estas áreas por parte de las niñas en etapa escolar mediante alianzas con las instituciones de educación básica y media en concordancia con lo dispuesto en el artículo 5°.

Igualmente, se podrán conceder beneficios a las empresas que, bajo criterios definidos de manera específica, generen una mayor inclusión laboral de las mujeres que se desempeñan en las áreas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.

A través del trabajo mancomunado entre los diferentes ministerios, se crearán programas permanentes de pasantías e intercambios, que incentiven las vocaciones científicas, el empoderamiento y liderazgo de jóvenes y mujeres en pro del fortalecimiento de su proyecto de vida.

Se trabajará en el diseño de iniciativas y estrategias que favorezcan la flexibilidad en términos laboral frente a la vida familiar de las mujeres y la evaluación de su productividad, así como la creación de fondos de financiación de emprendimientos basados en ciencia, tecnología e innovación, que sean direccionados por mujeres, garantizando la equidad e igualdad salarial entre hombres y mujeres.

El Gobierno nacional reglamentará la materia en un término no mayor a un año contados a partir de la expedición de la presente ley.

Artículo 8°. Alianzas y cooperación internacional. El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, el Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Ministerio de Relaciones Exteriores, las entidades nacionales y territoriales, podrán aunar esfuerzos con los diferentes actores de la cooperación internacional, a la academia, el sector privado y la sociedad con la finalidad de promover la participación de la mujer en las áreas de ciencia y tecnología.

Artículo 9°. Reconocimiento al Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia. En el marco del 11 de febrero declarado por Naciones Unidas como el Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia, el Gobierno nacional realizará actividades para crear conciencia en la sociedad sobre la importancia del acceso y la participación plena y equitativa en la ciencia para las mujeres y las niñas.

Artículo 10. Operaciones estadísticas y estudios cualitativos. El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación en coordinación con el DANE junto con la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer o quien haga sus veces, implementará y fortalecerá los instrumentos técnicos a nivel nacional y regional para la obtención y producción de información confiable que sirva de insumo en la formulación de políticas, planes, programas y proyectos nacionales y territoriales pertinentes para las niñas, adolescentes y mujeres en las áreas de la ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, en cumplimiento de las estrategias para el cierre de brechas y el avance en la equidad de género.

Artículo 11. Reglamentación. Concédase al Gobierno nacional un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la promulgación de la presente ley, para que reglamente todo lo en ella dispuesto.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones

q INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Coordinador Ponente

YULIETH ANDREA SÁNCHEZ CARREÑO
Ponente

SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente

LINA MARIA GARRIDO MARTÍN
Ponente

DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., julio 11 de 2023

En sesión plenaria ordinaria del 19 de junio de 2023, fue aprobado en segundo debate, con modificaciones, el **texto definitivo del Proyecto de ley número 333 de 2022 Cámara, 115 de 2021 Senado, por la cual se promueve la participación de niñas, adolescentes y mujeres en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.** Esto con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal y reglamentario, de conformidad con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en Acta de Sesión Plenaria Ordinaria número 069 de junio 19 de 2023, previo su anuncio en sesión plenaria ordinaria del 16 de junio de 2023, correspondiente al Acta número 068.


JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS DE MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 339 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se transforma el Sistema de Salud en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Congreso de la República de Colombia.

secretaria.general@camara.gov.co

Carrera 7 No. 8-68

Bogotá, D. C.

Asunto: Traslado por competencia Rad. MSPS. 202342401649692. Propuestas acerca del Proyecto de ley número 339 de 2023 Cámara.

Respetado doctor, reciba un cordial saludo.

El Ministerio de Salud y Protección Social ha recibido comunicación presentada por el ciudadano Adrián Villamizar, con radicado número 202342401649692, relacionada con el proyecto de reforma a la salud, donde remite la siguiente propuesta sobre la iniciativa:

“La gestión de adecuación de la atención en la Reforma a la Salud”.

Es importante señalar que el 8 de noviembre del 2021 el entonces candidato y actual Presidente de la República, Gustavo Francisco Petro Urrego, adquirió el compromiso de impulsar el proyecto de Reforma Estructural a la Salud, que tiene origen en la Comisión de Seguimiento a la Sentencia T-760/2008 y en la Cumbre Social y Política por la Reforma Estructural al Sistema de Salud, propuesta que fue recogida en su programa de gobierno “Colombia: Potencia de Vida”.

