



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1075

Bogotá, D. C., martes, 13 de septiembre de 2022

EDICIÓN DE 30 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

### PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

#### PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 185 DE 2022 CÁMARA

*por el cual se otorga a Manizales la categoría de Distrito Especial Eje del Conocimiento.*

El Congreso de Colombia

Decreta:

**Artículo 1º.** Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política:

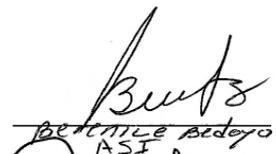
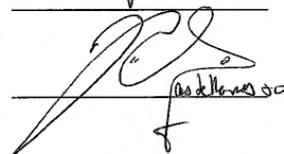
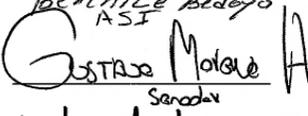
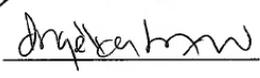
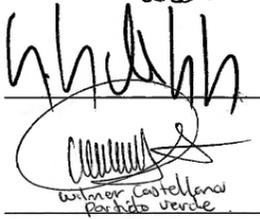
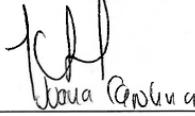
La ciudad de Manizales se organiza como Distrito Especial Eje del Conocimiento. Su régimen político y fiscal será el previsto en la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten.

**Artículo 2º.** Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 356 de la Constitución Política:

Parágrafo 2º. La ciudad de Manizales y las demás ciudades que se organicen como Distrito Especial Eje del Conocimiento, no estarán obligadas a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos ni a dividir el territorio del distrito en localidades. La ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito Especial, así como la creación de un Fondo de Desarrollo Distrital para el financiamiento de los proyectos de ciencia, tecnología e innovación.

**Artículo 3º. Vigencia.** El presente Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

De los honorables Congressistas.

 GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA	 BENITO BEDOYA ASI
 GUSTAVO MOLANO	 GUSTAVO MOLANO Senador
 WILDER ESCOBAR O. Gente y Movimiento	 WILMER CASTELLANOS Partido Verde
 JUAN PABLO GALLO	
 Juan Pablo Gallo	
 Juan Pablo Gallo	

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

por el cual se otorga a Manizales la categoría de Distrito Especial Eje del Conocimiento.

### 1. Diagnóstico de la educación superior en el departamento de Caldas

#### 1.1. Introducción

De acuerdo con el informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021, el departamento de Caldas, con un área de 7888 km<sup>2</sup>, es el quinto departamento menos extenso del país. Con 125 habitantes/km<sup>2</sup> es el sexto más densamente poblado, organizado en 27 municipios y 22 corregimientos. El departamento de Caldas aporta el 1.6% del PIB nacional, su estructura económico-productiva se concentra principalmente en los municipios de Manizales, Chinchiná, La Dorada, Villamaría y Riosucio, estos aportan el 71,86% del valor agregado departamental, lo cual ha generado heterogeneidad y disparidades económicas territoriales, que se han agudizado en el último tiempo. Esto lleva a que la presente misión tenga como gran reto de planeación económica regional, la gestión de diversos dispositivos productivos en los territorios.

Actualmente, en el Plan Departamental de Desarrollo “Unidos es Posible” 2020-2023 se propone cerrar varias de las brechas mencionadas. El programa de CTI tiene como meta mejorar el nivel de sus indicadores, revisar el tipo de indicadores incluidos e incorporar otros, incluir las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y articular los grandes desafíos sociales, económicos, culturales, políticos y ecológicos para el desarrollo sustentable del Departamento de Caldas. Algunas de las metas que se propone son: I) la formulación de la política pública de CTI, para lo cual se está implementado la Misión de Sabios por Caldas, en la cual se espera responder de manera regional y decidida a las cinco misiones establecidas por la Misión Internacional de Sabios (2019) para el avance de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación y sus propuestas transversales en el departamento de Caldas. Se entiende esta misión como uno de los desafíos centrales del departamento que, de la mano del Gobierno Departamental, las universidades, los centros autónomos de investigación, la empresa privada y la comunidad en general, permitirán la construcción de un futuro en el que la Educación, la Ciencia, la Tecnología y la Innovación sean bases de las nuevas generaciones.

Según lo concluido en la Conferencia Mundial sobre la Educación Superior (2009), cada vez es más difícil mantener un buen equilibrio entre la investigación básica y la aplicada, debido a los altos niveles de inversión que necesita la investigación básica y al reto que representa el vincular el conocimiento de ámbito mundial con los problemas locales, por ello, los sistemas de investigación deberían organizarse de manera

más flexible con miras a promover la ciencia y la interdisciplinariedad, al servicio de la sociedad que permita transformar los grandes problemas que afectan la vida de todos.

La OEI (2012), afirmó que el conocimiento científico y tecnológico es una de las principales riquezas de las sociedades contemporáneas y un elemento indispensable para impulsar transformaciones que conduzcan al desarrollo económico y social. Según este organismo internacional, la ciencia, la tecnología y la innovación se han convertido en herramientas necesarias para la transformación de las estructuras productivas, la explotación racional de los recursos naturales, el cuidado de la salud, la alimentación, la educación y otros requerimientos sociales. Además, indicó que vincular las instituciones de ciencia y tecnología con las demandas sociales conlleva un proceso que beneficia, no solo a la comunidad científica, sino a muchos otros actores de la vida social.

El Comité Central de la Misión a través de diferentes encuentros de estudio y discusión teórica diseñó un esquema conceptual para organizar y comprender la gestión de conocimiento, ciencia tecnología e innovación en el departamento como un sistema en el que se articulan en el territorio tres tipos de capitales: estructural, humano y relacional, alrededor de cuatro procesos: generación de conocimiento, formación, apropiación social del conocimiento y transferencia de conocimiento y tecnología.



En lo referido al capital estructural este asume el contexto de las instituciones, sus capacidades económicas, tecnológicas y las políticas que el territorio ha diseñado y establecido para impulsar la Educación, la Ciencia, la Tecnología, la Innovación, así como su aporte impulsor al desarrollo sustentable y equitativo en el territorio. El capital humano hace alusión al conjunto de capacidades profesionales instaladas en los individuos para participar en los procesos de producción de la ciencia, tecnología e innovación en el territorio. En este sentido, el capital humano comprende el conjunto de personas formadas en las diferentes áreas del conocimiento, en los diferentes programas y proyectos que se ocupan de su formación.

El capital relacional se refiere a la capacidad de uso del conocimiento generado en los procesos de Ciencia, Tecnología e Innovación, para propiciar, acompañar o fortalecer transformaciones sociales, culturales, económicas y ambientales a nivel territorial.

## 1.2. Caracterización de Manizales

Manizales es un territorio ubicado en la zona centro-occidente del país, en la Región Andina Colombiana y en medio de dos cordilleras, lo que le otorga un paisaje montañoso en cuyas áreas rurales, crecen cultivos de café, plátano y frutales, gracias a los pisos térmicos predominantes y el clima propicio para la agricultura. Sus coordenadas geográficas según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi son: 75° 19' 35.23" W 4° 58' 51.09" N. Límite inferior 75° 40' 56.71" W, 5° 10' 2.67" N. Límite superior. La superficie total del municipio es 442,01 km<sup>2</sup>.

En relación con el departamento de Caldas, Manizales, tiene un área municipal del 6% sobre la totalidad del área departamental y tiene una densidad de población de 830,35 habitantes por km<sup>2</sup>. La población total del municipio es, según estadísticas del DANE, 450.000, distribuidos en un 93% en cabeceras y un 7% en el resto del municipio. En total se tienen 255.890 personas en edad potencialmente activa, es decir, mayor a 15 años y menores de 59 años.

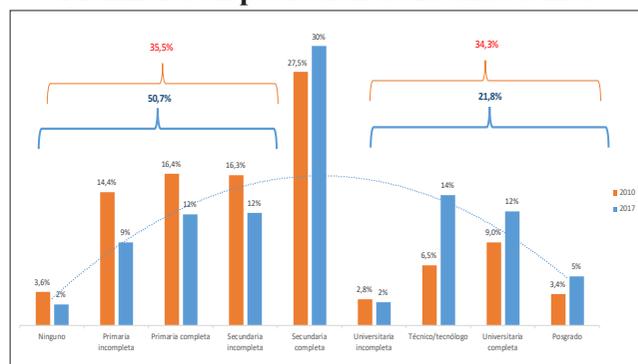
En las últimas décadas, se ha presentado un "estancamiento" en el crecimiento poblacional, lo cual se evidencia al analizar la tasa de crecimiento poblacional desde el año 1995 proyectado a 2020, según proyecciones realizadas por el DANE a partir del CENSO 2005, con tasas de crecimiento muy por debajo de las tasas de los años 50 y 60 y aunque es claro que la población rural decrece históricamente, en las proyecciones al 2020 se estima que el decrecimiento se equipará a la cabecera municipal.

En cuanto a la tasa de crecimiento por grupos etarios con proyección al 2020 y según información del DANE y analizada por la Secretaría de Planeación Municipal en el marco de los debates sobre el POT, se tendría un decrecimiento en la población de niños y jóvenes, fenómeno coherente con las cifras recientes de fecundidad y nacimientos; por el contrario, la población que supera los 60 años, tendrá el mayor crecimiento proyectado, información de valor para focalizar los programas de intervención en los próximos años y proyectar la población a ser atendida en los diferentes programas de la Administración Municipal.

Manizales Como Vamos (2020) muestra en su informe el nivel educativo de la población de la ciudad con 25 años o más. Este es un indicador de impacto, de largo plazo, puesto que incrementar el nivel educativo de la población, no es un resultado que tenga un efecto inmediato.

Tal como lo revela la siguiente gráfica, el nivel educativo de la población de Manizales ha aumentado, como reflejo de los esfuerzos desde diferentes frentes y sectores en la consolidación de una cultura universitaria, la cual impacta directamente este importante indicador. Mientras que, en 2010, un poco más de la mitad de la población tenía hasta secundaria incompleta, en 2020 este porcentaje se redujo al 35,5%. Por el contrario, la proporción de la población con niveles más elevados de educación pasó del 21,8% al 34,4%.

**Gráfica 1. Nivel educativo alcanzado en Manizales en población de 25 años o más**



FUENTE: CÁLCULOS MCV CON BASE EN MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL Y DANE.

Es necesario destacar particularmente, la población con formación técnica y tecnológica que pasó del 6,5% al 14,1%. La población con título universitario, que pasó del 9,0% al 12,3% y la población con título de posgrado que también presentó un aumento importante al pasar del 3,4% al 5,3%.

## 2. Comportamiento de la matrícula en educación superior

En el año 2021, Caldas tuvo 46.471 estudiantes matriculados en un programa de educación superior, el 90% correspondiente al nivel de pregrado y el 10% matriculados en algún nivel de posgrado.

La tasa de cobertura bruta en educación superior fue del 55,7%, casi dos puntos porcentuales por encima de la tasa nacional, mientras que la tasa de tránsito inmediato a educación superior se consolidó en el 36,6%, por debajo del consolidado nacional.

**Tabla 1. Matrícula total, según nivel de formación, 2021**

Estadísticas	Caldas	Nación
Matrícula total de educación superior	46.471	2.448.271
Matrícula en programas de pregrado	41.764	2.259.970
Matrícula en programas de posgrado	4.707	188.301
Tasa de cobertura bruta en educación superior	55,7%	53,9%
Tasa de tránsito inmediato a educación superior	36,6%	39,7%

FUENTE: MEN (SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN DE EDUCACIÓN SUPERIOR - SNIES)

\* PROYECCIONES DE POBLACIÓN, CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2018 - DANE

El porcentaje de estudiantes matriculados en el nivel de pregrado (90%) y posgrado (10%) se ha mantenido constante en los años anteriores:

**Tabla 2. Matrícula de Educación Superior (2015-2021)**

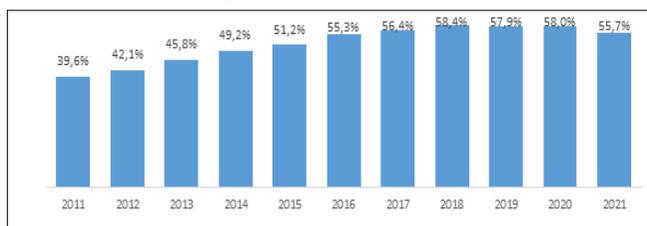
Nivel académico	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pregrado	41.727	44.326	44.464	45.407	44.542	44.147	41.764
Posgrado	4.864	5.159	5.693	5.863	6.038	5.463	4.707
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

FUENTE: MEN (SNIES)

La evolución en la tasa de cobertura bruta en educación superior revela un crecimiento sostenido entre 2011 y 2018, al pasar de 51,2% a 58,4%. A partir de 2018 la tasa de crecimiento se atenuó e incluso presenta variaciones negativas en 2019 y

2021. Frente al panorama nacional, a partir del año 2016, la tasa del departamento ha sido superior entre 2 y 6.5 porcentuales.

**Gráfica 2. Tasa de cobertura bruta en educación superior (2011-2021)**



FUENTE: MEN (SNIES)

Al desagregar este indicador según el sexo del estudiante, no se encuentran diferencias importantes, aunque el número de mujeres matriculadas en Instituciones de Educación Superior, tiende a ser levemente superior al número de hombres matriculados.

**Tabla 3. Matrícula por sexo (2015-2021)**

Sexo	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hombre	22.753	24.445	24.714	25.066	24.711	24.119	22.423
Mujer	23.838	25.040	25.443	26.204	25.869	25.491	24.048
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

FUENTE: MEN (SNIES)

En cuanto a la tasa de tránsito inmediato a educación superior, esta se ha mantenido en niveles cercanos al 40%. En el año 2018, accedieron a educación superior 3.227 bachilleres de los 9.359 graduados en 2017 (34,5%), mientras que en 2021 accedieron 3.315 bachilleres de 9.067 graduados en 2020 (36,6%). Aunque la tasa de 2021 presenta un incremento de 2 puntos porcentuales frente a 2018, al compararla con los dos años inmediatamente anteriores, se observa una variación negativa. Frente al consolidado nacional, la tasa departamental se encuentra en niveles cercanos.

**Tabla 4. Tasa de tránsito inmediato a educación superior (2018-2021)**

Tasa de Tránsito	2018	2019	2020	2021
Departamento	34,5%	39,5%	38,7%	36,6%
Nacional	38,7%	39,7%	40,0%	39,7%

FUENTE: MEN (SNIES)

En la siguiente tabla se observa que, de los 27 municipios del departamento, solamente 13 contaron con matrículas en IES en el año 2021. En la tasa de cobertura bruta, Manizales, en 2021, se posicionó como la primera en el desempeño de este indicador, seguida por La Dorada (42,8%) y Pensilvania (28,8%). En la tasa de tránsito inmediato, en 2021, Villamaría ocupó el primer lugar con 48,6%, seguida por Manizales (48,2%) y San José (38,9%).

**Tabla 5. Matrículas, tasa de cobertura bruta y de tránsito, según municipios de Caldas**

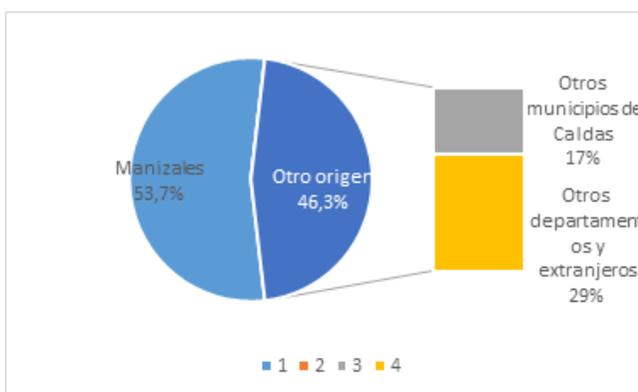
Municipio	Número de matrículas 2021	Tasa de cobertura bruta 2021	Tasa de tránsito inmediato 2021
Manizales	41.893	111,5%	48,2%
Aguadas	147	9,4%	19,8%
Anserma	222	8,6%	21,0%
Aranzazu	0	0,0%	8,8%
Belalcázar	68	8,5%	31,0%

Municipio	Número de matrículas 2021	Tasa de cobertura bruta 2021	Tasa de tránsito inmediato 2021
Chinchiná	686	17,6%	37,6%
Filadelfia	17	2,2%	22,6%
La Dorada	2.366	42,8%	32,4%
La Merced	0	0,0%	12,3%
Manzanares	94	7,3%	22,8%
Marmato	0	0,0%	17,4%
Marquetalia	76	8,0%	27,2%
Marulanda	0	0,0%	35,7%
Neira	0	0,0%	23,4%
Norcasia	0	0,0%	17,2%
Pacora	0	0,0%	17,7%
Palestina	0	0,0%	18,5%
Pensilvania	405	28,8%	46,2%
Riosucio	377	8,8%	21,3%
Risaralda	0	0,0%	27,2%
Salamina	50	3,9%	25,2%
Samaná	0	0,0%	27,6%
San José	0	0,0%	38,9%
Supía	70	3,1%	27,1%
Victoria	0	0,0%	23,7%
Villamaría	0	0,0%	48,6%
Viterbo	0	0,0%	19,8%

FUENTE: MEN (SNIES)

Manizales Como Vamos (2020) menciona que año tras años el análisis del origen de los estudiantes da cuenta de la valoración de Manizales como ciudad con vocación universitaria con casi la mitad de sus estudiantes provenientes de otras partes del país e incluso del extranjero. Como muestra la siguiente gráfica, el 53,7% de los estudiantes que se encuentran matriculados en algún nivel de pregrado de la ciudad, reportaron como su lugar de origen a Manizales. Una proporción levemente inferior (46,3%), se distribuye entre quienes provienen de otros municipios del departamento (16,8%), otros departamentos (29,3%) y el extranjero (0,2%).

