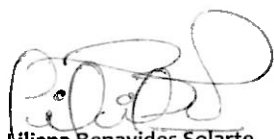


PROPOSICIÓN

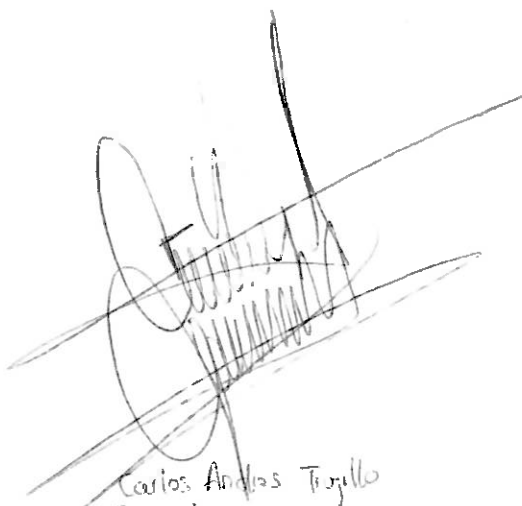
Proyecto de Ley No. 088 de 2022 Cámara – 088 de 2022 Senado “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero de 31 de diciembre de 2023”

Adiciónese al Presupuesto General de la Nación 2023, en la sección 2402, en presupuesto de inversión, 2402 “INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL” con cargo al proyecto de inversión “CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES. NACIONAL” el valor de doscientos mil millones de pesos M/cte (200.000.000.000).

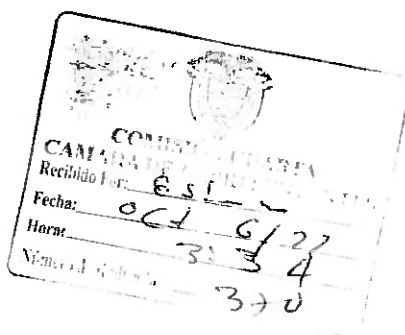
Cordialmente,



Liliana Benavides Solarte
Senadora de la Republica
Partido Conservador Colombiano



Carlos Andrés Trujillo
Senador
Partido Conservador Colombiano



JUSTIFICACIÓN

El Instituto Nacional de Vías - INVÍAS es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, habiéndose modificado su estructura mediante el Decreto 2618 de 2013, señalando como objeto:

“La ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria, secundaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte”

La red vial secundaria estuvo a cargo principalmente de la nación y de los departamentos hasta 1993. En aplicación de la Ley 105 de 1993, entre 1994 y 1998, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) descentralizó a los departamentos los kilómetros a su cargo. Según los datos recolectados y procesados por el Grupo Plan Vial Regional de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, la red secundaria asciende a 45.137 km.

A diferencia de las vías nacionales, la red vial secundaria cuenta con datos subjetivos, ya que al estar a cargo de los respectivos departamentos no hay un control ni estandarización de estos. De la totalidad de la red vial secundaria inventariada (39.615 km), el 18% están pavimentados, el 38% se encuentra construido en material de afirmado y el 25% en tierra; para el restante 19% no se ha identificado el tipo de superficie. Además, aunque solo se ha evaluado el estado del 60% de la red secundaria inventariada, se identificó que el 13% de esa red se encuentra en buen estado, el 65% en regular estado y el 22% en mal estado. En términos generales esta red secundaria presenta un estado crítico y paulatinamente ha venido deteriorándose por la carencia de mantenimiento debido a los bajos recursos de que disponen los departamentos para inversión en infraestructura vial.

RED SECUNDARIA, PRIMORDIAL EN EL DESARROLLO NACIONAL

En Colombia existen dos agendas enfocadas al desarrollo de infraestructura de transporte, las cuales están comprendidas por vías primarias y vías regionales; que a su vez se complementan entre sí.

En las primarias, principalmente se priorizan inversiones enfocadas al aumento de la competitividad del país, a la reducción de costos de transporte y a la reducción de tiempos de viaje, buscando una integración entre la economía del país y la economía internacional, por medio de la construcción de troncales, transversales y dobles calzadas.

La segunda agenda corresponde al desarrollo de la infraestructura de transporte regional, en la cual se incluye tanto la red vial secundaria, que une las cabeceras municipales entre sí y con la red vial primaria, como la red terciaria, que une las veredas de los municipios con las cabeceras municipales y entre ellas mismas. Esta infraestructura es fundamental para el desarrollo territorial en general y para el desarrollo rural en particular.