Ahora bien, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 114 de la Constitución Política de Colombia, en el que se dispone que *“Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes...”*, el día 13 de febrero de 2023 el Gobierno nacional radicó ante la Secretaría de la Cámara de Representantes, el Proyecto de Ley 339 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se transforma el Sistema de Salud en Colombia y se dictan otras disposiciones*, iniciativa que fue aprobada por la Comisión Séptima de la Honorable Cámara de Representantes, el día 23 de mayo de 2023 y la cual será discutida en los próximos días en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

De acuerdo con las anteriores apreciaciones y en acatamiento del principio de separación de poderes, consideramos que todas aquellas peticiones encaminadas a mejorar el contenido

de la iniciativa deben canalizarse a través de la Secretaría de la Cámara, toda vez que ya culminó su trámite en la Comisión Séptima.

Por lo tanto, con fundamento en lo previsto en el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, y la Ley 5ª de 1992, de manera atenta remito traslado por competencia de la petición para su conocimiento y fines pertinentes.

Cordialmente,



KARINA RINCÓN GONZÁLEZ

Asesora para Asuntos Legislativos, Despacho Ministro de Salud y Protección Social

Anexos: Radicado MSPS 202342401649692 (2 folios)

Copia al ciudadano: elangelbohemia@gmail.com

¿Sabe Usted si su Proceso Asistencial es Adecuado?

GADAM
(Adrián Villamizar M.D.)
Gestión de Adecuación de la Atención Médica
Observación - análisis - Intervención
PROCESO ASISTENCIAL



¿Por qué la ADECUACIÓN?
ADECUACIÓN/INADECUACIÓN de la Atención Médica se determina como el cumplimiento (SI/NO) dentro del proceso asistencial de los principios del Sistema General de Seguridad Social en Salud que pretenden **garantizar el INCREMENTO y/o SOSTENIMIENTO del Potencial Humano de la Nación** (Capital Social). Es **ADECUADA** la atención que genera **VALOR** en Salud.

El SGSSS existe para garantizar el sostenimiento e incremento del **potencial humano** de la Nación mediante la **Solución de PROBLEMAS DE SALUD**.

1. Problemas Agudos
2. Problemas Crónicos
3. Problemas que deben evitarse.

GADAM identifica con criterios **específicos factores de inadecuación** tales como, **omisiones**, errores clínicos, **mala utilización de los recursos**, divergencias, etc., que representan **COSTOS de NO CALIDAD**.

¿Cuál ES EL PROBLEMA?

Los actores del SGSSS, en su mayoría, **carecen de modelos sistemáticos de IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS e INTERVENCIÓN del MEJOR RESULTADO EN SALUD (ADECUACIÓN) de la ATENCIÓN MÉDICA** (desde una a un millón de atenciones); aquella atención que involucra la **entrevista paciente-médico, PUERTA DE ENTRADA A LA UTILIZACIÓN DE TODOS LOS RECURSOS DEL SISTEMA**:

En el contexto de este planteamiento, **ADECUACIÓN** se refiere a la **ADAPTABILIDAD EFICIENTE** del PROCESO ASISTENCIAL a los propósitos motivadores del SGSSS: El **Potencial Humano de la Nación**.

¿Qué debe hacer entonces el Proceso Asistencial para incrementar/sostener el Potencial Humano (Capital Social) de la nación? R/ Los Actores del SGSSS deben prestar servicios con INTEGRALIDAD, Resolutividad y Gestión Integral de Riesgos (I.R.GdR).

¿Cómo?

- **PROBLEMAS AGUDOS:** identificando e interviniendo sus **CAUSAS** para **RECUPERAR LA SALUD**.
- **PROBLEMAS CRÓNICOS:** identificando e interviniendo **FACTORES QUE ACELERAN EL CURSO NATURAL** de la enfermedad o condición para poder alcanzar el **CONTROL o ESTABILIZACIÓN** del problema.
- **PROBLEMAS EVITABLES:** aplicando normalidad sobre **PROTECCIÓN ESPECÍFICA** (P y P) y **anticipando** situaciones por observación del contexto vital de cada paciente.