**Gráfica 3. Lugar de origen de los estudiantes de pregrado en Manizales (2020)**

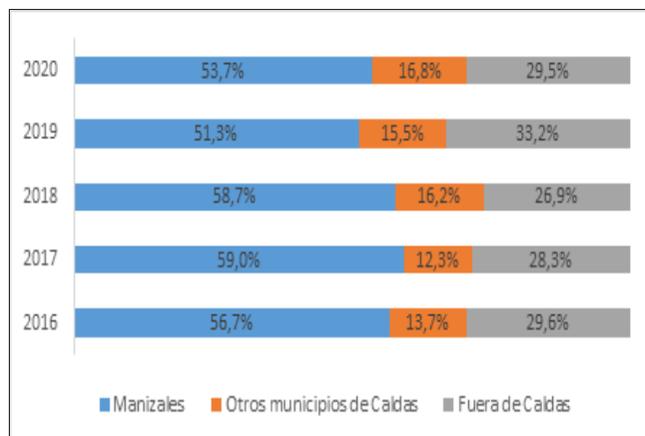


Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las universidades de la ciudad

Un análisis a través de los años revela que la proporción de estudiantes foráneos viene ganando peso en términos relativos. Mientras que, en 2016, representaban el 43%, en 2020 aumentó cuatro puntos porcentuales. La distribución entre estudiantes de otros municipios de Caldas y otros departamentos

ha permanecido relativamente estable, con una tercera parte de estudiantes que llegan desde otras regiones del país a cursar sus estudios de pregrado en nuestra ciudad.

**Gráfica 4. Origen de los estudiantes de pregrado en Manizales (2016-2020)**



Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las universidades de la ciudad

La ciudad sigue siendo una plaza atractiva para estudiantes de todo el país, al encontrarse una procedencia de todos los departamentos, así como extranjeros provenientes de España, Aruba, Estados Unidos, Venezuela, Argentina y México. Sin embargo, como se ha constatado anteriormente, la ciudad es un destino importante para estudiantes de Nariño, Risaralda y Valle del Cauca, especialmente. Estos tres departamentos participan con casi el 50% de la matrícula foránea.

**Tabla 6. Procedencia de los estudiantes en Manizales según departamento (2019)**

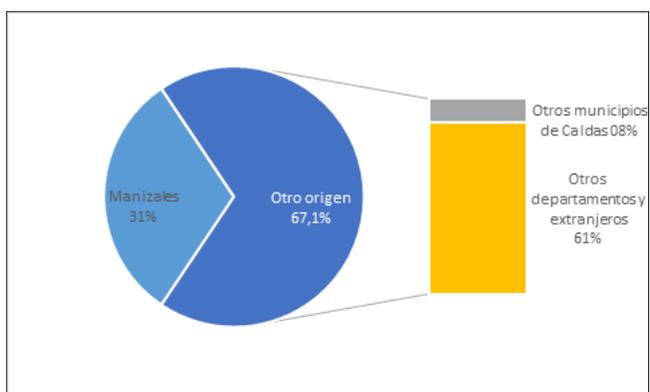
Departamento	Pregrado
Nariño	16,6%
Risaralda	14,8%
Valle del Cauca	14,5%
Tolima	9,0%
Bogotá D.C.	6,2%
Putumayo	5,6%
Quindío	4,0%
Huila	3,8%
Antioquia	3,5%
Cundinamarca	3,4%
Cauca	2,9%
Caquetá	2,4%
Santander	1,9%
Norte de Santander	1,4%
Córdoba	1,4%
Boyacá	1,1%
Meta	1,1%
Sucre	6,2%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las universidades de la ciudad

En el nivel de posgrado, se invierte la participación entre estudiantes locales y foráneos. Según se observa, mientras que una tercera parte

corresponde a estudiantes de la ciudad, casi el 70% pertenece a otras regiones del país o son extranjeros. Este resultado puede deberse a que este año las universidades reportaron también la matrícula bajo la metodología virtual, la cual tiende a tener una participación alta de estudiantes foráneos aprovechando las tecnologías de la información y la comunicación.

**Gráfica 5. Procedencia de los estudiantes de posgrado en Manizales (2020)**



Fuente: Cálculos MCV con base en información de las Oficinas de Registro Académico y de Planeación de las universidades de la ciudad

3. Comportamiento de la matrícula por Institución de Educación Superior y por sector

Las seis instituciones con domicilio en el departamento (Universidad de Caldas, Universidad Nacional de Colombia –sede Manizales–, Universidad Autónoma de Manizales, Universidad Católica de Manizales, Universidad de Manizales y el Colegio Integrado Nacional Oriente de Caldas), concentraron el 75% de la matrícula total en el año 2021. De esta proporción, la matrícula de la Universidad de Caldas participa con casi una tercera parte, con 14.055 estudiantes. En la matrícula oficial, esta institución concentra casi la mitad de los estudiantes. La Universidad Nacional de Colombia, con 6.007 estudiantes, participa con el 21% de la matrícula oficial y con el 17% de la total. La matrícula total del sector oficial de la ciudad alcanzó en 2021 28.567 estudiantes.

Las Instituciones de Educación Superior privadas con oferta en el departamento tienen 17.904 estudiantes, con una gran parte (39%) en la Universidad de Manizales. Otra universidad con una participación importante en la matrícula privada es la Universidad Autónoma de Manizales con 4.729 estudiantes, seguida por la Universidad Católica de Manizales con 2.671 estudiantes (15%). Entre las Instituciones de Educación Superior con oferta en Manizales, pero con domicilio por fuera de ella, se destacan en SENA con 4.535 estudiantes, la Universidad Católica Luis Amigó con 1.865 y Universidad Nacional Abierta y a Distancia con 1.332 estudiantes.

**Tabla 7. Instituciones de Educación Superior que reportan estudiantes atendidos en programas ofertados en el departamento**

Institución de Educación Superior	Departamento de domicilio de la IES	Sector IES	Carácter IES	Matrícula 2021
Universidad Nacional de Colombia	Caldas	Oficial	Universidad	6.007
Universidad de Caldas	Caldas	Oficial	Universidad	14.055
Universidad de Quindío	Quindío	Oficial	Universidad	406
Universidad Santo Tomás	Bogotá, D.C.	Privada	Universidad	107
Universidad Pontificia Bolivariana	Antioquia	Privada	Universidad	7
Universidad de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	6.931
Universidad Autónoma de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	4.729
Universidad Antonio Nariño	Bogotá, D.C.	Privada	Universidad	41
Universidad Católica de Manizales	Caldas	Privada	Universidad	2.671
Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD	Bogotá, D.C.	Oficial	Universidad	1.332
Escuela Superior de Administración Pública - ESAP	Bogotá, D.C.	Oficial	Institución Universitaria/Escuela Tecnológica	806
Dirección Nacional de Escuelas	Bogotá, D.C.	Oficial	Institución Universitaria/Escuela Tecnológica	810
Universidad Católica Luis Amigó	Antioquia	Privada	Universidad	1.865
Corporación Universitaria Minuto de Dios - Uniminuto-	Bogotá, D.C.	Privada	Institución Universitaria/Escuela Tecnológica	686
Corporación Universitaria Remington	Antioquia	Privada	Institución Universitaria/Escuela Tecnológica	866
Corporación de Educación del Norte del Tolima - Coreducación	Tolima	Privada	Institución Tecnológica	1
Colegio Integrado Nacional Oriente de Caldas - IES CINOC	Caldas	Oficial	Institución Técnica Profesional	615
Servicio Nacional de Aprendizaje - Sena	Bogotá, D.C.	Oficial	Institución Tecnológica	4.535
Universidad Autónoma Indígena Intercultural - UAIIN	Cauca	Oficial	Universidad	1

FUENTE: CÁLCULOS MCV

En la siguiente tabla se observa que entre 2015 y 2016 la matrícula reportó un crecimiento en las Instituciones de Educación Superior oficiales y privadas, de 1.500 estudiantes en promedio. En las instituciones privadas este incremento se mantuvo hasta el año 2018 y a partir de este año empezó a caer en ambos sectores hasta el año 2021, en el cual la matrícula se consolidó en 28.567 estudiantes en el sector oficial (un 6% menos que en 2020) y 17.904 estudiantes en el sector privado (7% menos que en 2020).

**Tabla 8. Matrícula por sector (2015-2021)**

Sector	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Oficial	29.753	31.007	30.277	30.516	30.468	30.420	28.567
Privada	16.838	18.478	19.880	20.754	20.112	19.190	17.904
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

FUENTE: CÁLCULOS MCV

**4. Acceso a la educación superior según nivel de formación**

La composición de la matrícula según el nivel de formación revela que la fortaleza del departamento está en el de nivel de formación universitario con el 69% en el año 2021. El departamento no solo se destaca por su vocación universitaria, sino también por brindar diversas oportunidades de formación a la población que opta por continuar con educación terciaria.

La distribución muestra que, en el año 2021, en Caldas, de cada 100 estudiantes de educación

superior, 69 fueron universitarios, 21 cursaron educación técnica y tecnológica y 10 cursaron un posgrado. Vale la pena mencionar que esta composición tiene una tendencia estructural con muy poca variación entre años.

**Tabla 9. Matrícula por nivel de formación (2015-2021)**

Nivel de formación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Técnica Profesional	2.298	2.954	2.185	3.294	3.694	3.011	2.961
Tecnológica	10.999	11.063	10.729	10.341	9.069	9.038	6.866
Universitaria	28.430	30.309	31.550	31.772	31.779	32.098	31.937
Especialización	1.575	1.532	1.758	2.265	2.684	2.233	1.841
Maestría	2.915	3.250	3.497	3.121	2.867	2.731	2.357
Doctorado	374	377	438	477	487	499	509
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

FUENTE: MEN (SNIES)

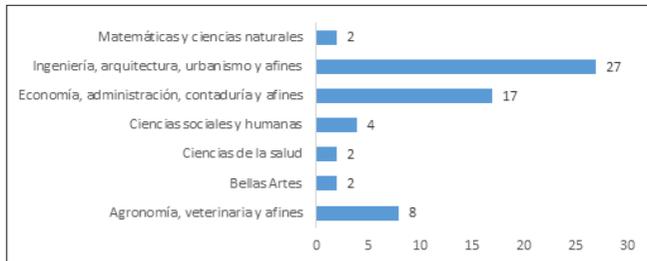
A continuación, se describe la oferta educativa de las principales instituciones en el departamento de Caldas, su participación en los procesos de formación, el número de programas ofertados y la distribución por áreas de conocimiento:

**4.1. Técnica profesional**

La Formación Técnica Profesional en Caldas cuenta con 62 programas de Formación técnica superior, los cuales en su mayoría al igual que las tecnologías, se distribuyen en los núcleos de Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines, Economía, Administración, Contaduría y afines y Agronomía, Veterinaria y afines, respectivamente.

Las instituciones que ofrecen dichos programas en Caldas corresponden a: Universidad de Manizales, Universidad de Caldas, Universidad Católica de Manizales, Institución Universitaria Marco Fidel Suárez, Dirección Nacional de Escuelas y Colegio Integrado Nacional de Oriente de Caldas (CINOC).

**Gráfica 6. Número de Programas de Formación Técnica Profesional Ofertados por Institución**



Fuente: Informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021

**4.2. Tecnologías**

Para el caso de las tecnologías ofertadas en el departamento de Caldas, se cuenta con un total de 139 programas. La mayoría se encuentra dentro del núcleo de conocimiento de la Ingeniería, arquitectura, urbanismo y afines. En segundo lugar, los programas se encuentran dentro de la economía, administración, contaduría y afines y en tercer lugar aquellos que tienen que ver con la Agronomía, Veterinaria y afines.

**Gráfica 7. Número de Programas de Tecnología por Núcleo de Conocimiento**

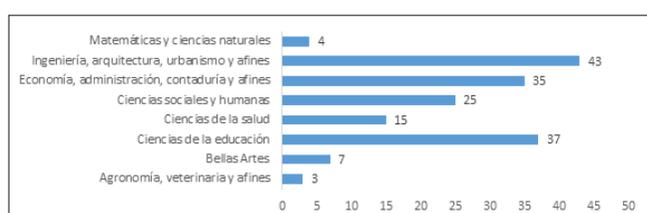


Fuente: Informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021

**4.3. Pregrado**

El Departamento de Caldas cuenta con una oferta de 169 programas de pregrado, distribuidos en su mayoría en 3 grandes núcleos del conocimiento. En primer lugar, para el núcleo de Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines (43). Seguido de las Ciencias de la Educación (37) y en tercer lugar para el núcleo de Economía, Administración, Contaduría y afines (35).

**Gráfica 8. Número de Programas de Pregrado por Núcleo de Conocimiento**

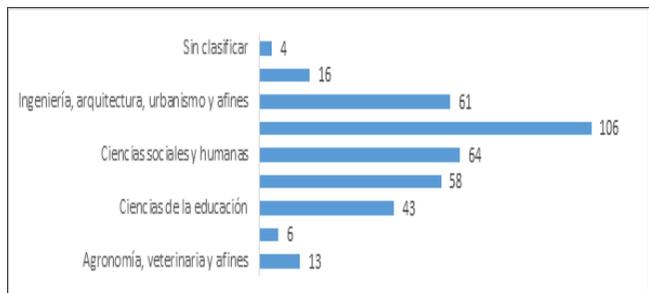


Fuente: Informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021

**4.4. Posgrados**

Para los posgrados ofertados en Caldas, tenemos que la mayoría de ellos se ubican en el núcleo de Economía, administración, contaduría y afines. En segundo lugar, se ubican los posgrados para el núcleo de las Ciencias Sociales y Humanas y en tercer lugar aquellos del núcleo de Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines.

**Gráfica 9. Número de Programas de Posgrado por Núcleo del Conocimiento**



Fuente: Informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021

De acuerdo con la metodología, continúa predominando la metodología presencial con el 81% de los estudiantes, la metodología virtual ocupa el segundo puesto con el 7% y los estudiantes bajo la metodología a distancia tradicional representan el 12% (ver la siguiente gráfica).



Fuente: MEN (SNIES)

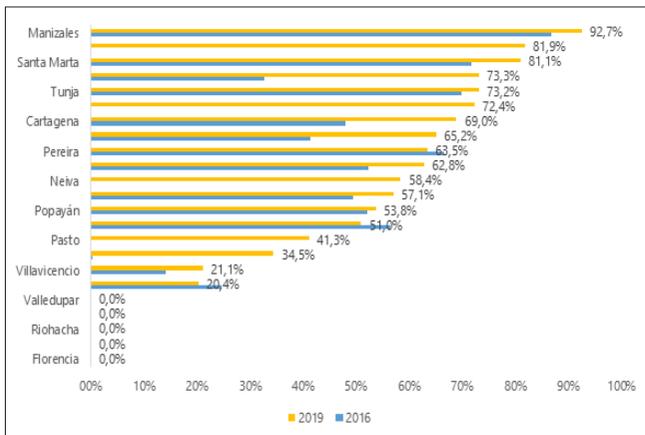
**4.4.1. Estudiantes universitarios matriculados en IES con acreditación de alta calidad**

De acuerdo con Manizales Como Vamos (2021), con la acreditación de las cinco universidades con domicilio en la ciudad, Manizales se convierte en la ciudad con la mayor proporción de estudiantes matriculados en IES de acreditación de alta calidad, llegando casi al 100%. En efecto, como muestra la siguiente gráfica, el 92,7% de los estudiantes universitarios se encuentran matriculados en instituciones que cuentan con este reconocimiento y la proporción restante, son estudiantes que en 2019 se encontraban estudiando en IES que cuentan con una oferta educativa en la ciudad, pero su domicilio principal está ubicado en una ciudad distinta a Manizales.

Nueve ciudades presentaron un avance importante en este indicador, destacándose especialmente Montería Manizales que ocupó el segundo lugar con el 81,9%. Manizales presentó un crecimiento de 5,8 puntos porcentuales, siendo plausible esperar un estancamiento en este indicador, el cual se movería de aquí adelante por cambios en la matrícula o por la acreditación de alguna IES con oferta en la ciudad, pero con domicilio por fuera de ella.

Pereira, Cali y Cúcuta presentaron un retroceso en el indicador de -3,1 y -5,5 y -4,2 puntos porcentuales. En el resto de las ciudades, el indicador permaneció relativamente estable con leves variaciones entre los años analizados.

**Gráfica 10. Proporción de estudiantes del nivel universitario presencial matriculados en IES con acreditación institucional por ciudad (2016 y I-2019)**

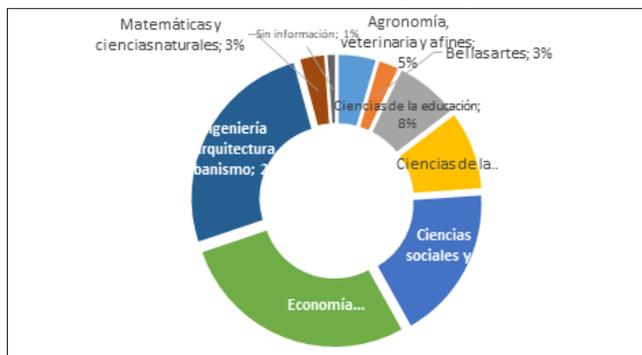


Fuente: Cálculos MCV con base en MEN-SNIES

**5. Matrícula por área de conocimiento**

En el año 2021, la tercera parte de los estudiantes matriculados en una Institución de Educación Superior de Caldas se inclinó por la Economía, Administración, Contaduría y afines. Otra área por la que se inclinan es la Ingeniería, Arquitectura, Urbanismo y afines con el 26%. Las Ciencias Sociales y Humanas han ganado participación con el 18%. En cuarto lugar se ubican las Ciencias de la Salud, con una proporción similar las Ciencias de la Salud. Las áreas de Matemáticas y Ciencias Naturales, así como las Bellas Artes y la Agronomía y Veterinaria, son áreas del conocimiento poco consolidadas entre los estudiantes del departamento.