Cuando las distancias se acortan gracias a la mejora de la infraestructura de transporte, se facilita el crecimiento de las actividades económicas (industria y servicios), pues al disminuir los costos de transporte y aumentar la movilidad del capital, la internalización de la economía va estrechamente ligada con la competencia entre los sistemas urbanos - regionales - nacionales. El transporte terrestre hace parte importante de la cadena de valor y de competitividad de un país y de su industria; por tal motivo, agilizar los tiempos de llegada y de salida de la mercancía va directamente relacionado con la calidad de las vías del país.

También es de importancia tener en cuenta el transporte público de pasajeros, ya que esta modalidad se constituye como el medio de transporte preferido por los turistas dados sus bajos precios, como lo informa un estudio realizado por MOVE en apoyo con la Universidad EAFIT. Esta encuesta realizada en 13 ciudades arrojó los siguientes resultados: el 47% de los viajes turísticos se realizan a través de transporte terrestre particular, un 43% en transporte terrestre público y un 9% por vía aérea.

Uno de los principales obstáculos que ha tenido Colombia en su desarrollo económico desde que surgió como Estado soberano, ha sido su difícil topografía que ha implicado grandes esfuerzos y costos para implementar una infraestructura de transporte adecuada, especialmente su red de carreteras. El hecho de disponer de los centros de producción alejados de los puertos conlleva, de por sí, un costo muy alto para el transporte de mercancías de exportación y de materias primas de importación, que aunado al hecho de que algo más del 60% de sus carreteras secundarias se encuentren en mal estado de mantenimiento, la lleva a enfrentar serios problemas para competir con éxito en los mercados externos. El costo y la calidad de los servicios de transporte tienen una creciente relevancia para la competitividad, el desarrollo, la integración económica y la inserción dentro de un mundo globalizado.

Es por tanto oportuno recordar, que gran parte de la estrategia exportadora está relacionada con la necesidad de poseer una infraestructura adecuada y eficiente, que permita generar mayores niveles de productividad vía menores costos de transporte y servicios logísticos, los cuales generen mejores índices de competitividad y crecimiento. En el actual marco de apertura económica y globalización, se hace necesario replantear el sistema de transporte en el país, para lograr niveles de costos que hagan posible la competencia de los productos colombianos en el escenario de los mercados internacionales.

La Entidad resalta los importantes logros y avances en el desarrollo de la infraestructura de transporte durante los últimos años, no obstante, reconoce los retos que se tienen para la consolidación de los diferentes modos de transporte, relacionados con la competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia logística requeridos para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, que permitan a millones de personas del país conectarse entre las regiones para acceder a servicios y mercados nacionales y extranjeros.

Si bien se ha priorizado la red vial estratégica en las regiones, resulta necesario realizar intervenciones complementarias que permitan consolidarla con la red vial nacional, con el propósito de reactivar la economía del país, fortalecer la competitividad y afianzar la presencia del Estado a lo largo del territorio nacional. En ese sentido, durante los últimos años, a través del Instituto Nacional de Vías se han orientado esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad y niveles de servicio en corredores de comercio exterior que conectan a los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y Pacífico colombianos, a través de programas de obra pública tales como;

- “Programa de Infraestructura Vial de Integración y Desarrollo Regional” adoptado mediante documento CONPES 3261 de 2003.
- Modificado con el CONPES 3272 de 2004; “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” sobre el cual se declaró su importancia estratégica mediante el CONPES 3536 de 2008.
- “Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad” mediante documento CONPES 3706 de 2011.
- “Programa Vías para la Equidad” documento CONPES 3840 de 2015.
- “Proyecto de Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional”- CONPES 3906 de 2017.
- Programa “Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0” documentos Conpes 4039 de 2021.

Los cuales han permitido mejorar las condiciones en vías de la red vial nacional y vías departamentales y de ciudades principales a lo largo del territorio nacional. Adicionalmente, a través de la herramienta denominada Contratos Plan1, se realizaron intervenciones en la red secundaria, prioritaria para facilitar la integración regional y la conectividad de zonas apartadas con nodos dinamizadores de la economía en diferentes departamentos del país.