I.R.GdR.

i) INTEGRALIDAD: *“as como la calidad se mide de un concepto muy amplio que GADAM evidencia cuando la atención responde a los problemas con la totalidad de las competencias habilitadas y en donde la racionalidad del análisis clínico se enmarca en el contexto biosociosocial de la población generándose un camino lógico hacia la toma de las mejores decisiones.*

ii) RESOLUTIVIDAD: GADAM *“evidencia cuando se solucionan (racional y eficientemente) la mayor cantidad de PROBLEMAS DE SALUD en el menor número de contactos del sistema de salud con el usuario/paciente.*

iii) GESTIÓN DE RIESGOS: GADAM *“busca en cada registro de atención, según la caracterización del paciente, un conjunto de análisis y acciones basadas en una combinación de normalidad y sentido común del médico quien debe aplicar estrategias de Planeación, Sospecha y Anticipación.*

Mediante una lectura crítica de los registros asistenciales, **GADAM** interroga cada Fase del Proceso Asistencial en busca de evidencia del cumplimiento de tres pilares esenciales (sine qua non) de la ADECUACIÓN:

1. Integralidad (I)
2. Resolutividad (R)
3. Gestión de Riesgos (GdR)

Las Fases del Proceso Asistencial son:

- Fase de Obtención de la **Información**
- Fase de Formulación de **Hipótesis Diagnóstica**
- Fase de Elección de **Conducta Terapéutica**

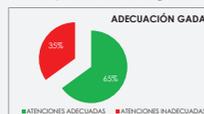
Cada una de las preguntas lleva los componentes **I, R, GdR**. La respuesta afirmativa en forma secuencial de las 3 preguntas determina ADECUACIÓN de la Atención. La respuesta negativa de cualquiera de las preguntas determina INADECUACIÓN de la Atención.

Hay 14 CRITERIOS ESPECÍFICOS de inadecuación y están agrupados por cada Fase del Proceso. A Información le corresponden 5 criterios, a Diagnóstico 3 y a Conducta 6 criterios específicos.

GADAM complementa cada ejercicio de análisis con una descripción detallada y concreta del hallazgo y su correspondiente oportunidad de mejora.

El Diagnóstico GADAM

1. Determina la atención como ADECUADA/INADECUADA al SGSSS y la Misión de la Organización.



2. Ubica y cuantifica la fase del proceso asistencial afectada. (Atención Médica)

Fase del Proceso	#	%
INFORMACIÓN	265	76%
DIAGNÓSTICO	45	13%
CONDUCTA	22	6%
TOTAL	332	100%

3. Identifica y cuantifica los criterios de inadecuación específicos como hallazgos principales.

Criterio Específico de Inadecuación	#	%
C1: La información registrada es insuficiente o divergente para garantizar integralidad y/o Resolutividad en la atención.	254	74%
C2: El registro de la Revisión por Sistemas combina apreciaciones subjetivas (preguntas) con aspectos objetivos, pruebas de una inspección de examen físico (PUPILAS SOCORRIDA REACTIVAS A LA LUZ, RESPONDE ACTIVAMENTE AL REFLEJO FOTOMOTOR DIRECTO Y CONSENSUADO, FUNDOSCOPIA NORMAL). En todo el registro de la IR se están anotando las respuestas negativas o afirmativas a sintomatología propia de la patología de base (DIABETES MELLITUS): polidipsia? polituria? paruresias?	14	4%
C3: Se registran impresiones diagnósticas bien argumentadas sin embargo se omite el registro de al menos otra (1) entidad que registre según grado de intensidad o gestión del riesgo.	14	4%
C4: Se registra información sobre su entorno vital de manejo (dieta, estrés, ejercicio se prescribe un nuevo medicamento por fuera de PMS, etc) "PACIENTE CON ANTECEDENTES DE DIABETES CON GLUCEMIAS FUERA DE METAS" SE ADICIONA VALDOLUPINA SE SUSPENDE GUBENCLAMIDA POR RIESGO DE HIPOGLUCEMIA."	14	4%
C5: El registro de la intervención del especialista dentro de la completitud del PT de referencia, omite cualquier análisis de las condiciones previas del paciente que en la continuidad de la atención en el SGSSS, permita saber en el nivel primario qué es lo que fracasó en el plan terapéutico para hacer ajuste en proceso del CONTROL, por lo que en la presente atención falta la integralidad y resolutividad en el manejo de problemas crónicos.	14	4%
C6: Se registra información sobre su entorno vital de manejo (dieta, estrés, ejercicio se prescribe un nuevo medicamento por fuera de PMS, etc) "PACIENTE CON ANTECEDENTES DE DIABETES CON GLUCEMIAS FUERA DE METAS" SE ADICIONA VALDOLUPINA SE SUSPENDE GUBENCLAMIDA POR RIESGO DE HIPOGLUCEMIA."	14	4%
C7: Se registran impresiones diagnósticas bien argumentadas sin embargo se omite el registro de al menos otra (1) entidad que registre según grado de intensidad o gestión del riesgo.	14	4%