**Gráfica 11. Matrícula por área de conocimiento (2021)**



FUENTE: MEN (SNIES)

**Tabla 11. Vinculación al mercado laboral de recién graduados (2015-2021)**

Nivel de Formación	Vinculación 2015 (graduados 2014)	Vinculación 2016 (graduados 2015)	Vinculación 2017 (graduados 2016)	Vinculación 2018 (graduados 2017)	Vinculación 2019 (graduados 2018)	Vinculación 2020 (graduados 2019)
Técnica Profesional	39,7%	31,7%	28,1%	28,2%	19,5%	16,8%
Tecnológica	75,3%	72,3%	71,5%	68,9%	67,5%	56,7%
Universitaria	84,3%	83,5%	81,0%	80,5%	77,0%	72,0%
Especialización	95,6%	94,6%	93,3%	93,0%	91,4%	87,6%
Maestría	97,8%	97,4%	96,9%	97,0%	95,8%	93,7%
Doctorado	93,3%	100,0%	98,0%	82,9%	98,4%	96,7%

Fuente: MEN - OLE

**6. Población con título de educación superior**

El departamento anualmente logra graduar un promedio de 10.500 estudiantes en todos los niveles de formación, reflejo de la vocación universitaria de la capital. El 75.5% de los graduados lo hicieron en pregrado y el 24.5% corresponde a graduados de posgrado. Si se compara frente al año 2015, en el que el número de graduados alcanzó 8.576, la diferencia de 2.252 graduados adicionales (+26%), representa un incremento en el nivel educativo de la población en general, puesto que si bien, muchos emigran o retornan a su lugar de origen, otros prefieren vincularse al mercado laboral de la ciudad.

**Tabla 10. Graduados por nivel de formación (2015-2021)**

Nivel de Formación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Técnica Profesional	211	664	1.144	1.398	1.412	1.573	1.113
Tecnológica	2.631	2.478	2.478	2.667	2.540	1.579	2.492
Universitaria	3.432	4.302	4.322	4.697	4.482	4.472	4.840
Especialización	1.391	1.455	1.410	1.902	1.848	1.737	1.546
Maestría	887	897	1.120	1.403	1.064	922	765
Doctorado	24	49	42	64	60	75	72
<b>Total General</b>	<b>8.576</b>	<b>9.845</b>	<b>10.516</b>	<b>12.131</b>	<b>11.406</b>	<b>10.358</b>	<b>10.828</b>

Fuente: MEN - Observatorio Laboral de la Educación - OLE

**6.1. Mercado laboral de la población con título de educación superior en Caldas**

El Departamento ha dado pasos importantes en aumentar el nivel de formación de su sociedad, logrando que la población económicamente activa aumente la proporción de personas con niveles de educación superior o universitaria en la última década. Para el año 2008, el 56% de dicha población alcanzaba niveles de educación hasta básica secundaria, a 2019, el porcentaje de la población en estos niveles educativos disminuyó al 42%, lo cual pone de manifiesto un proceso de transición y cualificación de la fuerza laboral del departamento, esto es más relevante si se reconoce que el proceso de transición en los niveles de formación de la población económicamente activa ha sido superior en el territorio caldense contrastado con los datos a nivel nacional.

La tasa de ocupación de la población con título de educación superior del departamento puede catalogarse como alta, a partir del nivel de formación tecnológica, no obstante, se observa cómo anualmente ha venido disminuyendo.

Aunque la ocupación de la población joven con título de educación superior es alta, el ingreso base de cotización revela que, en promedio, los estudiantes graduados de un programa técnico profesional, y tecnológico, son remunerados con una diferencia apenas por encima de un salario mínimo. Frente a

los universitarios, la diferencia del ingreso base de cotización es apenas de medio salario mínimo.

Los graduados con mayor nivel de cualificación tienen un ingreso base de cotización más alto, no obstante, se observa que en 2020 este ingreso disminuyó.

**Tabla 12. Ingresos Base de Cotización estimado de los recién graduados según máximo nivel de formación (2018-2020)**

Nivel de Formación	Vinculación 2018 (Graduados 2017)	Vinculación 2019 (Graduados 2018)	Vinculación 2020 (Graduados 2019)
Técnica Profesional	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV
Tecnológica	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV
Universitaria	Entre 1,5 y 2 SMMLV	Entre 1,5 y 2 SMMLV	Entre 1,5 y 2 SMMLV
Especialización	Entre 3 y 3,5 SMMLV	Entre 2,5 y 3 SMMLV	Entre 2,5 y 3 SMMLV
Maestría	Entre 4 y 4,5 SMMLV	Entre 4 y 4,5 SMMLV	Entre 3,5 y 4 SMMLV
Doctorado	Entre 8 y 9 SMMLV	Entre 7 y 8 SMMLV	Entre 6 y 7 SMMLV

Fuente: MEN - OLE

### 7. Tasa de deserción universitaria anual

La tasa de deserción del departamento se ha mantenido en niveles cercanos al 5%, excepto en el año 2017, año en el cual casi se duplicó. Frente al consolidado nacional, esta tasa es mucho menor en el departamento.

**Tabla 7 Tasa de deserción universitaria anual (2015-2019)**

Tasa de Deserción	2015	2016	2017	2018	2019
Departamento	4,9%	4,7%	9,3%	5,0%	4,7%
Nacional	9,0%	8,2%	9,1%	8,8%	8,3%

FUENTE: MEN - SPADIES 3.0

Resultados del diagnóstico en torno al sistema de Ciencia, Tecnología, Innovación y Educación en Caldas: barreras y oportunidades

### 8. Generación de conocimiento

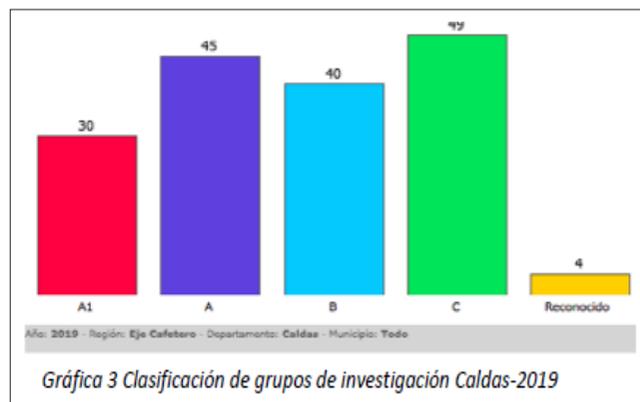
De acuerdo con el informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas 2020-2021, la inversión en Ciencia, Tecnología e Innovación en Caldas aún es baja. Actualmente Minciencias reporta que en el Departamento en los últimos cinco años se ha tenido una disminución en la inversión. Además, se evidencia que, del total de inversión nacional, Caldas tiene un 0.5%.

Medidos a través de la inversión en ACTI, los esfuerzos de innovación del departamento de Caldas son débiles y decrecientes. En 2019, Caldas invirtió 82 mil millones de pesos en ACTI señalando una tendencia decreciente desde un máximo de 105 mil millones de pesos en 2016 (precios constantes). Como proporción del PIB, esto representa una caída desde 0,823% en 2016 hasta 0,596% en el 2019. La inversión en I+D también cayó desde 0,50% en el 2012 hasta 0,23% en el 2019. En ambos casos, los esfuerzos

del Departamento se encuentran por debajo del promedio nacional, que en 2019 fue 0,73% para ACTI y 0,28% para I+D (OCyT, 2019). No obstante, Caldas fortalece su capital estructural con la provisión de infraestructura de alta calidad y servicios especializados, además de un ambiente que fomenta la innovación. De acuerdo con el IDIC (2019).

#### 8.1. Grupos de investigación

Respecto a los grupos de investigación, actualmente Colombia registra 5.772 grupos clasificados en el Sistema de Ciencias Tecnología e Innovación. De ellos el 12% (717 grupos) son categoría A1, mientras que el 18% (1023 grupos) son categoría A; el 22% (1285 grupos) están en B; el 40% de los grupos (2328) se encuentran en categoría C, y el 7% de ellos (419) son reconocidos. En esta clasificación el departamento de Caldas cuenta con 168 grupos de investigación que representan el 2.9% de los grupos de investigación registrados en el país (Minciencias, 2020).



Fuente: Alianza Suma

De acuerdo con datos de la Alianza Suma, la distribución departamental de los grupos de investigación por IES es la siguiente:

**Tabla 14. Distribución departamental de los grupos de investigación**

	A1	A	B	C	Reconocido	Total
Universidad Autónoma de Manizales		6	8	1	0	15
Universidad de Manizales	4	8	1	1	2	16
Universidad Católica de Manizales	1	2	3	5		11
Universidad de Caldas	13	16	17	23	0	69
Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales	13	12	8	14	12	59
Total	32	47	40	47	14	160

Fuente: Alianza Suma

En Caldas, de los 630 investigadores reconocidos por Minciencias, 339 tienen doctorado, 205 maestría, 5 especialización médica, 9 especialización, y 12 pregrado. Pero, un análisis más detallado de esta información muestra que de acuerdo al 2% de la proporción poblacional que representa Caldas en Colombia, la formación del personal calificado para la investigación en el Departamento está por encima de lo esperado.

En el nivel de pregrado se espera que tuviéramos 7 investigadores reconocidos por Minciencias, y tenemos 12, lo que representa un 41% más; a nivel de especialización la meta esperada es 8 investigadores, pero, contamos con 9, es decir, un 11% más. En cuanto a la especialización médica se observa que debíamos tener al menos 7 investigadores, pero tenemos sólo 5, un 40% menos; en la formación de investigadores con nivel de maestría la meta esperada es 123, pero llegamos a 205, un 40% más, y finalmente, en formación doctoral se requería tener 187 investigadores, sin embargo, contamos con 399, un 53.1% más.

**Tabla 15. Distribución de investigadores clasificados según formación Caldas - 2019**

Clasificación	Nacional	Caldas	Aporte de Caldas	Meta esperada	% de la diferencia
Pregrado	346	12	3.5%	7	+41.7%
Especialización	411	9	2.2%	8	+11.1%
Especialización Médica	371	5	1.3%	7	-40%
Maestría	6111	205	3.4%	123	+40%
Doctorado	9283	399	4.3%	187	+53.1%
Total	16526	630	3,8%	332	47.3%

Fuente: alianza suma

En cuanto al sexo de los investigadores, los análisis de los datos de Minciencias muestran que en Departamento se mantiene la tendencia de menor participación de las mujeres como investigadoras.

**8.2. Patentes**

En el año 2020, el Departamento cuenta con 30 patentes concedidas, 20 en concesión y 1 con diseño industrial. Como se muestra en la tabla, todas las patentes están asociadas a la investigación realizada en IES

**Tabla 16. Número de patentes por IES**

UNIVERSIDADES	CONCEDIDAS	EN CONCESIÓN	DISEÑO INDUSTRIAL	TOTAL
Universidad Autónoma de Manizales	7	1		8
Universidad de Manizales	1	4		5
Universidad Católica de Manizales	2	3		5
Universidad de Caldas	15	4		19
Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales	5	8	1	14
TOTAL	30	20	1	51

Fuente: Alianza Suma

**9. Las estrategias de Manizales campus universitario y alianza Suma**

El campus Manizales se constituye como un proyecto que suma diferentes iniciativas de transformación urbana y de movilidad de la ciudad mediante las cuales se desea “cambiarle la cara la ciudad” para generar “dinámicas de participación ciudadana y democrática” en el espacio público, como estrategia para materializar el proyecto de construir en Manizales una ciudad universitaria. A partir de este objetivo, se reconocieron las siguientes necesidades: (i) mejorar la conectividad de la población universitaria con los centros de estudio, (ii) transformar la movilidad de la ciudad según cánones de sostenibilidad medioambiental, y (iii) transformar el espacio público para mejorar su apropiación por parte de la ciudadanía.

Vale la pena resaltar que, en el Pacto por la Reactivación y el Crecimiento, la Alcaldía de Manizales propone otros productos adicionales del proyecto Campus Manizales, como, por ejemplo, (i) la intervención integral del sector Fundadores, (ii) otros modos alternativos de transporte, o (iii) el fortalecimiento de la red de ecoparques.

Eafit (2022) encontró que los residentes de las áreas intervenidas por el proyecto Campus Manizales tienen un nivel de educación mayor y una mayor probabilidad de estar empleados que los residentes del resto de la ciudad, lo cual se traduce en mayores ingresos promedio (medidos por el estrato socioeconómico de la vivienda). Adicionalmente, es más probable que vivan en apartamentos, que cuenten con acceso a internet y que vivan en hogares de una o dos personas. Por último, en estas áreas hay una mayor proporción de personas con más de 60 años, personas de minorías étnicas y personas nacidas fuera de Manizales, así como una menor proporción de niños.

En cuanto a la dinámica empresarial, los resultados muestran que, dentro de Campus Manizales, las zonas que más presentan establecimientos comerciales son aquellas áreas de influencia de las intervenciones de la Av. Santander y del Bulevar de la Calle 19. Esto no debería sorprender dado que estas dos áreas son relativamente extensas (lo que lleva a altos niveles) y céntricas (lo que lleva a alta densidad). Sin embargo, resalta la zona de influencia

de las Calles 45 y 48, las cuales concentran un 6.4% de los establecimientos comerciales en un 1.1% del área de la ciudad.

En las zonas de influencia de la Av. Santander y de la Calle 19, las finanzas y actividades de seguros son los sectores más importantes, concentrando alrededor del 80% de los activos, seguidos por el comercio (con un 15% en la Calle 19, y un 6.1% en la Av. Santander), y de tercer lugar los servicios de transporte y almacenamiento en el Calle 19 (1.9%) y los servicios de salud alrededor de la Av. Santander (5.6%). Para las zonas de influencia de las calles 45 y 48, el principal sector es el manufacturero con un 75.3% de los activos, seguido por el comercio con un 13.4% y por alojamiento y servicios de comida con un 2.9%. Por último, para el área de influencia de La Gotera, el 71.5% de los activos están concentrados en las actividades profesionales, científicas y de apoyo, el 13.5% en comercio y el 11.7% en servicios de información y comunicaciones. Vale la pena recordar el pequeño número de establecimientos alrededor del Parque La Gotera. Estos resultados contrastan un poco con la estructura sectorial del resto de la ciudad en donde el sector de la construcción concentra el mayor valor de activos con un 36.4%, seguidos por las finanzas y seguros con un 18% y por la industria manufacturera con un 15.5%.

Por su parte, el Sistema Universitario de Manizales (Suma) es una alianza entre las 6 principales universidades de la ciudad que trabajan permanentemente en la generación de esfuerzos conjuntos de cooperación hacia la ejecución de proyectos de investigación, formación y extensión.

La alianza Suma es altamente beneficiosa para la comunidad, pues la integración de recursos humanos, técnicos y físicos con que cuenta cada universidad, genera mayor calidad, cobertura y eficiencia para el cumplimiento de sus objetivos. El Sistema Universitario de Manizales está constituido por: Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales; Universidad de Caldas; Universidad Católica Luis Amigó; Universidad Católica de Manizales; Universidad Autónoma de Manizales y Universidad de Manizales.

Otras iniciativas importantes de destacar en la ciudad es el Programa Universidad en Tu Colegio, a cargo de la Fundación Luker, el cual facilita el acceso a los programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de los colegios oficiales con universidades e instituciones para el trabajo y el desarrollo humano de la región. Los programas son pertinentes a las necesidades del sector empresarial y se desarrollan mientras los estudiantes cursan grado 10 y 11 en contrajornada en los colegios, pues los profesores universitarios se desplazan a estos.

Para la zona rural, se tiene el Programa Universidad en el Campo que se desarrolla a través de una alianza público-privada con el objetivo de facilitar el acceso a programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de las zonas rurales del

departamento, desarrollados mientras los estudiantes cursan grado 10 y 11, sin la necesidad de salir de su entorno, pues los profesores universitarios se desplazan hacia las instituciones educativas.

#### **10. El jalonamiento que la educación superior da al departamento y a la ciudad en los índices de competitividad e innovación**

En el Índice de Competitividad Departamental, Caldas se destaca en el puesto número 7, jalonado entre otros pilares, por el pilar de innovación, en el que ocupa la tercera posición luego de Bogotá D. C. y Antioquia. El departamento además ocupa el segundo lugar de la medición en los indicadores de investigación de alta calidad, revistas indexadas en publindex, investigadores per cápita y modelos de utilidad.

El subpilar investigación de alta calidad incluye indicadores de número de grupos de investigación reconocidos, publicaciones en revistas de alta calidad, así como los recursos humanos y presupuestales para la investigación. Tan solo el 39% de los departamentos (13 de 33) se encuentran por encima del promedio nacional. La brecha en el subpilar de investigación de alta calidad es sobresaliente, muestra de ello es que Bogotá registra un puntaje de 8,95, en el segundo lugar Caldas obtiene 6,42 y el 61 % de los departamentos están por debajo de 2,78.