Estos proyectos de inversión constituyen una ruta esencial para el desarrollo productivo del país y promueve el cierre de brechas regionales; reducen los costos de transporte; facilitan la comercialización de productos; y contribuyen con el proceso de reactivación económica del país.

Dentro de las estrategias planteadas, a través del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se promueve la continuidad en el mejoramiento de la red vial no concesionada que se encuentre en afirmado, priorizando intervenciones sobre corredores incluidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y aquellos que contribuyan a la consolidación territorial. Cabe mencionar, que el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) es una herramienta de planeación estratégica del sector transporte, que se propone organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que logre conectar ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando proyectos de infraestructura de transporte que impacten la productividad y por ende la economía del país (PMTI, 2015, pg. 2).

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), contempla para una segunda década la construcción y mejoramiento de la red vial del país con el mejoramiento y mantenimiento de más de 11.298 km. De igual manera, como lo muestra el grafico Tabla 23. Redes de integración viales (segunda Década), se muestran los proyectos que el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) prioriza para para ser ejecutados.

Proyecto	Intervención	Km intervenid	Costo (Bill. COP)
NIVEL 1			
Barbacoas-Guapi	Nueva vía	120	\$ 1.08
Guap-Buenaventura	Nueva vía	220	\$ 1.98
Animas -Buenaventura	Nueva vía	155	\$ 1.40
NIVEL 2			
Corredor Centro Norte Nariño -Leva - Cubitara	Nueva vía	40	\$ 0.35
Junín-Barbacoas	Rehabilitar	45	\$ 0.41
Transversal de Caldas -La Merced - La Dorada	Pavimentación	218	\$ 0.63
Corredor de Integración del Sur - Villagarzon - Florencia	Nueva vía	95	\$ 0.86
Vía de la Diversidad - Nerva - San Vicente del Caguan	Nueva vía	208	\$ 1.72
NIVEL 3			
Ruta de la Libertad - Socha - Sacama - La Cabuya	Pavimento	68	\$ 0.41
Transversal de los Alcarabanes - Trinidad - Santa Rosaalia	Pavimentación y	100	\$ 0.44
PivC Transversal del Magdalena - Santa Rosa -	Nueva vía	90	\$ 0.52
Manatí - Salamina	Nueva vía	130	\$ 0.73
Carretera del Macizo Colombiano	Rehabilitación	270	\$ 1.46
Rosas - La Sierra - La Vega - San Sebastian - Bolívar - La			
Corredor del Manacacias - Puerto Concordia - Puerto Gaitan	Pavimentación	670	\$ 1.97
NIVEL 4			
Rancho Grande - Paez (Boyaca)	Pavimentación	63	\$ 0.55
Ruta de la Libertad - Socha - Sácama - La Cabuya	Pavimento	68	\$ 0.41
Circuito Turístico Popayan - La Plata	Mejoramiento	108	\$ 0.64
Corredor Prado - Dolores - Apujarra - Puente Cabrera -	Nueva vía	78	\$ 1.37
Conexión a la Bota Caucana - San Sebastian - Mocoa	Nueva vía	150	\$ 1.76
NIVEL 5			
Puerto Gaitan - Mani	Nueva vía	83	\$ 0.78
Trencal de los Paeces - Paez - Ioribó	Pavimentación	35	\$ 1.14
Cruce Bruselas-Chaparral-Guamo	Nueva vía	167	\$ 1.50
El Tigre-Peje-Unguia	Nueva vía	130	\$ 0.64
OTROS NIVELES			
Animas - Cartago	Pavimentación	180	\$ 0.88
Animas-Nuquí	Nueva vía	95	\$ 0.86
Conexión Norte Choco -Pavarando - Murindó	Nueva vía	70	\$ 1.10
Transversal Pauña - Otanche - Dos y Medio	Pavimento	144	\$ 1.35
TOTAL		3.920	\$ 26,89

A pesar de estos esfuerzos, y debido a la importancia estratégica, se han identificado necesidades de ampliación, mejoramiento y mantenimiento de la red secundaria de carreteras para brindar mejores condiciones de competitividad en el flujo de bienes y pasajeros y facilidades de acceso a la oferta social del Estado, especialmente, en corredores viales que han sido intervenidos a través de diferentes



programas de obra pública y que cuentan con intervenciones y necesidades que requieren ser atendidas y materializadas mediante la ejecución de obras civiles.