4. Amplia o detalla la naturaleza del hallazgo mediante un mensaje de razonamiento médico y...
5. Brinda una o varias oportunidades de mejora en frases que parten de verbos en infinitivo con el fin de que sirvan de apoyo a los planes de mejora institucional.

Presento a continuación a manera de ejemplo, 2 evaluaciones **GADAM** de sendas atenciones médicas por la especialidad de Medicina Interna en pacientes diabéticos:

* Toda evaluación GADAM de atenciones médicas da paso a un ANALISIS GENERAL DE CAUSA compartido entre ANALISTA y Organización.

ASESUACIÓN DE LA ATENCIÓN MÉDICA	CRITERIO DE INADECUACIÓN	OBSERVACIONES ANALISTA GADAM	OPORTUNIDAD DE MEJORA TIPO DE INSTRUMENTO
INADECUADA	C 1: La información registrada es insuficiente o divergente para garantizar integralidad y/o Resolutividad en la atención.	En el registro de la enfermedad actual, el paciente refiere CEFALEA OCCIPITAL. Dicho síntoma dentro del registro, carece de un relato médico que permita darle significado clínico. De hecho en la revisión por sistemas niega la cefalea, lo cual es erróneo en el análisis como una probable contradicción del mismo paciente, entre lo que menciona al comienzo (E.A.) y lo que expresa después (RS). El registro de la Revisión por Sistemas combina apreciaciones subjetivas (preguntas) con aspectos objetivos, pruebas de una inspección de examen físico (PUPILAS SOCORRIDA REACTIVAS A LA LUZ, RESPONDE ACTIVAMENTE AL REFLEJO FOTOMOTOR DIRECTO Y CONSENSUADO, FUNDOSCOPIA NORMAL). En todo el registro de la IR se están anotando las respuestas negativas o afirmativas a sintomatología propia de la patología de base (DIABETES MELLITUS): polidipsia? polituria? paruresias? Paciente con glibenclamida 5 mg cada 12 horas y dos tipos de insulina (INSULINA ANIDA 14 Y LANTAS 20) ya pesar de esto la glucemia es de 238 mg/dl. Este dato en el registro, carece de análisis (el paciente es adherente a la posología? el paciente es adherente a las recomendaciones no farmacológicas?). Sin ninguna información sobre su entorno vital de manejo (dieta, estrés, ejercicio se prescribe un nuevo medicamento por fuera de PMS, etc) "PACIENTE CON ANTECEDENTES DE DIABETES CON GLUCEMIAS FUERA DE METAS" SE ADICIONA VALDOLUPINA SE SUSPENDE GUBENCLAMIDA POR RIESGO DE HIPOGLUCEMIA." Según lo registrado, la intervención del especialista dentro de la completitud del PT de referencia, omite cualquier análisis de las condiciones previas del paciente que en la continuidad de la atención en el SGSSS, permita saber en el nivel primario qué es lo que fracasó en el plan terapéutico para hacer ajuste en proceso del CONTROL, por lo que en la presente atención falta la integralidad y resolutividad en el manejo de problemas crónicos.	1. APLICAR CRITERIOS DE GERENCIAMIENTO DE LA ENFERMEDAD EN PACIENTES CON PADECIMIENTOS CRÓNICOS 2. DESARROLLAR CORROBORACIÓN ITERATIVA DE HIPÓTESIS EN EL ANÁLISIS DE SÍNTOMAS
INADECUADA	C 7: Se registran impresiones diagnósticas bien argumentadas sin embargo se omite el registro de al menos otra (1) entidad que registre según grado de intensidad o gestión del riesgo.	El pie diabético aparece como consecuencia de la neuropatía o de la afectación vascular de origen microangiopático por diabetes mellitus, por lo que el diagnóstico CELULITIS DE LOS DEDOS DE LA MANO Y DEL PIE, es divergente e inodecuado.	DIAGNOSTICAR PIE DIABÉTICO COMO ES DIABETES MELLITUS NO INSULINDEPENDIENTE CON COMPLICACIONES CIRCULATORIAS PERIFÉRICAS según el caso o E133 CIRUL DIABETES MELLITUS ESPECIFICADAS CON COMPLICACIONES CIRCULATORIAS PERIFÉRICAS O E134 DIABETES MELLITUS NO ESPECIFICADA CON COMPLICACIONES CIRCULATORIAS PERIFÉRICAS o E135 DIABETES MELLITUS INSULINDEPENDIENTE CON COMPLICACIONES CIRCULATORIAS PERIFÉRICAS