De igual manera, Manizales su capital, en el índice de Competitividad de Ciudades, se ubica en el puesto número. 6. Se destaca en el pilar de educación superior y formación para el trabajo con una calificación de 7,72 sobre 10. Manizales AM avanza en tres posiciones y ocupa la primera posición del pilar. Esta área metropolitana lidera el subpilar de calidad de la educación superior gracias al buen desempeño en el indicador de cobertura de instituciones de educación superior con acreditación de alta calidad, en el que ocupa el segundo puesto a nivel nacional, con una puntuación de 9,48 sobre 10. Así mismo, se destaca en el indicador calidad de los docentes de educación superior, ocupando la tercera posición entre las 32 ciudades evaluadas.

Los tres primeros lugares del pilar de innovación le corresponden a Medellín AM, Bogotá D.C. y Manizales AM, que obtienen calificaciones de 7,30, 6,87 y 6,31, respectivamente. Manizales AM es tercero en este pilar gracias a su buen desempeño en el indicador de modelos de utilidad, en el que registra un puntaje de 10 sobre 10. Además, esta área metropolitana sobresale en investigadores per cápita e investigación de alta calidad, en los que obtiene puntajes arriba de 8,70 sobre 10.

En el Índice Departamental de Innovación, Caldas ocupa el puesto 7, jalonado entre otros por el subpilar de Investigación y Desarrollo. Caldas es el segundo departamento de Colombia con mayor número de Investigadores por Millón de Habitantes, con un puntaje de 99,6.

#### **11. Conclusión**

La educación superior ha sido un rasgo distintivo de la ciudad de Manizales desde hace más de 40

años. Esta distinción fue reconocida por la Unesco al nombrarla una Ciudad del Aprendizaje en el año 2019. Manizales es una ciudad que, además de tener diferentes universidades con acreditación de alta calidad, tiene un Sistema Universitario (Suma) que facilita la cooperación entre las instituciones de educación superior y los procesos formativos, investigativos, administrativos y de proyección que en ellas se realizan.

Manizales como ciudad universitaria ha tenido una trayectoria que inició gracias al Concejo municipal de la ciudad, cuando adoptó este nombre por medio del Acuerdo 052 de 1989; más atrás con el surgimiento de las universidades públicas en la ciudad y, posteriormente con las privadas, el sector educativo superior fue cobrando cada vez más fuerza como sello característico en la ciudad. Hoy, por su parte, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente visualiza que Manizales será la “capital universitaria del conocimiento, el emprendimiento y la innovación en el 2032: una década por delante para lograr este esfuerzo colectivo”.

La vocación universitaria de la ciudad la confirman además las cifras. Anualmente tiene alrededor de 46 mil estudiantes, aproximadamente la mitad de ellos proveniente de otras partes del país e incluso del extranjero. Las cinco universidades con domicilio en la ciudad cuentan con acreditación de alta calidad, tiene el más alto índice de docentes con doctorado por millón de habitantes y se destaca en los diferentes índices de competitividad e innovación gracias a los resultados en pilares de educación superior e investigación de alta calidad.

Gracias a esta vocación, gran parte de la economía de la ciudad está relacionada con el sector universitario, el sector inmobiliario, de transporte, cultural, gastronómico, entre otros. Los diferentes informes de Manizales Como Vamos dan cuenta de la dinámica que representa este sector en la ciudad, con alrededor de \$200 mil millones generados por los estudiantes universitarios locales y foráneos, monto asociado a una canasta educativa diversa de los estudiantes, como el arrendamiento de vivienda, alimentación, transporte, ocio y recreación, entre otros.

## **12. Circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés – artículo 291 de la Ley 5 de 1992**

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286 ley 5 de 1992. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

**“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:**

*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.*

*Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:*

- a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores. (Negrilla propia).*
- b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*
- c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*
- d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el*

*congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

- e) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*
- f) *Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

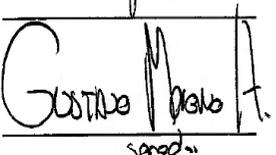
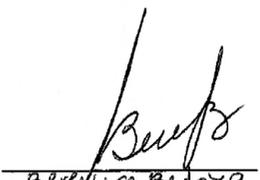
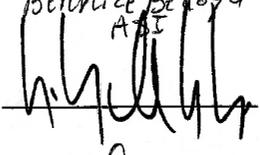
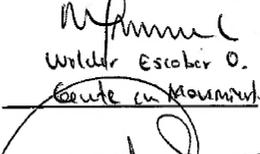
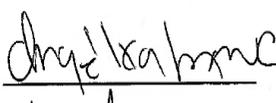
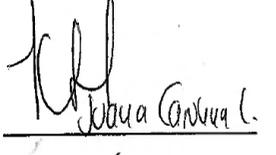
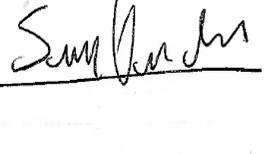
En el mismo sentido, ha manifestado ya la Honorable Corte Constitucional, que el inevitable interés político que subyace a una reforma constitucional, al concurrir con los intereses generales, no configura un conflicto de interés.

En la sentencia C 294 de 2021 estableció lo siguiente:

“La regla general es que no cabe plantear impedimentos o recusaciones por conflicto de intereses con motivo del trámite de una reforma constitucional; estas figuras únicamente son procedentes en casos excepcionales en los que aparezca claramente demostrada la existencia de un interés privado concurrente en cabeza de un miembro del Congreso. Como por regla general las reformas constitucionales afectan por igual a todos los colombianos, independientemente de su condición o no de parlamentario, es inusual que algún congresista se encuentre particularmente privilegiado o perjudicado por un acto legislativo, y que, por lo mismo, de él se predique un conflicto de intereses. No se deben confundir, de un lado, los intereses políticos –inevitables en el ámbito parlamentario y sobre todo cuando se trata de reformar la Constitución– los cuales pueden concurrir con los intereses generales, con los denominados intereses meramente privados que, de otro lado, si están excluidos por la figura del conflicto de intereses –tales como los intereses económicos particulares del congresista o los intereses meramente personales y subjetivos de orden no político–. De admitirse que los intereses políticos a favor o en contra de una reforma constitucional inhiben a los congresistas de participar en su tramitación, muchas normas de la Carta se tornarían irreformables o pétéreas, como por ejemplo todas las normas sobre el Congreso de la República, las elecciones, los partidos, la relación entre el gobierno y la oposición y las entidades territoriales”.

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Acto Legislativo, no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

De los honorables Congresistas.

  
 GUIDO ECHEVERRY PIEDRAHITA  
  
 Gustavo Melo A.  
 senador  
  
 Berenice Bedoya  
 A.S.  
  
 Wilder Escobar O.  
 Senador en Representación  
  
 Wilmar Castellanos  
 Partido Verde  
  
  
 Juan Pablo  
  
  
  
 Juan Pablo

CAMARA DE REPRESENTANTES  
 SECRETARÍA GENERAL  
 El día 07 de Septiembre del año 2022  
 Ha sido presentado en este despacho el  
 Proyecto de Ley \_\_\_\_\_ Acto Legislativo X  
 No. 185 Con su correspondiente  
 Exposición de Motivos, suscrito Por:  
HS Guido Echeverry, HS Berenice Bedoya  
HE Wilder Escobar y otros HI-RR y HI-SS  
 SECRETARIO GENERAL

## PROYECTOS DE LEY

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** Esta ley tiene por objeto exonerar a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, sin importar, si la Administración o manejo del peaje está a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.

**Artículo 2º. Modifíquese** el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, adicionándole un párrafo o inciso, el cual quedará así:

- b ) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas extintoras de incendios de los cuerpos de bomberos voluntarios, Cuerpo de Bomberos oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, vehículos de las fuerzas militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec), vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad, de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. **Y además estarán exoneradas del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes, los vehículos automotores tipo automóvil de uso particular y/o, público, de propiedad de personas con discapacidad o que sean utilizados por personas con discapacidad, que cumplan con los artículos (21.A) hasta el (21.H) de esta misma ley.**

**Artículo 3º. Adicionar** el artículo (21.A) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.A)** Serán beneficiarios de la exención del pago de peajes los tres (3) siguientes grupos poblacionales.

1. Las personas **con** discapacidad propietarias de vehículo automotor que lo tengan especialmente adaptado para su conducción.
2. Las personas **sin** discapacidad propietarias de vehículo que sean familiares o parientes y estén a cargo o respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.

Estos familiares o parientes que podrán gozar de la exención serán únicamente cónyuge o compañero(a) permanente, abuelo(a), padre, madre, hijo(a) natural o extramatrimonial, hijo(a) legítimo o legitimado, o hijo(a) adoptado, nieto(a), hermano(a), tío(a), sobrino(a).

**Parágrafo 1º.** Uno de estos once (11) parientes o familiares deben anexar una declaración extrajudicial bajo la gravedad de juramento indicando que están a cargo y responden económicamente por la persona con discapacidad, e igualmente indicando que es propietario del vehículo automotor que gozará de la exoneración del peaje.

**Parágrafo 2º.** En el evento de que todos los once (11) familiares o parientes de la persona con discapacidad posean vehículo, entre ellos y la persona con discapacidad tomaran decisión consensuada de definir cuál de esos 11 vehículos estará exonerado del pago de peajes, ya que esta ley determina en los numerales 1 y 2 de su artículo 21 C que el beneficio aplica para un solo vehículo y que la persona con discapacidad debe estar a bordo del vehículo exonerado al pasar por el peaje.

3. Las personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), las personas con discapacidad auditiva (sordos), los cuadripléjicos, las personas con síndrome de Down, y las personas con múltiples discapacidades que sean propietarias de vehículo automotor. Pero como a este grupo de personas nunca o difícilmente les otorgarán licencia de conducción, **entonces se aceptará** por lógicas razones que dicho vehículo **no este adaptado**, siempre y cuando una tercera persona lo conduzca (familiar o conocido).

**Parágrafo.** Si las personas con discapacidad auditiva leve, moderada, moderadamente severa, severa, grave o profunda, aun a pesar de gozar del beneficio estipulado en el numeral 3 de permitirles que un tercero les conduzca su vehículo. Llegasen a tomar decisión y elección libre y voluntaria de conducir su propio vehículo. Entonces sin excepción y de manera obligatoria deberán cumplir estrictamente con lo estipulado en la Resolución 20223040030355 con su anexo técnico expedida el 31 de mayo de 2022 por el Ministerio de Transporte, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen, adicionen, o derogue.

**Artículo 4º. Adicionar** el artículo (21.B) a la ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.B.** La exoneración del pago de peajes para los beneficiarios con discapacidad del artículo 21.A de esta ley aplicara para cualquiera de estas estaciones de peaje.

- A) Las localizadas por toda la red vial nacional de carreteras y autopistas en Colombia, incluyendo aquellas cuyo manejo o

administración este a cargo del Estado, o de entes privados, o mixto producto de las alianzas público privadas, es decir, los peajes concesionados.

- B) Para las estaciones de peaje cuyo cobro y recaudo de dinero se realice con cualquier medio de pago como el efectivo, con tarjeta débito o crédito. Y aplica igualmente para estaciones de peaje que hagan el cobro manual, electrónico o con cualquier nueva innovación o tecnología como tele peajes o sistemas prepagos de peajes.
- C) En el evento de que se llegasen a implementar o crear estaciones de peajes dentro de las áreas urbanas de cualquier municipio o Distrito en Colombia, dichas estaciones deben exonerar del pago de ese peaje a los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley.

**Parágrafo.** Las estaciones de peaje ya referenciadas y citadas en los literales a), b) y c) de este artículo 21.B, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exonerados de propiedad de personas con discapacidad o que sean usados por personas con discapacidad que hacen su paso por la estación de peaje.

E igualmente estas mismas estaciones de peaje deberán contar con equipos o dispositivos biométricos de reconocimiento o identificación facial, y con cámaras de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) estas últimas permiten leer las placas o matrículas de los vehículos tanto estacionados como en movimiento al momento de pasar por el peaje.

**Artículo 5°. Adicionar** el artículo (21.C) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.C. Las** condiciones o requisitos que deben cumplir los beneficiarios del artículo 21.A de esta misma ley son:

- 1) El beneficio solo aplica para un solo vehículo, el cual deberá ser inscripto y registrado previamente ante el Ministerio de Transporte, Invías o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano.

**Parágrafo 1°.** Si un beneficiario es propietario de dos o más vehículos automotores, la exención solo aplica para un vehículo el cual debe inscribirlo y registrarlo.

**Parágrafo 2°.** Al momento de inscribir y registrar el vehículo que será exonerado, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), del certificado de revisión electromecánica y de gases.

- 2) Sin excepción alguna y de manera obligatoria al momento de pasar por el peaje, la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad debe estar a bordo del

vehículo exonerado ya sea como conductor o acompañante.

**Parágrafo.** En caso de no estar a bordo del vehículo exonerado la persona con discapacidad o el menor de edad con discapacidad, se pagará la tarifa completa o normal del peaje.

- 3) Se debe tener colocado en el parabrisas delantero del vehículo exonerado, el chip o tarjeta de identificación electrónica (TIE); el cual deberá estar registrado única y exclusivamente a nombre de la persona con discapacidad. Y el costo por la adquisición del chip o la TIE será asumido por la persona con discapacidad.

Igualmente, el vehículo exonerado debe tener colocada tanto en el parabrisas delantero y trasero la respectiva señal demostrativa (calcomanía o logo) de ser destinado para el transporte de la persona con discapacidad beneficiaria de esta ley.

- 4) Si los beneficiarios de esta ley enajenan, o traspasan el vehículo exonerado a otra persona o entidad. Tienen un plazo máximo de 60 (sesenta) días calendario contados a partir de la fecha de la transacción, para informar y radicar ante el Ministerio de Transporte, el Invías o el organismo que delegue para tal fin el Estado colombiano, de que ya no es propietario del vehículo exonerado porque lo enajenó o traspasó, para que estas entidades procedan a borrarlo del sistema y de su base de datos como vehículo exonerado. Si no lo hacen se les sancionará por primera vez suspendiéndole por 12 meses el beneficio de la exoneración de peajes, o revocándole de forma permanente esa exoneración si los beneficiarios son reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado a otra persona o entidad en el plazo fijado de 60 días.

**Artículo 6°. Adicionar** el artículo (21.D) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.D. Tres (3) documentos que acreditan que es una persona con discapacidad permanente.** Las personas con discapacidad mayores y menores de edad que hacen parte de los 3 grupos poblacionales de beneficiarios de la exoneración del pago de peajes ya referenciados en el artículo 21.A de esta ley; deben constatar efectiva y realmente que son personas con discapacidad. Para lo cual podrán presentar copias simples de **cualquiera** de estos tres (3) documentos, como son:

- a). certificado de discapacidad de conformidad con la Resolución 1239 del 2022 expedida por el Ministerio de Salud, o demás normas concordantes que en adelante la modifiquen adicionen o deroguen.

**Parágrafo.** Si una persona con discapacidad llegase a tener cualquier inconveniente como traba o barrera administrativa por parte del Ministerio de Salud, Secretarías de Salud o alcaldías distritales

o municipales en la consecución del certificado de discapacidad por no tener presupuesto (agotamiento o no disponibilidad de recursos). Entonces la persona con discapacidad podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con sus recursos propios la obtención de ese certificado de discapacidad.

Pero dicho pago como cita particular **solo lo debe hacer y permitírsele** única y exclusivamente ante cualquiera de las IPS (clínicas u hospitales) que la persona con discapacidad escoja, **siempre y cuando** estas IPS estén avaladas y autorizadas por el Ministerio de Salud mediante resolución para expedir certificados de discapacidad y su posterior registro localización y caracterización como persona con discapacidad (RLCPCD).

- b) Certificado de invalidez expedido por la Junta Nacional o la Junta Regional Calificadora de Invalidez. Y dicho certificado debe estipular que la persona con discapacidad tiene un porcentaje igual o superior al 25% (veinticinco por ciento) de pérdida de capacidad laboral (PCL). Este certificado expedido por esas juntas se hace en concordancia y en los términos del Decreto 1352 de 2013 expedido por el Ministerio de Trabajo y el decreto de la Presidencia de la República 1507 de 2014, o demás normas concordantes que en adelante los modifiquen, adicionen o deroguen.
- c) En el caso de que una persona con discapacidad mayor o menor de edad no posea o no tenga ninguno de los dos documentos detallados en los literales (a y b) de este mismo artículo; de conformidad y en los términos del inciso 7.1.1 del numeral 7.1 del artículo 7º, y de los numerales 21.1 y 21.2 del artículo 21 de la Resolución 1239 de 2022 del Ministerio de Salud, puede adjuntar la historia clínica expedida por su médico general de la EPS (Entidad Promotora de Salud) del régimen contributivo o subsidiado a la cual se encuentre afiliado la persona con discapacidad como cotizante o beneficiario en salud.

**Y sin ninguna excepción será obligatorio** que esa historia clínica incluya los códigos de diagnóstico acordes con la clasificación internacional de enfermedades en su versión 10 u 11 (CIE 10, CIE 11). Dichos códigos deben estar relacionados u asociados con la discapacidad **permanente** del usuario.

**Parágrafo 1º.** Si una persona con discapacidad llegase a tener inconvenientes como trabas o barreras administrativas por parte de su EPS en la consecución de esa historia clínica con los códigos CIE10, entonces podrá recurrir y optar por pagar mediante cita particular con cualquier médico general la obtención de esa historia, con los códigos CIE10 que demuestran su discapacidad permanente.