Adicional a las necesidades enunciadas anteriormente, proactivamente es necesario dar un espacio presupuestal en la vigencia 2023 que permita realizar inversiones enfocadas al desarrollo de la paz total en los diferentes territorios, y que además den cumplimiento a las nuevas propuestas a presentarse por parte del gobierno en el nuevo plan nacional de desarrollo, así como a los compromisos que se llegaran a adquirir por el gobierno central en los comités regionales que en gran parte involucran la atención de vías regionales.

Es fundamental que para la atención de las vías secundarias se planteen diferentes objetivos que busquen su conectividad, accesibilidad y comunicación de los centros de producción y consumo con las regiones más apartadas, para lo cual, unos de los objetivos más importantes es la obtención de los recursos humanos, tecnológicos y financieros.



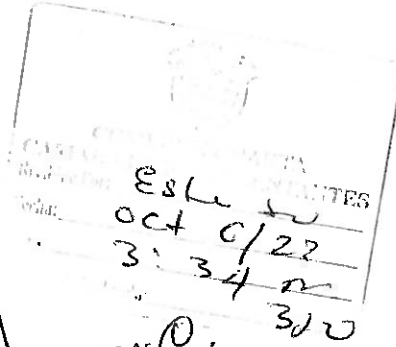
PROPOSICIÓN

Proyecto de Ley No. 088 de 2022 Cámara – 088 de 2022 Senado “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero de 31 de diciembre de 2023”

Adiciónese al presupuesto general de la nación 2023, en la sección 0214 – AGENCIA NACIONAL DE RENOVACIÓN DEL TERRITORIO ART en presupuesto de inversión 0212 “RENOVACION TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LAS ZONAS RURALES” la suma de treinta mil millones de pesos M/cte (\$30.000.000.000)

Cordialmente,

Liliana Benavides Sotarte
Senadora de la Republica
Partido Conservador Colombiano



Angelica Lozano

Efraim Cepeda

Aida Avellan

Juan Cepeda

Wilson Arias

Oscar Barreto

Maria Prieto

SENADORES: Efraim Cepeda, Liliana Benavides
Angelica Lozano, Zanny Mercedes
Wilson Arias, Juan Carlos García
Juan Cepeda, Oscar Barreto
Maria Jose Pizarro, Juan Carlos García
Aida Avellan, Miguel Barreto

Fuente de financiación:

Con el ánimo de proteger el equilibrio financiero y la lógica presupuestaria, se plantea que la fuente de financiamiento de la presente proposición encuentre asiento en el presupuesto general de la nación aprobado en primer debate. Así pues, se sugieren los siguientes rubros por su relación con la materia:

0210 MECANISMOS DE TRANSICIÓN HACIA LA PAZ A NIVEL NACIONAL Y TERRITORIAL DESDE EL SECTOR PRESIDENCIA, 3701 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL A LOS PROCESOS ORGANIZATIVOS DE CONCERTACIÓN; GARANTÍA, PREVENCIÓN Y RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS COMO FUNDAMENTOS PARA LA PAZ, 3702 FORTALECIMIENTO A LA GOBERNABILIDAD TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD, CONVIVENCIA CIUDADANA, PAZ Y POST-CONFLICTO.

JUSTIFICACIÓN

La Agencia de Renovación del Territorio (ART), fue creada mediante el Decreto Ley 2366 de 2015 y es una entidad estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, técnica y financiera, la cual entró en operación el 1 de enero de 2017, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Fue creada para coordinar la intervención de entidades nacionales y territoriales en zonas rurales afectadas por el conflicto priorizadas por el Gobierno nacional, a través de la ejecución de planes y proyectos para la renovación territorial de estas zonas, que permitan su reactivación económica, social y su fortalecimiento institucional para que se integren de manera sostenible al desarrollo del país.

Entre otros, la ART pretende disminuir la vulnerabilidad de la Población en Proceso de Reintegración/ Reincorporación frente a los riesgos de victimización y reincidencia, fortalecer la reincorporación de la población ex integrante de las FARC-EP a sus contextos sociales y económicos, reactivar económica, social y ambientalmente las zonas focalizadas por los programas de desarrollo con enfoque territorial – PDET, fortalecer las capacidades para el desarrollo territorial enmarcado en la implementación de los PDET y optimizar la medición del avance en la implementación de los PDET.