La aplicación de GADAM como diagnóstico general de la adecuación del Proceso Asistencial, Modelo de Seguimiento y herramienta de mejora continua, gestiona a nivel institucional-organizativo el poder:

1. **CONOCER EL GRADO DE ADECUACIÓN DE SU ATENCIÓN EN SALUD** con criterios específicos e independientes a los indicadores de norma o los procedimientos habituales de Auditoría Médica.
2. **Identificar** factores de riesgo asistenciales para **COSTOS DE NO CALIDAD**.
3. **AUTOEVALUAR** aspectos críticos del mejoramiento continuo PAMEC - Acreditación.
4. **Incrementar la INTEGRALIDAD & RESOLUTIVIDAD** determinantes para la postulación, acceso y sostenimiento en la construcción de **BIAS & MALTE**.
5. **Mejorar la Oportunidad de Servicios** por el incremento en la resolución de Problemas (herramientas de razonamiento Clínico - Corroboración Iterativa de Hipótesis; Gerenciamiento de la Enfermedad)
6. **PROMOVER LA EFICIENCIA A OTROS NIVELES** (II, III, IV) por mayor control de la patología crónica (Inducción al gerenciamiento de la enfermedad)
7. **OPTIMIZAR EL USO DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA** (PERTINENCIA)
8. **Incrementar la satisfacción del Cliente** Externo e Interno.
9. **Gestionar el cumplimiento de la MISIÓN** de la ORGANIZACIÓN y del SGSSS

A nivel del cuerpo médico la incorporación de GADAM gestiona:

1. Tener claro **PARA QUÉ** (SGSSS - Misión) está desempeñando su trabajo.
2. **Autoevaluación** concuerda de la ADECUACIÓN (S/NO) del momento asistencial; Aplicar Correctivos.
3. Aplicar mapas mentales de **CORROBORACIÓN ITERATIVA DE UNA HIPÓTESIS DIAGNÓSTICO-CAUSAL** para la solución de **Problemas Clínicos Añudados**.
4. Aplicar conceptos básicos del **GERENCIAMIENTO DE LA ENFERMEDAD** para el control de los problemas crónicos.
5. Lograr una **permanencia mayor o igual al 80%** de cada utilización de recursos del sistema
6. **Mejorar su AUTOESTIMA** y el reconocimiento del usuario y administradores.

GADAM: Gestión de Adecuación de la Atención Médica.

GADAM

LA GESTIÓN DE ADECUACIÓN MÉDICA EN EL ESCENARIO DE LA REFORMA A LA SALUD 2023

Las líneas gruesas de la Reforma a la Salud propuesta por el ejecutivo nacional al congreso en el 2023 contemplan en primer lugar la **Atención Primaria en Salud (APS)** como **eje central** dentro del sistema sanitario.

El Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSS) seguirá siendo, como hasta hoy, un sistema **universal, continuo y solidario** donde la población (capital social/potencial humano) que se controla con la atención primaria permite que **los recursos finitos del sistema puedan financiar la atención del resto de la nación** que requiere niveles superiores de complejidad para resolver sus problemas.