**Parágrafo 2º Queda prohibido** que cualquier funcionario o servidor público del Ministerio de Transporte, del Invías, así como a cualquier otro funcionario o servidor privado de las estaciones

de peaje **soliciten documentos distintos** a los anteriormente detallados en los literales a) hasta la c) de este mismo artículo, que demuestran la discapacidad permanente de una persona. So pena de incurrir en mala conducta y podrá ser denunciado por la persona con discapacidad ante la Procuraduría, Defensoría del Pueblo, Personería y Fiscalía, con el objeto de que estos entes sancionen administrativa, disciplinaria y penalmente a estos funcionarios o servidores públicos y privados.

**Artículo 7º. Adicionar** el artículo (21.E) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.E Causales para reemplazo de vehículo exonerado de peajes.** Los beneficiarios del artículo 21.A de esta ley, podrán hacer reemplazo del vehículo exonerado del pago de peajes. Pero este reemplazo solo podrá aplicarse cuando ocurra por cualquiera de estas 7 razones de fuerza mayor o caso fortuito, como son.

1) Por hurto, para lo cual los beneficiarios deberán adjuntar copia de la denuncia por hurto realizada en forma presencial o virtualmente ante la Policía, o Fiscalía, además de entregar cualquier otro documento exigido por la autoridad competente que demuestren la evidencia del hurto.

Recibida esta denuncia por hurto del vehículo exonerado, los beneficiarios inmediatamente deben radicarla ante el Ministerio de Transporte o el Invías de forma presencial o en línea por internet, para que estos entes procedan a eliminar o borrar de su sistema y base de datos las placas de ese vehículo.

- 2) Cuando el vehículo se declare en pérdida total por.
  - a) asonada, terrorismo, incendio.
  - b) terremoto, maremoto, inundación, avalanchas, vendavales, tormentas y demás desastres naturales.
  - c) caída o desprendimiento de rocas o tierra (deslaves), caída de árboles, y de todo tipo de postes (energía o teléfono).
  - d) colisión de todo tipo de vehículo automotor o aeronaves (avión, avioneta, helicóptero).
  - e) colisión de todo tipo de embarcaciones como lanchas, barcos.
  - f) explosión accidental de pipetas o tuberías de gas domiciliario, y de pipetas o tuberías de oxígeno.

**Parágrafo.** El vehículo de reemplazo que gozará de la exoneración de manera obligatoria y sin excepción, al momento de su inscripción y registro ante el Ministerio de Transporte o Invías debe cumplir con lo estipulado en el parágrafo 2 del numeral 1 del artículo 21.C de esta ley, es decir, no debe tener deudas por concepto de multas de tránsito. E igualmente encontrarse al día en el pago del impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica y de gases.

**Artículo 8°. Adicionar** el artículo (21.F) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.F** Cuatro (4) causales adicionales para revocar inmediatamente la exoneración del pago de peajes a los beneficiarios del artículo (21.A) de esta ley. Estas 4 causales son:

1. Fallecimiento de la persona mayor o menor de edad con discapacidad.
2. Que los beneficiarios trasladaron o radicaron definitivamente su residencia y sitio de vivienda permanente, fuera del país, es decir, en el exterior.
3. Que, en los procesos de control, vigilancia, inspección o verificación por parte del Ministerio de Transporte, Inviás o del organismo delegado para tal fin por parte del Estado, o de los entes privados que manejen o administren estaciones de peaje, se compruebe que los beneficiarios adulteraron o falsificaron uno o varios documentos; para obtener de forma fraudulenta esa exoneración del pago de peajes.
4. Cuando los beneficiarios pierdan la propiedad del vehículo exonerado, como consecuencia del no pago de deudas, embargo o cobro coactivo, o de procesos de extinción de dominio.

**Parágrafo.** Las cuatro (4) causales de revocatoria de este artículo 21.F se sumarán a la establecida en el numeral 4 del artículo (21.C) de esta ley, cuando los beneficiarios sean reincidentes, negligentes u omisivos en su conducta y actuar de no informar que enajenaron o traspasaron el vehículo exonerado de peajes a otra persona o entidad en el plazo fijado.

**Artículo 9°. Adicionar** el artículo (21.G) a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.G. Trece (13) documentos adicionales que se deben presentar para solicitar exoneración de peajes.** Estos 13 documentos son copias simples de:

1. Tarjeta de propiedad del vehículo.
2. Licencia de conducción
3. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT).
4. Certificado de revisión electromecánica y de gases.
5. Registro civil de nacimiento para todos los menores de edad con discapacidad indicando parentesco. (Este documento solo aplica y lo deben entregar los beneficiarios que cumplan con los parágrafos 1° y 2° del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que están a cargo o responde económicamente por el menor de edad con discapacidad.
6. Cédulas de ciudadanía tanto para la persona con discapacidad mayor de edad y/o de su pariente o familiar, y adicionalmente fotografía actualizada tipo documento de 3 x 4 cm del beneficiario con discapacidad.

7. Partida o acta de matrimonio religioso, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo católico u otras religiones con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 8 y 9 de este mismo artículo.
8. Registro civil de matrimonio, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley casados por lo civil ante notario o juez con una persona con discapacidad. Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 9 de este mismo artículo.
9. Declaración extrajuicio autenticada ante notario, solo aplica para los beneficiarios del numeral 2 del artículo 21.A de esta ley que vivan con una persona con discapacidad en Unión marital de hecho con su compañero(a) permanente, esta declaración extra juicio debe indicar el tiempo que llevan de convivencia. (Si los beneficiarios entregan este documento por lógica omiten la entrega de los citados en numerales 7 y 8 de este mismo artículo).
10. Certificado de afiliación a EPS del régimen contributivo, subsidiado o especial indicando si la persona con discapacidad es cotizante directo o beneficiario.
11. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de multas de tránsito para lo cual deben anexar comprobante o recibo de pago de las multas, o el certificado expedido por el RUNT.
12. Al momento de solicitar exoneración de peajes debe encontrarse al día en el pago por concepto de impuesto automotor, del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del certificado de revisión electromecánica y de gases, para lo cual deben anexar comprobantes o recibos de pago por cada uno de estos conceptos, o el certificado del RUNT.
13. Declaración extrajuicio autenticada en notaría de los beneficiarios **sin** discapacidad citados como parientes o familiares en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley, indicando dentro del extrajuicio que poseen un solo vehículo y están a cargo y responden económicamente por una o varias personas con discapacidad mayores o menores de edad.

En esa declaración extrajuicio también se debe indicar que la persona con discapacidad no es propietaria de vehículo automotor.

**Parágrafo 1°.** La titularidad de los documentos citados en los numerales 1, 3 y 4 de este artículo 21.G de esta ley, deben entregarse y estar única

y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en los numerales 1 y 3 del artículo 21.A de esta ley.

(SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar estos mismos documentos únicamente a los menores de edad con discapacidad y las personas mayores de edad con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley).

**Parágrafo 2º.** La titularidad del documento citado en el numeral 2 de este artículo 21.G de esta ley (licencia de conducción) deben entregarse y estar única y exclusivamente a nombre de los beneficiarios citados en el numeral 1 del artículo 21.A de esta ley, y de los familiares o parientes citados en numeral 2 del artículo 21.A.

(SE EXCEPTÚA de la titularidad y de entregar esta licencia de conducir únicamente a los beneficiarios citados en numeral 3 del artículo 21.A de esta ley. Y adicionalmente a los menores de edad de edad con discapacidad y a las personas mayores con discapacidad que no poseen vehículo y que están relacionados en el numeral 2 del artículo 21.A de esta ley).

**Parágrafo 3º.** Estos 13 (trece) documentos de este artículo 21.G, se adicionarán a cualquiera de los 3 (tres) que demuestran la discapacidad real y permanente de una persona con discapacidad relacionados y detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley.

**Parágrafo 4º.** Los documentos citados en numerales 6, 7 y 8 de este artículo 21.G de esta ley, y cualquiera de los tres (3) detallados en los literales a), b) y c) del artículo 21.D de esta misma ley **no** necesitan estar actualizados o vigentes.

Los documentos citados en los numerales 5, 9, 10, 11, 12 y 13 de este artículo 21.G deben estar vigentes y actualizados al momento de su entrega, es decir, con una fecha de expedición no superior a 30 días.

**Artículo 10.** Adicionar el artículo 21.H a la ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 21.H.** Los beneficiarios de esta ley o sus acompañantes dentro del vehículo exonerado, podrán realizar videgrabaciones, fotografías y grabar audios al momento de pasar por una estación de peaje.

Lo anterior en concordancia con los artículos 240 y 243 del Código General del Proceso (CGP) en especial el 243 que estipula y hace énfasis en uno de sus apartes que estas grabaciones o fotografías se considerarán como pruebas útiles, documentales y legales para hacerlas valer en cualquier proceso judicial como tutelas, demandas, denuncias penales. O para pedir reembolso o devolución de dinero. Pero estas grabaciones o fotografías se podrán usar única y exclusivamente en este caso.

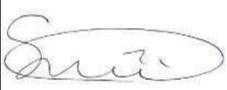
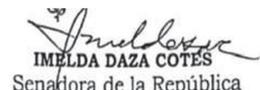
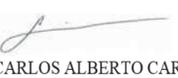
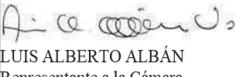
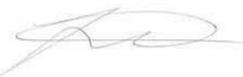
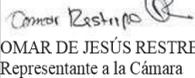
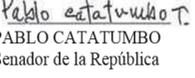
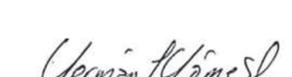
Cuando cualquier funcionario o servidor público o privado que manejen o administren una estación de peajes desconozca esta ley y se oponga a otorgar

el beneficio de la exoneración del pago del peaje otorgado en ella.

En consecuencia, de presentarse negligencia u omisión de parte de esos funcionarios, cualquiera de los beneficiarios de esta ley podrá demostrar el hecho ocurrido adjuntando y acreditando también como prueba o evidencia de ello, el comprobante o colilla de pago de la estación de peaje donde ocurrió el hecho.

**Artículo 11.** La presente ley entrara en vigor a partir de la fecha de su promulgación y publicación.

De los honorables Congressistas:

 SANDRA RAMIREZ LOBO Senadora de la República	 IMELDA DAZA COTES Senadora de la República Partido Comunes
 JULIÁN GALLO CUBILLOS Senador de la República	 CARLOS ALBERTO CARREÑO Representante a la Cámara
 LUIS ALBERTO ALBÁN Representante a la Cámara	 JAIRO REINALDO CALA Representante a la Cámara
 OMAR DE JESÚS RESTREPO Representante a la Cámara	 PABLO CATATUMBO Senador de la República
 PEDRO BARACUTADO Representante a la Cámara Partido Comunes	 GERMAN GOMEZ Representante a la Cámara Partido Comunes

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1) Como es de conocimiento público son pocas las personas con facultades y competencias **para ser autores** de proyectos de ley en Colombia según artículo 154 de Carta Magna entre esas dignidades se encuentran **los congresistas**, el Presidente de la República y sus ministros. Y demás personalidades citadas en el artículo 156 de la Constitución Política.

Pese a lo anterior eso no impide, **Y NO ES ILEGAL NI DELITO que cualquier ciudadano o grupo de ciudadanos elaboren y redacten** el articulado y exposición de motivos de proyectos de ley, **para que posteriormente un congresista o grupo de congresistas sean quienes tomen la autoría del mismo.** Esto lo pueden hacer los congresistas siempre y cuando comprueben que el proyecto de ley hecho por los ciudadanos está bien sustentado.

Una prueba de que esto ya se hizo en Colombia, fue en su momento con el Proyecto de ley número 093 de 2012 Cámara, publicado en las páginas 19 a la 24 de la **Gaceta del Congreso número 533 del 17 agosto de 2012** de la Cámara de Representantes. Cuya redacción y elaboración de ese PL fue hecha por personas con discapacidad, y

su **autoría posteriormente fue radicada** por los exrepresentantes 2010-2014, doctores Roberto Ortiz Urueña y Jorge Eliecer Gómez Villamizar, Este PL 093 de 2012 Cámara asignaba cupos de taxi a todas las personas con discapacidad de Colombia por incremento o a los que quedaran disponibles por extinción de dominio.

- 2) En concordancia con lo dicho en el numeral anterior de esta exposición de motivos, los gestores, promotores, líderes y autores de este nuevo proyecto de ley de exonerar del pago de tasas y tarifas de peajes a todas las personas con discapacidad, son el ciudadano Alexander Meza quien es una persona con discapacidad, **en colaboración con** otras personas **que tienen** discapacidad, y con otras personas sin discapacidad que están a cargo o responden económicamente por una o varias personas en esa situación incluyendo menores de edad con discapacidad.
- 3) Este proyecto de ley **si se convierte en ley** es para favorecer a todas las personas con discapacidad de Colombia exonerándolas en el 100% del pago de tasas y tarifas de peaje por todas las carreteras y autopistas del país.
- 4) Señores congresistas colombianos **queremos comenzar con un hecho histórico** como fue que el Parlamento y Consejo de la Unión Europea (UE) expidió la **Directiva UE número 362** del 24 febrero de 2022, donde estipuló que los **Estados miembros podrán establecer exenciones** de la obligación de **pagar peajes** al vehículo **que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad**. (Ver transcripción y desglose de los artículos y uno de los considerandos en el numeral 15 de esta exposición de motivos).

Esta Directiva 362 de 2022 trata temas por todo lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras. Y **fue publicada el 4 de marzo de 2022 en el Libro número 069**.

Lo estipulado en esta directiva beneficia a todas las personas con discapacidad de los 27 u 28 países que conforman la Unión Europea.

- 5) Se citó lo anterior para evitar dos cosas. **La primera:** que el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda colombianos o cualquier otro funcionario de entidades públicas o privadas, argumenten o digan “que eso no se puede hacer o no existe en ningún lugar del mundo que lo hayan hecho”. **La segunda:** para que los congresistas colombianos hagan uso de la figura jurídica existente en Colombia llamada de derecho o legislación comparada.

**Cabe la pena aclarar** y precisar que antes del 24 de febrero de 2022 ya existían muchos países **tanto en Europa**, Asia, África, algunos estados de Norteamérica, y de América latina que en sus normas

internas habían estipulado ese beneficio a todos sus conciudadanos con discapacidad, **entre esos países están** Inglaterra, Irlanda Austria, Republica Checa ( Checoslovaquia), Sudáfrica, la India, Argentina, Estado de la Florida en Estados Unidos, las Gobernaciones Provinciales de Pichincha y Azuay en Ecuador, El Estado de Veracruz en México, Canadá, y España. Este último mediante proposición de ley aprobada por Senado Español quiere establecer ese beneficio en sus normas.

Más adelante dentro del numeral 15 de esta explosión de motivos se desglosará e identificarán las normas de esos doce (12) países en el mundo que antes del 24 febrero de 2022 ya lo tenían establecido, entre ellos cinco (5) europeos.

- 6) **NO HAY IMPACTO FISCAL NEGATIVO** para el Estado colombiano, ya que **SON ÍNFIMAS** en Colombia las cifras de personas **CON** discapacidad propietarias de vehículo automotor, así como también son ínfimas las cifras de personas **SIN** discapacidad (parientes o familiares cercanos) que sean propietarias de vehículo que estén a cargo y respondan económicamente por una o varias personas con discapacidad incluyendo menores de edad con discapacidad.

En Colombia oscilan entre el **0.8%** y un máximo del 3% del **total** de vehículos existentes en este país que sean propiedad de personas con discapacidad y de sus familiares o parientes cercanos.

- 7) **El 18 marzo de 2022** en Noticias Caracol primera emisión de las 7 am, el doctor, Miguel Gómez, presidente de Fasecolda dice textualmente “en Colombia **HAY 16 millones de automóviles** y 10 millones de motocicletas”. Esto lo dijo durante entrevista con periodista Juan Diego Alvira exactamente a las 7:20 a. m.
- 8) Si a esa cifra de 16 millones de automóviles dicha por presidente de Fasecolda, se le sacan el 0.8% y el máximo del 3% significa que en Colombia respectivamente habría un mínimo de 128.000 (ciento veintiocho mil) y un máximo de 480.000 (cuatrocientos ochenta mil) vehículos de propiedad de personas con discapacidad o de sus familiares o parientes. Lo que reitera que **NO** hay impacto fiscal negativo, antes, **por el contrario**, hay un impacto social positivo.
- 9) **El impacto social positivo lo habrá** con el dinero ahorrado por la exoneración del 100% en el pago de tasas y tarifas de peajes, las personas con discapacidad lo podrán usar para sufragar otros gastos como educación propia o de sus hijos, gastos de salud, alimentación, pago de gasolina, pago de gastos propios del vehículo como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), y del certificado de revisión electromecánica

y de gases, y demás imprevistos que puedan presentarse.

- 10) Como consecuencia de lo dicho en numeral 9 de esta exposición de motivos se mejoran las finanzas personales y familiares, es decir valga la redundancia, se mejora la calidad de vida de las personas con discapacidad y de sus núcleos familiares.