Como puede evidenciarse la ART cumple una función transversal en lo relativo a la implementación de los acuerdos de paz, como también, el desarrollo y avance en las propuestas para la mitigación de los efectos del conflicto armado.

Sin embargo, a pesar de su trascendencia, más aún para el presente gobierno, la entidad vio disminuido su presupuesto de inversión en 22.400 millones, al pasar de 46.609 millones a 24.209 millones. Así las cosas, si se compara el presupuesto de inversión 2022 con el 2023 se concluye que presentó una disminución del 48%.

En ese sentido, con miras a garantizar el correcto funcionamiento de la entidad, así como el cumplimiento de sus fines, se busca lograr un aumento de 30.000 millones en su presupuesto de inversión. Los cuales podrán provenir de otros rubros ya aprobados, relacionados con la paz. Lo anterior encuentra sustento en que la ART por su especialidad técnica podría desempeñar una labora más eficiente y así lograr un gasto con mejor retorno tanto en incidencia social como en la consecución de avances en lo que a implementación de los acuerdos de paz se refiere.

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al proyecto de ley N.º 088 de 2022 Cámara, y 088 de 2022 de Senado, "Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre del año 2023"; el cual quedará así:

ARTÍCULO NUEVO. De conformidad con el artículo 6º de la ley 2128 de 2021, incorpórese en el presupuesto de inversión del Ministerio de Minas y Energía para la vigencia 2023 en la sección 2101, los recursos totales necesarios para garantizar la entrega de subsidios al consumo de Gas Licuado de Petróleo -GLP-.

A partir de la entrada en vigor de la presente ley y hasta el 31 de diciembre de 2023, el Estado garantizará la cobertura de los subsidios al Gas Licuado de Petróleo -GLP- para todos los usuarios de los estratos 1 y 2 en los departamentos donde actualmente aplica el plan piloto, en los porcentajes de subsidio y condiciones señaladas por el artículo 3º del Decreto N.º 2195 de 2013 y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Hasta aquí el artículo propuesto

Del mismo modo:

Con el fin de dar cumplimiento al programa 2101 – 1900 – 10 "Distribución de recursos al consumo en cilindros y proyectos de infraestructura de GLP Nacional" dirigido a garantizar y ampliar el plan piloto de subsidios a consumo residencia de GLP en cilindros y tanques estacionarios para los estratos 1 y 2 en los departamentos de Nariño, Putumayo, Caquetá, Cauca, Archipiélago De San Andrés, Providencia Y Santa Catalina y Amazonas, adiciónese cien mil millones de pesos M/cte (\$100.000.000.000).

Fuente de financiación: con el propósito de atender a la responsabilidad financiera del Estado, así como al buen funcionamiento del presupuesto, se expresa que la aplicación del artículo propuesto embarga la utilización de cien mil millones de pesos M/cte (\$100.000.000.000). Los cuales se encuentran ya apropiados por el Ministerio de Minas y energía en proyecto de ley N.º 088 de 2022 Cámara, y 088 de 2022 de Senado, en la sección 2101 "ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO DOMICILIARIO DE GAS COMBUSTIBLE" que cuenta con un billón noventa y nueve mil seiscientos cinco millones cientos cincuenta y tres mil seiscientos noventa y tres pesos M/cte (1.099.605.153.693).

Atentamente,

LILIANA BENAVIDES SOLARTE

Senadora

Partido Conservador Colombiano

Robert Daza
Pedro Rios

A. L. 2021

COMISIÓN DE ASUNTOS
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Actuado Por: E. L. 2021
Fecha: OCT 6/22
Número de Expediente: 3170

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo a lo contenido en la constitución política de Colombia la cual establece:

- ✓ Art. 365: ***“es deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos”***
- ✓ Art. 366 ***“manifiesta que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población constituyen finalidades sociales del Estado..., de modo que será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades básicas insatisfechas..., y el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación”***
- ✓ Art. 368 ***“...con el fin de asegurar la prestación de los servicios públicos domiciliarios a favor de las personas de menores ingresos”.***

Es prioridad aplicar dichos postulados a los servicios públicos domiciliarios; para el caso específico del gas licuado de petróleo GLP, que es catalogado como un servicio público, el cual llega a las personas de menores ingresos, mucho antes de la entrada del gas natural, y que en la actualidad es considerado la energía de los pobres, porque su característica de portabilidad y gran poder calorífico, puede ser transportado a zonas alejadas donde no puede llegar otro tipo de combustible, se ve necesario permitir que los estratos mas bajos puedan contar con el acceso a la prestación de este servicio.