Para que los Centros de Atención Primaria Integral y Resolutiva (CAPIR), **puerta de entrada al sistema**, puedan **contener al menos el 80%** de las necesidades de atención (motivos de consulta) debe garantizarse el cumplimiento cabal en cada acto médico de tres principios fundamentales: **Integralidad, Resolutividad y Gestión Integral de Riesgos en Salud (GIRS)**

- 1. INTEGRALIDAD:** se evidencia cuando la prestación del servicio responde a los distintos problemas con la **totalidad de las competencias declaradas y habilitadas** y en donde la racionalidad del análisis de los problemas se **enmarca en el contexto biopsicosocial** de la población atendida, garantizando, por lo menos, un camino **lógico/humanamente solidario** hacia la toma de las mejores decisiones.
- 2. RESOLUTIVIDAD:** se ejerce y evidencia cuando se solucionan (**racional y eficientemente**) la **mayor cantidad de PROBLEMAS DE SALUD** en el **menor número de contactos** del usuario/paciente con el sistema. **Ciencia, Experiencia, Consciencia y Sensatez** son sus pilares.
- 3. GIRS:** Un conjunto de estrategias y actividades que previa **caracterización de poblaciones** en su contexto socioeconómico-cultural, planean y proyectan el mantenimiento de la salud, **sospechan la aparición** de enfermedades y riesgos y **anticipan las complicaciones**.

Estos 3 principios deben aplicarse en el abordaje de todos los problemas de salud.

Adrián Pablo Villamizar Zapata MD

GADAM

¿Qué es un problema de salud? ¿Cuáles son los problemas de salud?

Problema de Salud es cualquier **situación real o potencial** que, desde lo genético, lo molecular, lo biológico, lo fisiológico, lo ambiental, lo psicológico y lo social **actúe en forma nociva** sobre la **integridad y el bienestar psico-físico-mental y económico** del individuo, la familia o la comunidad.

En tal sentido la gama de problemas que puede presentar la población se divide en tres tipos básicos: **Agudos, Crónicos y Evitables**.

- 1. PROBLEMAS AGUDOS:** aquellos que desarrollan su efecto fisiopatológico en el marco de una instalación o **comienzo súbito y una rápida evolución**, tanto hacia la resolución como hacia el deterioro del paciente y en las que **suelen identificarse las causas básicas** y los mecanismos responsables del daño o disconfort. Una conducta terapéutica adecuada implica **por igual la curación, la reparación, la limitación y/o la rehabilitación del daño, como la identificación e intervención de las causas básicas del padecimiento**. El *pneumococo*, no es la causa de una neumonía, es su agente causal. **La causa es la serie de condiciones previas del huésped y el medio ambiente que facilitaron la instalación del proceso** y si atendemos neumonías solo con antibióticos dejamos abierta la posibilidad a problemas aún más serios para el ciudadano y la comunidad.
- 2. PROBLEMAS CRÓNICOS:** Son aquellos padecimientos y situaciones de instalación **relativamente lenta, de larga evolución**, en donde predominan los fenómenos **multicausales concurrentes**. Los problemas crónicos en su mayoría son de **curso conocido**, producen daño paulatino, raramente reversible y afectan la calidad de vida y productividad del individuo en forma variable. Generalmente se pueden identificar **factores externos y variables fisiológicas que aceleran el curso natural del padecimiento**. Este grupo de enfermedades no pueden ser intervenidas para alcanzar una solución definitiva y la conducta adecuada es la **búsqueda del control del proceso o condición mediante estrategias de gestión o gerenciamiento de la enfermedad**. La **gestación**, sin ser un problema, se considera una condición o fenómeno fisiológico temporal que comparte aspectos epistémicos del abordaje clínico de los problemas crónicos.

Adrián Pablo Villamizar Zapata MD

GADAM

- 3. PROBLEMAS EVITABLES:** son todos aquellos que por condiciones propias del individuo o del grupo familiar-poblacional y la sociedad donde habita, **podrían desarrollarse en cualquier momento de la vida**. La materialización del riesgo puede estar mediada por factores genéticos, ambientales (contaminación, desastres naturales), socioculturales (hábitos, presión mediática), económicos (condiciones de vida), político-administrativos (acción social del estado) y de orden público. Una amplia normatividad sobre promoción de la salud y protección específica (prevención) aplica a la APS y además de ello, el sentido común de observación y deducción de lo evidente y lo inherente por parte del equipo médico tratante pueden generar las **estrategias de ANTICIPACIÓN (educación, demanda inducida, etc.)** que hacen efectiva la GIRS.

¿Qué hacer entonces para garantizar la ADECUACIÓN de la Atención Médica con Integralidad, Resolutividad y GIRS?