#### **NECESIDAD APREMIANTE DE QUE ESTE PROYECTO DE LEY, SE CONVIERTA EN LEY**

11) En Colombia TODOS los días AUMENTA la cifra de personas que quedan en situación de discapacidad permanente por accidentes de tránsito, producto de heridas de arma de fuego o armas cortopunzantes, o por enfermedad. Y la gran mayoría de esas personas con discapacidad y/o sus familiares, con grandes esfuerzos económicos han adquirido o están adquiriendo vehículo automotor para que la persona con discapacidad pueda ir a estudiar, trabajar, y lo más importantes para ir a sus terapias de rehabilitación y sus citas médicas, o para recrearse.

12) Lo dicho en numeral 11 de esta exposición de motivos les tocó hacerlo a las personas con discapacidad y sus familiares porque actualmente a hoy 20 julio de 2022, **HA SIDO UN ABSOLUTO Y ROTUNDO FRACASO** que el sistema de transporte esté adaptado o sea accesible. **PARA RATIFICARLO Y CERTIFICARLO** se hace con base en las siguientes razones:

- a) **NO SE CUMPLIÓ** con el parágrafo 2 del artículo 14 del decreto 1660 de 2003 que estipuló que entre el 1° de julio de 2005 hasta el 1° de 2010, el 100% de todos los vehículos automotores de cada empresa de servicio público de transporte en todas sus modalidades sea accesible para personas con discapacidad.

Cuando se habla de modalidades se refiere a los vehículos tipo taxi, buses busetas, colectivos, y más especialmente los de transporte intermunicipal que cubren y recorren las carreteras nacionales de la Republica colombiana.

- b) **NO SE HA CUMPLIDO, NI CUMPLIRÁ** con el numeral 2 del artículo 14 de la Ley 1618 de 2013 que estipuló que todo el servicio público de transporte en un plazo máximo de diez (10) años o sea hasta el 23 de febrero de 2023, como mínimo el 80% del total de las flotas de todos los vehículos públicos de transporte debían ser accesibles.
- c) Ni el Ministerio de Transporte, ni la Superintendencia de Transporte han sancionado a todas las empresas de transporte **cancelándoles** o no renovándoles su licencia de operación o funcionamiento por no cumplir con lo estipulado en las normas ya citadas en los literales a) y b) de este mismo numeral 12 de esta exposición de motivos.

El Mintransporte y Supertransporte **ACOLITAN Y PATROCINAN** esa conducta e incumplimiento **PREMIANDO** a esas empresas de transporte; ya que cada vez que se van a cumplir los plazos de esas normas, **inmediatamente esta cartera ministerial** expide resoluciones o decretos, que son normas de baja categoría y peso jurídico donde **LES AMPLÍA LOS PLAZOS por otros diez (10) o veinte (20) años.**

**Súmenle algo peor**, los alcaldes municipales o distritales siguen autorizando en sus municipios y distritos la entrega o renovación de licencias de funcionamiento u operación a esas mismas empresas de transporte **que no cumplen** con las mismas normas citadas en literales a) y b) de este mismo numeral 12.

Los alcaldes municipales y distritales en sus territorios según el artículo 8° del Decreto 172 del 5 febrero de 2001 son la primera autoridad de tránsito, y dentro de sus competencias está autorizar las licencias de operación o funcionamiento de las empresas de transporte dentro de esos mismos territorios.

- d) Las empresas de transporte público en Colombia **son expertas y reiterativas en sacar disculpas** para no cumplir con las normas citadas en los literales a) y b) de este mismo numeral 12 de esta exposición de motivos, entre ellas, tenemos.

d.1).[[“que el dólar está muy caro, y que por eso no pueden traer o importar ese tipo de vehículos accesibles para discapacitados”]]. **Esta es la más grande mentira**, ya que cuando el valor del dólar estaba entre \$1.800 y \$2.500 (mil ochocientos y dos mil quinientos pesos), **NUNCA TRAJERON** ese tipo de vehículos, **SINO QUE SE INVENTARON**, que no había norma NTC que indicara cuales eran las características técnicas de vehículos accesibles de servicio público.

- 13) El articulado de este proyecto de ley de exonerar en el 100% del pago de tasas y tarifas de peajes a personas con discapacidad fue redactado de tal manera que **NO SE DEJÓ NADA AL AZAR, NI LIMBOS O VACÍOS** jurídicos **PARA** cuatro cosas.

**La primera: EVITAR** que cualquier funcionario o servidor de entidades públicas o privadas le de interpretaciones amañadas o leguleyadas para abstraerse de cumplirla y oponerse a otorgar la exoneración del pago de peajes

**La segunda: EVITAR** que algunas personas inescrupulosas y oportunistas, incluyendo familiares o parientes cercanos de la persona con discapacidad quieran sacar ventaja y aprovecharse de ese beneficio.

Una forma de aprovecharse seria en los puentes festivos o en vacaciones de semana santa o fin de año. Estos familiares inescrupulosos dejarían tirado en su casa a la persona con discapacidad y se van a pasear en el vehículo exonerado, **imagínense** que salen de paseo desde Ipiales a la Costa Atlántica ida

y vuelta, de allí la necesidad de incluir el requisito del numeral 2 del artículo 21.C en esta ley DE QUE ES OBLIGATORIO SIN NINGUNA EXCEPCIÓN que la persona con discapacidad o menor de edad con discapacidad ESTÉN A BORDO del vehículo al momento de pasar por el peaje ya sea como acompañante o conductor.

Si la persona mayor o menor de edad con discapacidad NO SE ENCUENTRA A BORDO, se debe pagar la tarifa completa o plena del valor del peaje.

**La tercera:** Si una persona menor o mayor de edad con discapacidad NO TIENE VEHÍCULO, pero todos sus once (11) familiares o parientes SÍ TIENEN vehículo, la exoneración sólo aplica para un vehículo solamente, **PARA EVITAR** que todos los once familiares quieran registrar para la exoneración de peajes los once vehículos.

**La cuarta:** SE EVITA que estén impetrando tutelas por el derecho a la igualdad las personas SIN discapacidad que están a cargo o responden económicamente por una o varias personas con discapacidad incluyendo menores de edad con discapacidad, e IGUALMENTE SE EVITA que impetren tutelas las personas ciegas o con baja visión, las personas sordas, cuadripléjicas, las personas con discapacidad mental (síndrome de Down).

13.1) Como se evitarán tutelas, y quienes las harían.

El articulado original del PL 212 de 2021 Senado, publicado en *Gaceta del Congreso* colombiana número 1336 del 30 de septiembre de 2021. Y en otrora el informe de ponencia para primer debate del PL 046 de 2016 Senado, publicado en *Gaceta del Congreso* número 22, del 30 enero de 2017 **ambos tenían una falla garrafal y gravísima QUE EXCLUYE a dos grupos** de personas con discapacidad en Colombia, porque la exoneración la otorga únicamente a vehículos especialmente adaptados para personas en situación de discapacidad.

Los dos grupos que excluye esa redacción de ese PL 212 de 2021 Senado y la otrora ponencia de primer debate del PL 046 de 2016 senado **son**.

**Grupo 1.** En Colombia NO SE LE EXPIDE licencia de conducción a menores de edad y más aún si tienen discapacidad y por lógica no adaptarán vehículo automotor. Porque su padre o madre que NO TIENEN discapacidad conducen el vehículo sin adaptaciones.

Consecuencia de lo anterior el papa o la mama o demás parientes o familiares del menor de edad con discapacidad, impetraran tutela **diciéndole** al juez [[“que se le viola derecho a igualdad porque tienen un hijo(a) menor de edad con discapacidad al cual NUNCA EN LA VIDA le entregaran licencia de conducción Y NO SE LE PUEDE EXIGIR tener adaptado el vehículo. Y con base en ello se le otorgue la exoneración de tasas y tarifas de peaje al vehículo que es propiedad de la mamá o el papá”]].

**Grupo 2.** En Colombia son propietarios de vehículos tipo automóvil de uso particular, con todos los papeles a nombre única y exclusivamente de personas con discapacidad auditiva (sordos o con muy baja audición), de personas con discapacidad visual (ciegos o con baja visión), de los cuadripléjicos o con múltiples discapacidades y de personas con discapacidad mental (síndrome de Down).

Y a estas personas citadas en párrafo anterior NUNCA EN LA VIDA o DIFÍCILMENTE les otorgaran licencia de conducción y por lógica NUNCA ADAPTARÁN el vehículo automotor ya que habrá un tercero (familiar o conocido) que lo conduzca sin adaptaciones.

Este segundo grupo de personas con discapacidad **también impetrarían** tutelas, **argumentándole al Juez “que se le viola derecho a igualdad al no exonerarlos del pago de tasas y tarifas de peajes, ya que, por ser ciegos, o sordos no les otorgan licencia de conducción Y NO ESTÁN OBLIGADOS A ADAPTAR EL vehículo”**.

**13.2) Solución al problema de las tutelas citadas en numeral 13.1) de esta exposición de motivos.** Con este nuevo proyecto de ley que se presentara en Colombia desde el 20 de julio de 2022 **SE SOLUCIONA** esa problemática ya que con lo estipulado en el artículo 3° que adiciona el artículo (21.A) a la Ley 105 de 1993 se beneficia en exoneración de tasas y tarifas de peajes a 3 (tres) grupos poblaciones, entre ellos los citados en numeral 13.1 de esta exposición de motivos.

**14)** Los Congresistas colombianos PARA APROBAR este PL como LEY en sus cuatro debates, PUEDEN HACER USO de la FIGURA JURÍDICA llamada “LEGISLACIÓN O DERECHO COMPARADO”, que consiste en tomar como referencia normas de otros países así no existan en Colombia ADAPTÁNDOLAS a nuestra legislación e idiosincrasia, EXTRAYENDO LO MEJOR DE ELLAS Y CORRIENDO SUS YERROS. Tal es el caso de Argentina, Austria, Sudáfrica, República Checa, el Estado de la Florida en Estados Unidos, la India, el Estado de Veracruz en México, Canadá, el Estado de Veracruz en México, Irlanda, Inglaterra o reino unido, u España QUE DESDE ANTES del 24 febrero de 2022 YA OTORGABAN exoneraciones del 100% o si no descuentos del 50% en el pago de peajes a todos sus conciudadanos con discapacidad.

Como se citó al principio de esta exposición de motivos en su numeral 4, desde el 24 febrero 2022 la Unión Europea (UE) estipuló **que sus Estados miembros podrán establecer exenciones de la obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad**.

Es más, en su momento el exsenador del período 2014-2018, doctor Ebert Bustamante fue **ponente** para primer debate del PL 046 de 2016 Senado, y **rindió ponencia positiva para primer debate**. Y esa ponencia aparecía publicada en la *Gaceta del Congreso* número 22 fechada del 30 enero de 2017. Esa ponencia otorgaba ese beneficio a personas con discapacidad, **como ponente tuvo en cuenta** la legislación comparada, **con base en** normas del Reino Unido, e Irlanda. (Ver páginas 4 y 8 de *Gaceta del Congreso* número 22 del 30 enero de 2017).

Este informe de ponencia positiva para primer debate del PL 046 de 2016, se hundió o archivó por falta de trámite legislativo ya que nunca lo colocaron en orden del día.

También en su momento la exsenadora del periodo 2018-2022, doctora, María del Rosario Guerra **FUE AUTORA** del PL número 212 de 2021 Senado, radicado 21 julio de 2021 que iba en mismo sentido de exonerar peajes a personas con discapacidad y fue publicado en *Gaceta del Congreso* 1336 del 30 septiembre de 2021. PERO hasta abril de 2022 **NUNCA LE NOMBRARON PONENTE** para primer debate en Comisión Sexta de Senado y por eso se hundió o archivó, aun a pesar de que en noviembre de 2021 las personas con discapacidad hicieron y radicaron proposiciones aditivas y modificatorias al articulado de ese PL.

15) **DESGLOSE Y UBICACIÓN EXACTA** de las normas de la Unión Europea del 24 febrero de 2022, y de los doce (12) países **QUE ANTES** de esa fecha ya lo habían hecho.

### UNIÓN EUROPEA

**Unión Europea.** En forma resumida, la Directiva UE número 362 del Parlamento Europeo y Consejo emitida el 22 febrero de 2022 modificó la Directiva UE número 1999/62 CE, estipulando **que los estados miembros** podrán establecer exenciones de la obligación de pagar peajes al vehículo que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad. **Esta directiva fue publicada** el 4 marzo de **2022** en Libro número 069 Y más adelante se explican detalladamente tres formas para descargarla de internet.

Esta directiva UE 362 de 2022, menciona dicho beneficio tanto en su articulado y en uno de sus considerandos.

El apartado 3 del artículo 2º de la Directiva número 362 de 2022, modificó el artículo 7º de la Directiva 1999/62 CE **adicionándole la letra c) al numeral 9 del mismo artículo 7º**. Y reza textualmente así.

[[“3) Los artículos 7º y 7º bis se sustituyen por el texto siguiente:

“Artículo 7º (...).

9. Los Estados miembros podrán establecer peajes o tasas por utilización reducidos, **o exenciones de la obligación de pagar peajes** o tasas por utilización para los siguientes vehículos:

(...).

- c) cualquier vehículo al que se apliquen las condiciones que se establecen en el artículo 6º, apartado 2, letras a) y b), **o que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad”]]**.

En su párrafo 16 de los considerandos de Directiva UE 362 de 2022 reza textualmente.

[[“16) Para las personas con discapacidad, puede ser importante contar con la posibilidad de utilizar carreteras sujetas a una tarificación viaria, tales como autopistas, túneles o puentes, en vez de carreteras locales dificultosas. A fin de que las personas con discapacidad puedan utilizar las carreteras sujetas a una tarificación viaria **sin una carga administrativa añadida, debe permitirse a los Estados Miembros eximir a los vehículos de las personas con discapacidad de la obligación de pagar un peaje o una tasa por utilización”]]**.

**Hay tres (3)** formas de ver y descargar esta directiva 362 de la Unión Europea, TODAS tienen en común que hay que ingresar a Google Y ESCRIBIR en su barra de búsqueda SIN COMILLAS tres frases así.

**Formas 1 y 2.** Escribir cualquiera de estas dos frases “directiva UE 362 de 2022”, o si no “DOUE-L-2022-30851”. Aparecerá como primera opción para ambas frases la página web de la BOE (boletines oficiales del Estado español), con un título llamado “DOUE-L-2022-80351 Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo”. Al dar clic en ella muestra la información en formato html de la BOE y que permite descargar automáticamente esa directiva en formato pdf (ver páginas 3 y 13 de un total de 39).

#### Forma 3.

**Paso 1.** Escribir la frase “directivas 2022 de la unión europea”. Aparecerá como tercera opción la página web de la eucyl.jcyl.es (que es información europea dada oficialmente por la Junta de Castilla y León) con un título llamado “Últimas directivas comunitarias publicadas |Información Europea”. Al dar clic en ella aparecen todas las directivas

**Paso 2.** Deben buscar y DEBEN DAR CLIC en el enlace que se llama “Directiva de la UE **publicado** por Consejo de la Unión Europea en L 069 el 4 de marzo de 2022”.

**Paso 3.** Aparece otra pantalla con la información puntual de esa Directiva 362, con la opción de descarga en formato pdf con logos oficiales de la UE (Ver páginas 5 y 15 de un total de 138 páginas).

#### Estado de la Florida y su capital la ciudad de Miami en Estados Unidos.

Antes de comenzar en Estados Unidos SOLO LAS LEYES FEDERALES aplican para los 52 Estados que conforman ese país, Y NO EXISTE ley federal que otorgue exoneración de peajes a personas con discapacidad. **Pero eso NO IMPIDE** que cada Estado de manera independiente y autónoma expida sus propias normas internas y lo haga.

Tal es el caso de la Florida que sí lo hace con los llamados Estatutos de la Florida (FS) por sus iniciales en inglés. Y este Estado exonera del pago de peajes a las personas con discapacidad **con el numeral 3 de la Subsección 338.156, de la Sección 88 del capítulo 252 de los FS** (Estatutos de la Florida).

Esa norma descrita en párrafo precedente reza textualmente así.

[[“3. **Se le permite pasar libremente a través de todas las estaciones de peaje** y en especial a los ubicados en los puentes y transbordadores dentro del Estado de la Florida **a cualquier persona con discapacidad que conduzca un vehículo especialmente equipado o adaptado para su uso y que lo haga con una licencia de conducción válida.** La discapacidad será certificada por un médico con licencia bajo el capítulo 458 o 459, **o por licencias comparables de otros Estados, o por la oficina de adjudicaciones del Departamento de veteranos de guerra.** Y con el cumplimiento de los requisitos de esta subsección **se expedirá** la tarjeta con la autorización o permiso del Departamento de Transporte para la exención del pago de peajes”]].

#### SUDÁFRICA

**Sudáfrica.** En este país mediante Resolución Nacional, expedida por el Ministerio de Transporte sudafricano, se otorga beneficio de exoneración de peajes a personas con discapacidad, y a ONG y a fundaciones de ese tipo de personas.

La resolución sudafricana número **897 del 8 agosto de 2016**, publicada en *Gaceta Reguladora* número **40189** del mismo mes y año, reza textualmente así.

“Se exonera el pago de peajes por carreteras de Sudáfrica a:

- Vehículos automotores especialmente adaptados que sean utilizados o conducidos por personas con discapacidad.
- A los vehículos que son propiedad de organizaciones no gubernamentales (ONG) y de fundaciones sin ánimo de lucro debidamente registradas **y calificadas para transportar** personas con discapacidad **con fines de salud**, bienestar o fines humanitarios, o de educación o desarrollo.

#### REPÚBLICA CHECA

La República Checa con lo estipulado **en literal (H) del numeral 3 del artículo (20.A) de la Ley número 13 de 1997** exonera pago de peajes a personas con discapacidad. Así reza textual esa norma.