Normativamente en el año 2013 a través del decreto 2196 el ministerio de minas y energía se estableció la entrega de subsidios a los estratos 1 y 2 correspondientes hasta el 50% y 40% respectivamente del consumo básico de subsistencia que corresponde 14.6 kg de GLP.

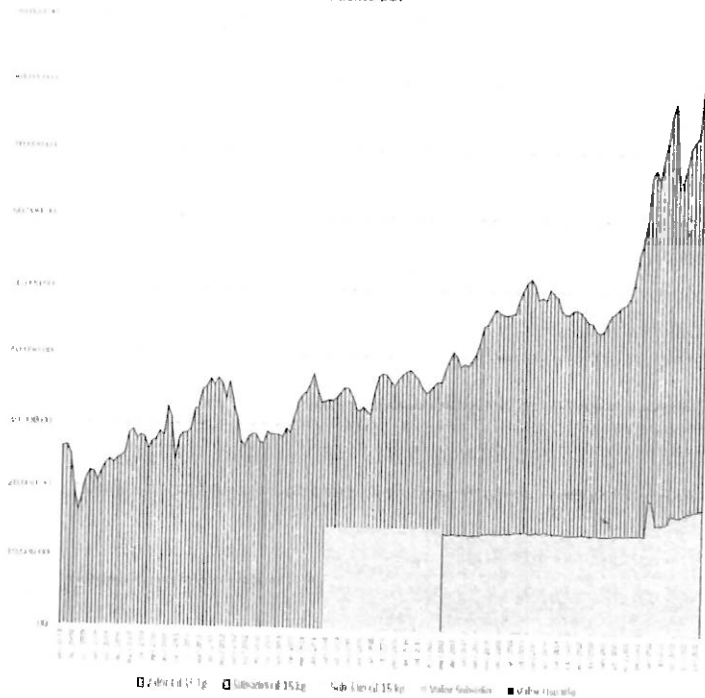
El espíritu de la norma fue trasladar el subsidio a través de un valor relativo, es decir que NO este condicionado a un valor fijo, pero durante el tiempo sucedió lo contrario, se estableció un valor absoluto y este se mantuvo durante el tiempo y hasta la actualidad, y con animo de prolongarse en el tiempo.

Como ejemplo, en el año 2014, un cilindro de 15 kg en el departamento de Nariño costaba en promedio \$33.500 y el valor del subsidio oscilaba entre \$13.000 y \$16.500 pesos dependiendo del estrato, así el usuario debía pagar alrededor de los \$18.000 pesos. Con corte al mes de Agosto de 2022, un cilindro de 15 kg en el departamento de Nariño tenía un costo de \$80.000 y el valor promedio del subsidio fue de \$ 17.770 y el usuario debía cancelar alrededor de \$62.360.

Mientras que el promedio del costo del cilindro incremento en **139%** entre el inicio del programa en el año 2014 y agosto de 2022, el valor del subsidio incrementó **14.6%** pasando de un promedio de \$15.500 a \$17.770. Esto nos muestra que mientras en el año 2014 el valor del subsidio era de un $\approx 46\%$ sobre el costo del cilindro, en la actualidad es del $\approx 22\%$ del costo del cilindro, donde refleja un valor absoluto al subsidio y no un valor relativo que subsidie realmente el consumo de subsistencia, lo cual afecta el valor del beneficio recibido por el usuario de dicho servicio público.

El siguiente gráfico muestra la evolución del costo del cilindro, frente al valor del subsidio entregado en el departamento de Nariño para un cilindro de 15 kg, donde se evidencia un incremento en el costo del cilindro durante los dos últimos años, por efectos de la economía internacional y dado que en Colombia el precio del GLP que se le reconoce a ECOPETROL como gran comercializador se encuentra regulado según la Resolución CREG-066 de 2007, con una metodología paridad exportación relacionado con una ponderación de los precios del propano y butano en Mont Belvieu.