Los equipos médicos de los CAPIR deben mostrar además de competencias básicas, la inserción en programas de educación médica continuada y una capacitación óptima en la **Gestión de Adecuación de la Atención Médica (GADAM)**.

GADAM es una **metodología de análisis e intervención del acto médico** que incluye en conjunto la determinación de la ADECUACIÓN/INADECUACIÓN de la ATENCIÓN MÉDICA (Diagnóstico) a través de la **lectura crítica de los textos asistenciales (historia clínica)** y la **identificación de los aspectos específicos que estarían involucrados en un resultado en salud no deseado (inadecuado)**; luego del diagnóstico y en forma pedagógica, **GADAM** continúa con la explicación ampliada de los hallazgos, la formulación de oportunidades de mejora, el análisis de causa, la retroalimentación de sus hallazgos y fundamentos, la formación en **estrategias de abordaje clínico como la Corroboración Iterativa de Hipótesis Diagnóstico-Causales y el Gerenciamiento de la Enfermedad y finalmente promueve la autoevaluación concurrente en cada médico** y el seguimiento al desempeño profesional en procura de la instalación de una **CULTURA de ADECUACIÓN**.

GADAM puede también comenzar de cero induciendo y **capacitando al cuerpo médico y al de auditores** en la actuación Integral y Resolutiva con consciencia en la Gestión de Riesgos cuando en los registros clínicos se evidencia:

Adrián Pablo Villamizar Zapata MD

GADAM

- 1. PROBLEMAS AGUDOS:** identificación e intervención de las causas básicas del padecimiento. **GADAM** sostiene que la **RECUPERACIÓN DE LA SALUD** en los problemas **agudos solo es posible** cuando el abordaje clínico está claramente enfocado en la **búsqueda e intervención de las causas básicas del padecimiento**, aun cuando dichas causas estén, específicamente, por fuera del alcance de acción directa de su nivel de atención y competencias, **como la desnutrición en las enfermedades prevalentes de la infancia**; se puede intervenir una noxa o agente causal (ej: *pneumococo*, *e.coli*, etc.) más en los CAPIR se debe **investigar, analizar e intervenir hasta donde lo permitan las competencias profesionales y la capacidad instalada, todas las circunstancias del huésped que favorezcan la instalación de las patologías**. Los determinantes sociales ya vienen siendo estudiados e intervenidos en la acción social del Estado mas **los equipos médicos con sus reportes integrales deben contribuir al necesario observatorio del problema**. Los registros clínicos de la atención brindada deben reflejar estos aspectos **para garantizar la ADECUACIÓN**.

Considera **GADAM** que, para cumplir con la **RECUPERACIÓN DE LA SALUD** en los problemas agudos, **el abordaje clínico más eficiente es la CORROBORACIÓN ITERATIVA DE HIPÓTESIS DIAGNÓSTICO-CAUSAL (CIH)**. Para poder entender la CIH y aplicar el modelo se deben realizar reuniones de inducción-capacitación-talleres a líderes regionales y estos a los líderes de CAPs, que permitan incorporar la **cultura CIH** y así también en cada nivel de complejidad asistencial.

- 2. PROBLEMAS CRÓNICOS:** con el conocimiento amplio y actualizado de la fisiopatología de los padecimientos:
 - Enfermedades Crónicas no transmisibles: diabetes, hipertensión, nefropatías, EPOC, osteoartrropatía, etc.
 - Programa Gestante: de bajo y alto riesgo.
 - Síndrome de Inmunodeficiencia por VIH
 - Tuberculosis

Aplicando el **gerenciamiento de la enfermedad y gestionando los riesgos de complicaciones secundarias**. Promoviendo el autocuidado con empoderamiento del paciente. El Gerenciamiento de la Enfermedad es otra de las estrategias que implica el concepto general de **GADAM**.