“Artículo 20 A. (...).

3). Del pago de peajes **están exonerados los vehículos que:**

(...)

H) **Transporten personas con una grave discapacidad** quienes conforme a una norma legal especial dispongan del carné ZTP con

excepción de personas sordas. O carné ZTP/P si es que el propietario del vehículo es la misma persona con discapacidad o una persona de su entorno familiar”.

Los carnés ZTP y ZTP/P en República Checa son los que determinan el tipo de discapacidad de una persona y si la discapacidad es leve, moderada o grave.

**Para ratificar** que esa norma de República Checa **es verídica el 9 de mayo de 2017** el mismo cónsul de la Embajada de ese país en Colombia, doctor, IMRICH KLIMENT **vía correo electrónico** le responde e informa **al ciudadano colombiano** Alexander Meza

**QUE EFECTIVAMENTE** esa norma **exonera pago de peajes** a personas con discapacidad.

#### LA INDIA

La India en resumen tiene 2 normas, **dos de ellas** del mes de junio de 2016, y la tercera del año 1988

#### Primera norma de la India del 8 junio de 2016.

La Comisión Nacional de Autopista de la India **FUE NOTIFICADA de la Gaceta** número **585 del 8 junio de 2016 PROFERIDA** por el Ministerio de Transporte por carreteras de la India en la cual **MODIFICÓ Y ADICIONÓ las reglas** en lo concerniente a las tasas o tarifas de cobro y recaudación de peajes por carreteras nacionales de la India. **Y lo hizo adicionando la regla 11 en la fracción (II) del numeral 8 de la Gaceta número 585** del 8 junio de 2016. Y reza textualmente así.

[[“Después de la cláusula (d) **agregar como cláusula (e) a saber.**

e) **Se exonera del pago de la tarifa de Peajes** en el caso de los usuarios con vehículos mecánicos especialmente diseñados y construidos o adaptados para el uso de las personas que sufre algún defecto o discapacidad física”]].

#### Segunda norma de la India del 13 junio de 2016.

Cinco días después como consecuencia de la primera norma, el Ministerio de Transporte de la India el 13 junio de 2016 **EXPIDE la circular con referencia y número NHAI / CO / 11 / 2016 sobre la exención del pago de la tasa de peajes** en el caso de los usuarios con vehículos mecánicos especialmente diseñados y construidos para el uso de las personas que sufre algún defecto o discapacidad física”]].

#### Tercera norma de la India, del 14 octubre de 1988

**Observando detalladamente** las dos normas de junio de 2016 de la India, ya vistas anteriormente, lo que hicieron fue tomar como referente en un 95% la definición o termino llamado “transporte de inválidos” **que aparece** en el numeral 18, del artículo 2º, del capítulo 1 de la ley número 59 del 14 octubre de 1988. Esta es la ley india de vehículos motores (MV – Motors vehicules por iniciales en inglés).

Así reza textualmente esa definición en esa ley.

[[“**Transporte de inválidos.** Significa un vehículo de motor especialmente diseñado y construido, o adaptado para una persona que sufre algún defecto físico o discapacidad. **Y utilizado exclusivamente por o para dicha persona**”]].

### CANADÁ

En resumen, Canadá tiene dos normas, una del 2012 y la otra de 2002 **una exoneran** pago de peajes a las personas con discapacidad y la otra lo amplió **A las que hayan sido designadas para el cuidado de ellas.**

#### Primera norma de Canadá, expedida del año 2012.

En resumen, el 31 de septiembre de 2012 mediante gaceta Oficial de la British Columbia (BC) con referencia número BC Reg 269 **SE REGLAMENTO CON DOCUMENTO OC 614 de 2012, la exención de peajes.**

Este reglamento **AMPLÍO Y MEJORÓ** ese beneficio para las personas con discapacidad. **Permitiéndole** que los vehículos de las personas designadas como cuidadores también estén exonerados del pago de peajes.

Ese beneficio quedó estipulado en el literal (e) del numeral 2 del artículo 1° del documento OC 614 de 2012 que reza textualmente así.

[[“Que sujeto a la sección 7 **estarán exentos del pago de peajes** los vehículos de propiedad o alquilado por las personas **designadas para el cuidado** de personas con discapacidad **bajo la sección 2 de la ley de empleo y asistencia de este tipo de personas**”]].

A su vez la sección 7 de esa misma norma **especifica las condiciones y requisitos que se les piden** a las personas **que han sido designadas para el cuidado** de personas con discapacidad de Canadá.

Hay dos links para ver norma canadiense de 2012, uno en inglés y otro en español y se detalla así.

**Link 1 en inglés norma Canadá de 2012, documento O C 614 Gaceta B C reg 269 del 31 septiembre 2012.**

[http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269\\_2012](http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269_2012)

**Link 2 en español norma Canadá de 2012, documento OC 614 Gaceta BC Reig 269 del 31 septiembre 2012.**

[https://translate.google.ca/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269\\_2012&prev=search](https://translate.google.ca/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.bclaws.ca/civix/document/id/lc/statreg/269_2012&prev=search)

#### Segunda norma de Canadá expedida del año 2002

Mediante la “ley de inversión en el transporte” **aprobada** en Canadá el 31 de octubre de 2002, estipuló en los literales a) y b) de la Subsección 2 del artículo 19 de la parte 4 del capítulo 65 de esa ley, reza textualmente así.

[[“Los vehículos de personas con discapacidad están exonerados del pago de peajes”]].

**Hay 2 links** que confirman dicha información de ley canadiense de 2002, el primero está en inglés y el segundo está en español y se detallan así.

#### Link 1 en inglés con norma Canadá 2002.

[http://www.bclaws.ca/EPLibraries/bclaws\\_new/document/IDfreeside/00\\_02065\\_01](http://www.bclaws.ca/EPLibraries/bclaws_new/document/IDfreeside/00_02065_01)

#### Link 2 en español con norma Canadá 2002 exonera de peajes a personas con discapacidad.

<https://translate.google.ca/translate?hl=es&sl=en&u=https://www.treo.ca/tolls-and-fees/tolling-exemptions/&prev=search>

### ARGENTINA

**Argentina.** La Dirección Nacional de Vialidad Argentina ha expedido tres (3) normas para que las cumpla el OCCOVI cuyo equivalente en Colombia serían el INCO o el Invías. Esta Dirección de Vialidad ha expedido las Resoluciones números 1052 de 2021, la 2541 AG de 2014 y 05 de 2015.

#### RESOLUCIÓN ARGENTINA 1052 de 2021

Mediante Resolución número 1052 del 28 julio de 2021 la Dirección de vialidad, mejoró aún más la medida de exoneración de peajes ya que en su artículo 3° de parte resolutive estipuló que esa medida **SE EXTIENDE** a estaciones que operen mediante **Telepase**.

Esta Resolución 1052 de 2021 **actualizó** la Resolución 2541 de 2014, esa actualización y mejora también consistió en que dicho beneficio se otorgue íntegramente de manera digital, es decir, la persona con discapacidad podrá entregar toda la documentación escaneada. Antes de la resolución de 2021 la persona con discapacidad debía entregar documentación en forma física y presencial.

En el link siguiente permite descargar resolución argentina 1052 de 2021 y constatar que ese beneficio existe desde hace 8 (ocho) años. <https://comercioyjusticia.info/leyes-y-comentarios/peaje-regulan-exencion-de-pago-para-personas-con-discapacidad/>

#### RESOLUCIÓN ARGENTINA 2541 de 2014

Esta resolución 2541 del 5 de febrero de 2014 **CONTIENE EL REGLAMENTO** de la exención del pago de peajes para personas con discapacidad de Argentina. Esta resolución la envió la Dirección Nacional de Viabilidad al OCCOVI. Y **consta de 25 (veinticinco) artículos con su anexo.**

Así rezan los artículos 2°, 4°, 5° hasta el 16, 18, 19, 20, 21, 24 y 25 de Resolución 2541 de 2014. **Siendo los más importantes y relevantes** el 2, 4, 6, 7, 10, 15, 18, 21, 24.

[[**Artículo 2°. Ámbito aplicación.** El ámbito de aplicación de este reglamento serán las estaciones de cobro de peaje **correspondientes** a la red vial nacional **concesionada**, que se encuentren bajo la órbita de competencia del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).

**Artículo 4°. Sujetos comprendidos.** Las regulaciones contenidas en el presente instrumento serán de obligatoria observancia para las concesionarias, y aquellos usuarios de la Red de concesiones Viales Nacionales (...).

**Artículo 5°. Beneficiarios.** La exención del pago de la tarifa de peaje se otorgará a las personas con discapacidad que se acojan voluntariamente a dicha franquicia, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos por la siguiente reglamentación.

**Artículo 6°. Afectación a vehículo específico.** (...), la exención del pago de la tarifa de peaje estará vinculada a un vehículo específico en el que se traslade o sea trasladada la persona con discapacidad beneficiaria, cuyo dominio registral deberá ser individualizado al momento de tramitarse la exención, (...). Será requisito indispensable la presencia del beneficiario en el vehículo afectado en la ocasión de traspasar la barrera de la estación de peaje respectiva.

**Artículo 7°. Titularidad del vehículo.** Respecto a la vinculación establecida en el artículo precedente, no será necesario que el beneficiario sea titular y/o conductor del vehículo en el que se traslade o sea trasladado en la oportunidad de traspaso por una estación de peaje.

**Artículo 8°. Instrumentación.** El pase eximido de pago de peaje será concedido en las estaciones de peaje ante la exhibición de una credencial de “pase libre” que emitirá el Órgano de Control de Concesiones Viales.

**Artículo 9°. Oficinas para iniciar el trámite.** A fin de facilitar el diligenciamiento del “pase libre” en todas las regiones del país, aquellos usuarios que deseen gozar de dicho beneficio deberán iniciar el trámite ante las oficinas de atención al usuario de cualquiera de las concesionarias que tengan adjudicada la concesión para la explotación, administración, conservación, mantenimiento, reparación, ampliación y construcción de tramos de la Red vial Nacional.

**Artículo 10. Presencia personal requerida.** Para iniciar el trámite de solicitud de la credencial de “pase libre” será indispensable en todos los casos, la presencia de la persona con discapacidad que fuera a beneficiarse con la exención que se reglamenta por el presente.

Si el beneficiario fuere menor de edad y/o incapaz declarado, el trámite sólo requerirá la presencia del representante legal, ya sean sus padres, tutor, o curador, debiéndose acreditar en todos los casos la condición invocada.

Cuando la exención se vinculase a un vehículo bajo la titularidad del beneficiario, pero la persona autorizada a conducirlo fuera un tercero será imprescindible que esta última también concurra al trámite de la solicitud.

En el supuesto en el que el vehículo a afectarse se encuentre bajo la titularidad de un tercero, se

requerirá así mismo la presencia de dicho titular y del conductor autorizado.

**Artículo 11. Requisitos.** Los usuarios que deseen acogerse al beneficio reglamentado por el presente, deberán presentarse ante la oficina de la empresa concesionaria respectiva, con original y copia de la documentación que a continuación se detalla: (...).

Viene a continuación listado de siete (7) documentos.

**Artículo 12. Costo Administrativo.** A efectos de solventar los gastos que demande el cumplimiento del trámite administrativo regulado en este capítulo, el usuario solicitante de la exención del pago de peaje deberá abonar una suma equivalente a la escala tarifaria que surge del ANEXO al presente reglamento, según la Estación de peaje donde inicie trámite de la solicitud.

**Artículo 13. Remisión de documentación.** Una vez presentados debidamente los requisitos detallados en el artículo precedente, la empresa concesionaria REMITIRÁ la documentación recabada –papel y soporte digital de la misma– a la Subgerencia de atención al usuario y mesa de entradas del órgano de control de concesiones viales (OCCOVI), oficina que tendrá a cargo la emisión de la credencial de exención de pago de la tarifa de peaje para personas con discapacidad.

**Artículo 14. Entrega de la credencial.** Previo aviso de encontrarse concluido el trámite satisfactoriamente y disponible la credencial, los beneficiarios solicitantes deberán concurrir a la oficina de atención al usuario de la Estación de Peaje donde hayan iniciado el trámite, a los fines de retirar la credencial solicitada. Podrá acudir indistintamente cualquiera de los legitimados para solicitar su tramitación, conforme al artículo 10 del presente reglamento.

**Artículo 15. Exención del pago de peaje.** El pase eximido de pago de peaje será concedido en las estaciones de peaje a aquellos beneficiarios con discapacidad que se trasladen o sean trasladados en el vehículo individualizado a tal fin. Debiendo exhibir la credencial de “pase libre” que emitirá el órgano de control de concesiones viales (OCCOVI).

**Artículo 16. Contenido.** La credencial de “pase libre” que emitirá el Órgano de control de concesiones viales individualizará los siguientes datos.

Vienen a continuación seis (6) datos siendo uno de los más importantes el código de individualización de la credencial.

**Artículo 18. Vehículo específico.** La credencial de “pase libre” podrá ser utilizada por su portador, únicamente cuando se traslade o sea trasladado en el vehículo que haya sido individualizado a tal fin. En caso contrario, el personal peajista de la concesionaria estará habilitado a denegar el paso exento de pago en el que se traslade, debiendo exigir el pertinente pago de tarifa. De insistir

el usuario a trasponer la barrera de peaje exento de pago, se lo invitará a **suscribir** el “formulario de reconocimiento de deuda por falta de pago del peaje”, disponible en las estaciones de peaje.

**Artículo 19. Medios necesarios.** Las concesionarias **dotarán** a las estaciones de peaje de **aquellos medios que contribuyan eficazmente** a satisfacer las necesidades y aplicación del presente reglamento.

**Artículo 20. Información centralizada.** Las concesionarias deberán organizar funcionalmente sus dependencias **a fin de establecer** un soporte administrativo **integral que permita centralizar** la atención e información de los usuarios beneficiados por la exención reglamentada por el presente, **debiendo asegurar la existencia en cada** estación de peaje **de un encargado** para la atención de los mismos.

**Artículo 21. Registro de pases exentos de peaje.** De acuerdo a lo dispuesto por en los artículos 19 y 20 del presente, **al momento** de que los usuarios **exhiban** la credencial de “pase libre” en la estación de peaje respectiva, **el personal peajista** de las concesionarias **dejará asentado el Código numérico que individualice cada exención** de pago de tarifa de peaje otorgada, **en miras de llevar a cabo un debido control** de la magnitud cuantitativa y geográfica de la utilización de “pases libres” otorgados, y de contar con más elementos que permitan una progresiva mejora en la implementación del beneficio y determinar el impacto en los respectivos contratos de concesión.

**Artículo 24. Capacitación** Será responsabilidad de las concesionarias **llevar a cabo la pertinente capacitación de su personal dependiente**, a los fines de la correcta aplicación de los aspectos regulados por el presente reglamento en los que tengan incumbencia, debiendo procurar que los usuarios sean tratados de acuerdo a las estipulaciones de los reglamentos del usuario vigentes.

**Artículo 25. Sanciones.** Las concesionarias serán responsables por los incumplimientos en los que incurran respecto a lo normado por la presente regulación, siendo aplicable el régimen de infracciones y sanciones vigentes de cada concesión”]].

Al dar clic en link que viene a continuación encontraran al final del mismo los 25 artículos de Resolución 2041 de 2014.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-5-2015-242607/texto>

## **RESOLUCIÓN ARGENTINA NÚMERO 5 DE 2015**

Como consecuencia de la Resolución 2541 de 2014 de la Dirección de Vialidad, se expidió la Resolución número 5 del 28 enero de 2015, **DONDE APROBÓ** el reglamento para la exención del pago de peajes a las personas con discapacidad.

Y que esas disposiciones de dicha resolución ERA DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO para las estaciones de peaje de la Red Vial Nacionales CONCESIONADAS.

Link descarga de resolución argentina número 5 de 2015. Es <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-5-2015-242607/texto>

Así rezan artículos 1° y 3° de Resolución número 5 de 2015 de Argentina.

[[“Artículo 1°. Apruébese el “reglamento de exención del pago de peajes para personas con discapacidad” que como ANEXO forma parte integrante de la presente resolución.

**Artículo 3°** Notifíquese la presente resolución, por intermedio de la subgerencia de atención al usuario y mesa de entradas, a los entes concesionarios.

Viene a continuación un listado con los nombres e identificación de doce (12) entes concesionados que manejan estaciones de peaje y deben cumplir con esa exención”]].

## **ECUADOR**

**Ecuador**, en este país una provincia equivale a un departamento en Colombia, y se llaman gobernaciones provinciales y las normas que expiden son llamadas “ordenanzas provinciales de la gobernación de”. Ecuador NO TIENE LEY O NORMA NACIONAL, pero hay Gobernaciones Provinciales que de manera autónoma lo hacen, entre ellas la Gobernación de Pichincha y Azuay. Se identifica las siguientes normas.

### **Gobernación Provincial de Azuay en Ecuador.**

**Azuay:** En resumen, tiene dos normas expedidas, una del 2020 y la otra del 2011, **ambas otorgan descuento del 50% en pago de peajes TANTO** a personas de la tercera edad y personas con discapacidad.

Estas dos normas de Azuay tienen una pequeña diferencia como es que la del 2020 otorga ese descuento **para tasas establecidas**, mientras que la del 2011 para tarifas establecidas.

Además de lo anterior la Gobernación de Azuay NO IDENTIFICA sus ordenanzas con números ni años, sino con nombres y párrafos largos.