Valor Cilindro vs Valor Subsidio en Nariño
Fuente SUI



Ante la problemática del constante incremento de precios, y la desigualdad que existe en los subsidios al GLP, el valor subsidiado en el departamento de Nariño es tan solo del 22%, en Putumayo es del 25%, en Caquetá es el 27%, en Cauca es el 31% y en Amazonas es de 36%; esto obedece a que los precios en el sur del país son más costosos por las distancias entre la planta envasadora y las fuentes de producción, adicionalmente que el GLP producido por Ecopetrol atiende cerca del 85% de la demanda actualmente y el 15% debe ser importado con un sobrecosto del 40% sobre el precio regulado de Ecopetrol.

Así las cosas, los subsidios que se han otorgado al GLP ascienden a un promedio mensual de \$4.893 millones, pero esto no cubre el 50% y 40% del valor de subsistencia de los estratos 1 y 2, por lo cual se requiere una asignación anual de \$98.863 millones para **asegurar la prestación de los servicios públicos domiciliarios en favor de las personas de menores ingresos.**

Departamento	Subsidio GLP Cilindros 2023
Nariño	64,690,200,348
Putumayo	12,629,981,341
Caquetá	11,520,150,948
Cauca	8,261,864,848
Archipiélago De San Andrés, Providencia Y Santa Catalina	1,394,810,086
Amazonas	365,779,172
Total Subsidios	98,862,786,742

Adicionalmente la Ley 2128 de 2021 “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS” no está dando cumplimiento al artículo 6, donde menciona: “Subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros. El Gobierno Nacional según la normatividad vigente, podrá otorgar subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos en la Ley 142 de 1994 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. **El monto máximo para subsidiar por usuario**

será un porcentaje del costo del consumo básico o de subsistencia definido por la UPME que no podrá superar el 50% para el estrato 1 y el 40% para el estrato 2. 14.6 kg consumo de subsistencia"

PARÁGRAFO 1. La Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros municipios del país que no cuenten con redes de gas combustible y no sea técnica o económicamente viable suministrar gas combustible por redes, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.

El estudio fue realizado por la firma VALJER ENERGY y concluye que: "Mantener un precio fijo para el otorgamiento de los subsidios por tipo de cilindro, asociado a la fecha de entrada del programa en una determinada región, sin ningún tipo de indexación el tiempo, ni factor que tenga en cuenta las condiciones del precio internacional y nacional del GLP, ha hecho que los subsidios en términos reales se hayan venido disminuyendo en el tiempo, tal es así que hoy son apenas de un 22% en promedio para el estrato 1 y de un 17% para el estrato 2, cuando legalmente y como fue al inicio del programa en cada región debían ser equivalentes al 50% para estrato 1 y 40% para el estrato 2 y a pesar del esfuerzo que se ha hecho por aumentar sus recursos año tras año".

Los subsidios al GLP no han sido prioritarios para el gobierno, han pasado 8 años de lucha para que se nivelen las condiciones de los servicios públicos domiciliarios entre el gas natural y el GLP, y han sido infructuosos los esfuerzos, a pesar de que el GLP atiende hogares rurales donde no se cuenta con vías de acceso primarias y municipios donde no es viable la implementación de redes, por eso el estudio de la firma VLAJER ENERGY concluye que: "La falta de equilibrio que existe hoy en el país entre la asignación de subsidios entre los diferentes servicios públicos domiciliarios y en especial entre el gas natural y el GLP y la prioridad que tienen los recursos para el gas natural, además de dicha priorización en proyectos de infraestructura asociada a redes de distribución de gas combustible, son la amenaza principal hoy en contra del programa de subsidio al GLP."

Se encuentra justificada la necesidad de contar con un monto para aportar al equilibrio social en el ámbito de los servicios públicos domiciliarios, así mismo se requiere no sean condicionados los subsidios a los usuarios de GLP en cilindros y se equilibren las condiciones de los servicios públicos del gas natural y de GLP, de tal manera que los hogares de menores ingresos puedan recibir efectivamente el 50% y 40% de acuerdo al estrato que pertenezca, estableciendo en el presupuesto de la nación para el año 2023 el valor de noventa y ocho mil ochocientos sesenta y dos millones, setecientos ochenta y seis mil pesos (\$ 98.862.786.742) para los subsidios en cilindros a los departamentos asignados al plan piloto, y los cuales cuentan con condiciones de necesidades básicas insatisfechas por ser atendidas.

Atentamente,

LILIANA BENAVIDES SOLARTE
Senadora
Partido Conservador Colombiano