Adrián Pablo Villamizar Zapata MD

<p>GADAM</p> <p>3. PROBLEMAS EVITABLES: aplicando la normatividad vigente y todas las estrategias que los grupos focales en cada CAPIR o región establezcan como estrategias de anticipación a la enfermedad. La experiencia, el sentido común y el "ojo clínico" son fundamentales en la ADECUACIÓN de la atención de estos. El cuerpo médico debe cumplir siempre en cada acto asistencial con la identificación y atención de lo que es EVIDENTE (Motivo de Consulta) con lo que es INHERENTE (Ciclo Vital) ambas situaciones deben estar plenamente contextualizadas en los registros asistenciales.</p> <p>GADAM realiza una lectura crítica de los registros asistenciales y plantea 3 preguntas de auditoría, una por cada fase del proceso asistencial (Fase 1 Información, Fase 2 Diagnóstico, Fase 3 Conducta) que permiten determinar la ADECUACIÓN/INADECUACIÓN de cualquier atención médica, con 16 criterios específicos de inadecuación y a la vez promueve un cuestionario de 4 preguntas de autoevaluación para que cada médico desarrolle en su momento asistencial y pueda contribuir con el objetivo de sostener e incrementar el potencial humano (Capital Social) de la Nación.</p> <p>Con GADAM podemos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. CONOCER EL GRADO DE ADECUACIÓN DE SU ATENCIÓN EN SALUD con criterios específicos e independientes y de fácil seguimiento a los indicadores de norma o los procedimientos habituales de Auditoría Médica. 2. Identificar factores de riesgo asistenciales para COSTOS DE NO CALIDAD. 3. AUTOEVALUAR aspectos críticos del mejoramiento continuo PAMEC - Acreditación. 4. Incrementar la INTEGRALIDAD & RESOLUTIVIDAD determinantes para la postulación, acceso y sostenimiento en la construcción de redes integradas e integrales de atención. 5. Mejorar la Oportunidad de Servicios por el incremento en la resolución de Problemas (herramientas de razonamiento Clínico - Corroboración Iterativa de Hipótesis; Gerenciamiento de la Enfermedad) y así afectar positivamente al paciente multiconsultante (hiperfrecuentador) 6. PROMOVER LA EFICIENCIA OTROS NIVELES (II, III, IV) por mayor control de las ECNT (Inducción al gerenciamiento de la enfermedad) 7. OPTIMIZAR EL USO DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA (PERTINENCIA) 8. Incrementar la satisfacción de la población y equipos de salud. 9. Definir el grado de evitabilidad real de las Hospitalizaciones Evitables. <p><small>Adrián Pablo Villamizar Zapata MD</small></p>	<p>GADAM</p> <p>9. Gestionar el cumplimiento de la MISIÓN del SGSSS</p> <p>GADAM ha sido aplicada con éxito en ambientes de atención primaria como en la ESE Nivel I del Instituto de Salud de Bucaramanga (ISABU 2021), la ESE Hospital Universitario Julio Méndez Barreche (2 años de intervención por la SuperSalud 2021-2022) quien la incorporó a su sistema de gestión de calidad, la ESE Hospital San Rafael de San Juan del Cesar 2020. Estas instituciones han podido desarrollar planes de mejora a su proceso asistencial basados en los hallazgos y oportunidades de mejora que produjo el análisis GADAM.</p> <p>GADAM refuerza la construcción de valor en Salud de la Atención Médica, en el Talento Humano, la calidad de los servicios y la sostenibilidad económica.</p>  <p><small>GADAM: Registro dnda 10-970-223</small></p>  <p><small>Hoja de Vida Adrián Villamizar</small></p> <p>Adrián Pablo Villamizar MD- Auditor Médico -Analista GADAM <small>(adrianpa65@outlook.com)</small> <small>Móvil: 3017604035</small></p> <p><small>Adrián Pablo Villamizar Zapata MD</small></p>
--	--

CONTENIDO

Gaceta número 955 - Viernes, 28 de julio de 2023

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS**

	Págs.
Informe de ponencia para segundo debate en plenaria de la Cámara de Representantes Texto aprobado en primer debate por la comisión sexta constitucional permanente de la Cámara de Representantes en sesión del día veintiocho (28) de marzo de 2023, al proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.al proyecto de ley número 278 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante.	1
TEXTOS DE PLENARIA	
Texto definitivo de plenaria Cámara, al Proyecto de Ley número 333 de 2022 Cámara, 115 de 2021 Senado, por la cual se promueve la participación de niñas, adolescentes y mujeres en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas.....	11
CARTAS DE COMENTARIOS	
Carta de comentarios de Ministerio de Salud y Protección Social del proyecto de ley número 339 de 2023 Cámara, por medio de la cual se transforma el Sistema de Salud en Colombia y se dictan otras disposiciones.	14