### **Primera norma de Azuay de 2020**

**Expidió** el 1° febrero de 2020 la ordenanza titulada [[“tercera reforma y codificación a la ordenanza que regula el sistema de gestión vial de la Provincia del Azuay”]]. Y los artículos 2° y 32 de esa ordenanza estipulan que es obligatorio otorgar 50% de descuento a personas con discapacidad en pago de peajes y rezan textualmente así:

[[“**Artículo 2°.** Ámbito de aplicación. La presente ordenanza **es de aplicación obligatoria** en todo el territorio de la provincia de Azuay.

**Artículo 32. Exenciones.** Estarán exentos del pago del cincuenta por ciento (50%) **de la tasa**

**establecida** para vehículos livianos de transporte privado, los vehículos de propiedad de las personas de la tercera edad y de las personas con discapacidad, previa presentación de su cédula de identidad o carnet de discapacidad, según sea el caso”]].

#### Segunda norma de Azuay de 2011

Azua expidió el 1° de febrero de 2011 la ordenanza titulada [[“Reforma a la ordenanza que NORMA el cobro de peaje de las carreteras: El descanso – Lumagpamba – Paute – Puente Chicty; y Lumagpamba – Gualaceo – Chordeleg – Sigsig – Matanga”]]. Y el tercer párrafo o inciso del artículo 3° de esa ordenanza estipula otorgar 50% de descuento a personas con discapacidad y de tercera edad en pago de peajes. Y reza textualmente así:

[[“**Artículo 3°. Se encuentran exonerados** del pago de las **tarifas** señaladas en el artículo 1. Los vehículos de propiedad del Gobierno provincial de Azuay (...).

Para el caso de los usuarios de la tercera edad y **discapacitados, se aplicará una exoneración del 50% de la tarifa establecida** para vehículos livianos de transporte privado, debiendo para este caso sujetarse los solicitantes a las mismas exigencias y requisitos que las leyes respectivas establezcan para sus beneficiarios, en todo lo que fuera compatible con la naturaleza del sistema de peaje”]].

#### Gobernación Provincial de Pichincha en Ecuador

En resumen, la Gobernación de Pichincha en Ecuador **ha expedido tres normas**, una del 2010, otra del 2013 y una del 2020. Que han estipulado exoneración total del 100% en pago de peajes a personas con discapacidad.

#### Primera norma de Gobernación de Pichincha la Ordenanza 009 GPP 2010

Esta ordenanza 009 GPP de 2010 **fue expedida** el 12 de noviembre 2010, publicada en el *Registro Oficial* número 401 del 11 marzo de 2011. Y así reza textualmente en su parte resolutive el título o nombre de la misma y su artículo 1°.

[[“**Título. Expedir** la ordenanza de exoneración del pago de peajes a personas con discapacidad en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

**Artículo 1°. Se exonera del pago de peajes** por servicios viales a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha **a las personas con discapacidad, (...).**

**La exención total y de carácter permanente se establece a favor** de personas con discapacidad **que acrediten** en las estaciones de recaudación su inscripción en el Registro Nacional de Discapacidades mediante el carnet que otorga el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS) y su propiedad del vehículo con la matrícula

respectiva, ya sean que conduzcan personalmente el vehículo **o sean transportados en el mismo**. La Administración y control de esta exención **estará a cargo** de la Dirección de Viabilidad del Consejo Provincial”]].

#### Segunda norma de Gobernación de Pichincha la ordenanza número 15 - CPP - 2016

Esta ordenanza 15 - CPP - 2016 **fue expedida** el 16 agosto de 2016 y en resumen le **hacen la primera reforma a la Ordenanza 009 GPP 2010**. Y así reza textualmente en su parte resolutive el título o nombre de la misma con su artículo 1 y una disposición general y final.

[[“**RESUELVE. Expedir la primera reforma** a la ordenanza de Exoneración del pago de peaje a personas con discapacidad, en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

**Artículo 1°. Sustitúyase** el inciso segundo del artículo 1° de la ordenanza por el siguiente:

**La exención total y permanente se establece a favor de un vehículo** no comercial de propiedad de la persona con discapacidad, se deberá presentar la matrícula del vehículo **a nombre** de la persona con discapacidad **o de su apoderado** y el carnet de discapacidad emitido por la autoridad competente. Para **hacer uso de la exención se deberá adquirir** el dispositivo de cobro automático

**Disposición General.** En las demás ordenanzas **donde se haga referencia** A la ordenanza de exoneración del pago de peaje a personas con discapacidad, en los caminos públicos de jurisdicción administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha **número 009 - GPP - 2010 se deberá aplicar** las disposiciones contenidas **en la presente reforma**.

**Disposición final.** (...) **Se encarga de su ejecución** al director(a) Administrativa Financiera, al director(a) de la Unidad de Gestión de Peajes y demás direcciones competentes del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha.

**Tercera norma de la Gobernación de Pichincha de exoneración de peajes.** Fue una resolución de junio de 2020.

#### Resolución Administrativa número 45 - DGSG - 20 de la Gobernación Provincial de Pichincha del 2020.

Esta resolución fue expedida el 30 de junio de 2020, y con ella **SE REGLAMENTÓ LA ORDENANZA Provincial número 11 - CP 2019- 2023 que regula el cobro de peajes en los caminos públicos** bajo la jurisdicción del gobierno autónomo descentralizado de la provincia de Pichincha.

Esta resolución 45-DGSG- 20 en sus artículos 31 y 32 **exonero del pago de peajes a personas con discapacidad**. Se transcriben textualmente esos artículos así.

[[“Artículo 31. Exoneración de vehículos a personas con discapacidad. Se exonera del pago de peaje, de personas con discapacidad, que justifiquen su derecho a la dispensa legal. Para acceder a este beneficio las personas deberán tener al menos el 30% de discapacidad, de acuerdo a la calificación y documentación entregada por la autoridad competente.

La exención total y permanente se establece a favor de solo un vehículo, no comercial, propiedad de la persona con discapacidad. Para solicitar acceso a este beneficio, el usuario deberá haberse registrado en el sistema de pago y adquirido el dispositivo electrónico de pago.

**Artículo 32. Requisitos para solicitar el beneficio por discapacidad.** Para acceder a este beneficio el usuario deberá presentar los siguientes requisitos:

- a) identificación de la persona propietaria del vehículo;
- b) matrícula del vehículo;
- c) carné de discapacidad vigente, emitido por autoridad competente; y,
- d) los demás que estime necesarios la coordinación de la autopista general Rumiñahui e intervalles.

**Si ingresan a Google y tipean** sin comillas la frase “provincias ecuador descuentos peajes discapacitados” muestra como tercera opción la página web del gobierno de pichincha con título llamado “pagina 1 de 12 resolución administrativa número 45 - DGSG - 20” que permite descargar automáticamente en formato pdf esa resolución ecuatoriana.

#### AUSTRIA

**Austria.** TIENE una ley sobre pago de peajes del año 2002 que en el apartado 2 del artículo 13 **exonera completamente del pago de peajes a personas con discapacidad**.

Esta ley austriaca se conoce como la BUNDESSTRABEN – MAUTGESETZ. En link siguiente muestra contenido con numeración de párrafos, ver el párrafo número 6.

[https://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30dbb6f5510808da44c6aee2aa34116d40a3.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKbNz0?doclang=ES&text=&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=73509&occ=first&dir=&cid=933918](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30dbb6f5510808da44c6aee2aa34116d40a3.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuKbNz0?doclang=ES&text=&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=73509&occ=first&dir=&cid=933918)

#### MÉXICO

**MÉXICO.** En este país un estado equivale en Colombia a un departamento y expiden leyes estatales

que son modificadas con decretos legislativos. Y el Estado de Veracruz que tiene 234 municipios, **es el único estado** en República mexicana, **que mediante decreto legislativo modificó** ley estatal y **otorgó 50% de descuento** en pago de casetas de peajes a todos sus conciudadanos con discapacidad, es decir, ese descuento opera únicamente a las estaciones de peaje ubicadas dentro de los 234 municipios de ese Estado.

El Estado de Veracruz lo hizo autónomamente, ya que **NO EXISTE UNA LEY FEDERAL NACIONAL** que lo establezca. La norma de ese estado es

**Decreto legislativo número 653 de 2018, del Estado Veracruz.**

Mediante este decreto el congreso Estatal **modificó y ADICIONÓ** el artículo 31 de la ley de Caminos, **otorgando un descuento de (50%)** cincuenta por ciento **en el pago de peajes** a las personas con discapacidad.

Este decreto 653 de 2018 **aparece publicado** en *Gaceta Oficial* número 278 del 12 julio de 2018 del Estado de Veracruz.

#### España

**España.** El 21 de octubre de 2020 se publicó el *Boletín Oficial* número 94 de las Cortes Generales con referencia BOCG\_D\_14\_94\_765 donde los diputados del Senado español **aprobaron de manera unánime** la proposición de ley que modifica artículo 23 de la Ley de Carreteras número 37 del 29 de septiembre de 2015 (ley 37/2015). Esa **modificación exime del pago de peajes a personas con discapacidad**.

Esa proposición pasa ahora a la Cámara Baja del Congreso de ese país, cuyo equivalente en Colombia sería la Cámara de Representantes.

Si ingresan a Google y escriben en su buscador sin comillas, la frase “BOCG\_D\_14\_94\_765”; encontrarán **como primera opción** la página web del Senado español con título llamado “Boletín Oficial de las cortes generales – Senado” que permite descargar automáticamente en formato pdf ese boletín.

Así reza textualmente la proposición de ley que modifica artículo 23 de ley de carreteras 37/2015.

[[“**Artículo único.** Se da nueva redacción al artículo 23 de la ley 37/2015, de 29 septiembre, de carreteras, que quedaría en estos términos.

**Artículo 23. Exenciones de peaje.** En el caso de que estuvieran establecidos peajes **no estarán obligados a su abono**, los vehículos de las fuerzas armadas, los de los cuerpos y fuerzas de seguridad, ni los de los servicios contra incendio. (...).

**Estarán también exentos del pago de peajes** los vehículos privados **no destinados** al transporte colectivo de viajeros que transporten o sean conducidos por personas que sean titulares de una tarjeta de estacionamiento, de acuerdo con lo

establecido en el Real Decreto 1056/2014, de 12 diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y **uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**. Asimismo, tampoco estarán obligados al abono del peaje los vehículos **destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad**, cuyos propietarios sean titulares de una tarjeta de estacionamiento de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 1056/2014 de 12 diciembre”]].

### Reino Unido e Irlanda

**Reino Unido e Irlanda.** Estos países otorgan exenciones o exoneraciones similares a todos sus conciudadanos con discapacidad, **AMBOS PAÍSES lo hacen sin necesidad de una ley.**

Y LA PRUEBA QUE LO RATIFICA Y CERTIFICA ES

En la *Gaceta* colombiana número 22 del 30 enero de 2017 muestra e indica que el exsenador 2014-2018, doctor, Everth Bustamante cuando radicó informe ponencia favorable para primer debate al PL 046 de 2016 Senado, en la parte llamada modificaciones colocó textualmente:

[[“La presente ponencia propone **realizar modificaciones** en el articulado del proyecto de ley **en los siguientes aspectos:**

En el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 **se incluye una nueva excepción** para cobro de peaje a los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por personas en situación de discapacidad (**tomando como ejemplo exenciones similares** en el Reino Unido, así como en países de la Unión Europea, entre ellos Irlanda) y las ambulancias pertenecientes a los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios”]]. (Ver página 4 de 20 de *Gaceta* colombiana número 22 del 30 enero 2017).

Con base en lo anteriormente expuesto, **se procede a sacar un gran resumen** de cómo funciona y se hace en Irlanda y reino unido, **incluyendo links** de descarga de donde se encuentran dichos beneficios.

### IRLANDA

En Irlanda sin necesidad de una ley, los vehículos especialmente adaptados para la conducción de personas con discapacidad, y los **que lleven a bordo un pasajero con discapacidad quedan exentos del pago de peajes** en cada una de las autopistas y carreteras del Estado. Y que **los operadores de las casetas EMITEN** unos pases especiales **para facilitar dicho paso exento**, y que éstos pases especiales **serán aceptados por todos los demás operadores de peaje** de Irlanda.

Las personas con discapacidad de Irlanda **para recibir** este beneficio de la exención, **deben registrar previamente** el vehículo automotor **ante los operadores de peaje y el Ministerio de Transporte de Irlanda**, con la cual al pasar por el equipo fotográfico y de registro ubicados en cada caseta de peaje **detectara que a bordo** de dicho vehículo.

Hay dos links que permiten constatar y verificar ese beneficio en Irlanda y son.

**Link 1 en inglés, de Irlanda de exoneración de personas con discapacidad de pago de peajes.**

<http://www.tii.ie/roads-tolling/tolling-information/disabled-drivers/>

Cuando abren link anterior les aparece página web con título

“Tolls exemptions for disabled drivers”.

**Link 2 en idioma inglés, de Irlanda de exoneración pago de peajes a personas con discapacidad.**

[http://www.citizensinformation.ie/en/travel\\_and\\_recreation/transport\\_and\\_disability/tax\\_relief\\_for\\_disabled\\_drivers\\_and\\_disabled\\_passengers.html](http://www.citizensinformation.ie/en/travel_and_recreation/transport_and_disability/tax_relief_for_disabled_drivers_and_disabled_passengers.html)

### INGLATERRA O REINO UNIDO

En Inglaterra o Reino Unido **sin necesidad de una ley**, las personas con discapacidad **que tienen registrados y matriculados oficialmente** sus vehículos automotores en el departamento de transporte **están exonerados del pago de peajes en ciertos cruces de ríos, puentes y túneles, SIEMPRE Y CUANDO** las personas con discapacidad **muestren al momento** de pasar por el peaje **una tarjeta o pase azul (blue badge) que es entregada** por el Departamento de Transporte de Inglaterra.

Para que una persona con discapacidad de Inglaterra **pueda recibir** dicha tarjeta o pase azul (*blue badge*) **previamente debe diligenciar y llenar** unos aplicativos y formularios **suministrados por los operadores** de los peajes, los cuales estos últimos **los hacen llegar al Departamento de Transporte** de Inglaterra. Y si la persona con discapacidad **cumple los requisitos exigidos le entregarán la tarjeta o pase azul (blue badge) de exoneración de peajes.**

**Link en idioma inglés, para confirmar que Inglaterra exonera** de pago de peajes a personas con discapacidad

<https://www.gov.uk/toll-concessions>

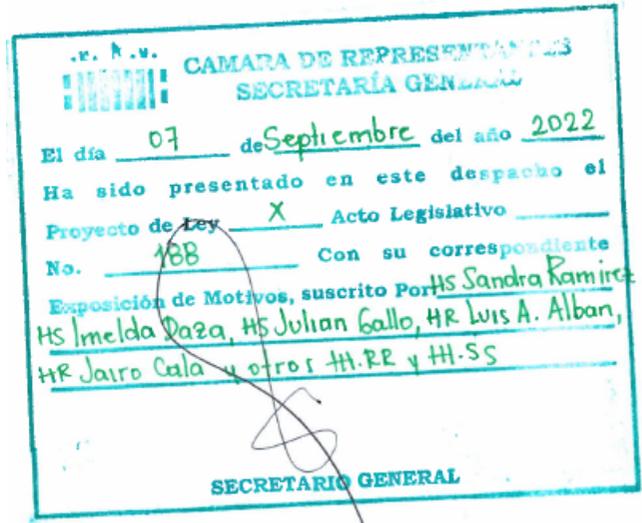
### 16) CONFLICTO DE INTERÉS O IMPEDIMENTOS DE LOS CONGRESISTAS PARA APROBAR EXONERACIÓN DEL 100% DE PAGO DE TASAS Y TARIFAS DE PEAJES A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN COLOMBIA

En un principio para la gran mayoría de los congresistas del periodo 2022 2026 **NO HABRÍA IMPEDIMENTOS, NI CONFLICTO DE INTERESES, ya QUE SE TRATA DE UNA LEY** de carácter general **PARA BENEFICIAR** a todas las personas con discapacidad, que actualmente en Colombia **son casi 3 (tres) millones de habitantes.**

Pero aun a pesar de lo anterior los únicos congresistas que deben presentar previamente sus impedimentos antes de discutir y votar este proyecto de ley, para que mediante votación les sean aprobados o rechazados esos impedimentos en las comisiones o plenarias. Y los impedimentos para estos congresistas serán:

- A) Sean propietarios o socios de concesiones viales que manejan o administran, o exploten económicamente peajes en Colombia.
- B) aquellos donde sus cónyuges o compañeros permanentes, o sus familiares o parientes más cercanos sean socios o propietarios de concesiones viales que manejan o administran, o explotan económicamente peajes en Colombia
- C) aquellos que hayan recibido donaciones o apoyos económicos por parte de concesiones viales cuando estaban en campaña electoral para haber sido elegidos congresistas tanto para la legislatura 2022 2026 como anteriores.
- D) Aquellos congresistas que están a cargo o responden económicamente por uno o varios familiares o parientes cercanos que tengan discapacidad, incluyendo menores de edad con discapacidad.

Periodo Legislatura 2022-2026



**CONTENIDO**

Gaceta número 1075 - Martes, 13 de septiembre de 2022  
 CÁMARA DE REPRESENTANTES  
 PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO **Págs.**  
 Proyecto de Acto legislativo número 185 de 2022, por el cual se otorga a Manizales la categoría de Distrito Especial Eje del Conocimiento. .... 1  
 PROYECTOS DE LEY  
 Proyecto de ley número 188 de 2022 Cámara, por medio de la cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones. .... 14