

Bogotá, D.C.

Honorable Representante

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Presidente

Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Presente

***Referencia:** INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014"Por medio de la cual se
dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los
Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en
Colombia, y se dictan otras disposiciones"*

Reciba un cordial saludo, respetado Señor Presidente:

En cumplimiento del encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta, consistente en rendir ponencia para primer debate del proyecto de ley de la referencia, de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política y por la Ley 5ª de 1992, sometemos a consideración de los honorables congresistas el informe adjunto.

Cordialmente,

JORGE ELIECER TAMAYO MARULANDA

H. Representante a la Cámara

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN

H. Representante a la Cámara – Coordinador Ponente

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

I. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

1. Aumento de la población en centros Urbanos.

Tal y como se refiere en la exposición de motivos del proyecto de ley, Colombia viene afrontando una fuerte tendencia de urbanización. Según estudios del Banco Interamericano de Desarrollo: mientras en 1950 la población urbana constituía el 39%, en 2005 ascendía aproximadamente a 76% y se estima que, para 2020, más del 80% de la población colombiana estará localizada en las ciudades. Esto significa un crecimiento aproximado de 30% respecto a la población que hoy habita en centros urbanos.¹

Como resultado de este crecimiento urbano acelerado se desencadena una alta demanda de viajes, en su mayoría de transporte público, lo que sumado a los actuales sistemas masivos de transporte con innumerables deficiencias de cobertura, operación y calidad de servicio, han impactado negativamente a las actividades económicas en el país y a la calidad de vida de los ciudadanos.

2. Deficiencias en los actuales Sistemas de transporte masivo

Es de reconocer que el Gobierno Nacional en los últimos años ha procurado opciones seguras de movilidad, bajo principios de calidad de vida, eficiencia económica, equidad social y protección ambiental y ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo para ciudades de más de 600.000 habitantes, y está apoyando a aquéllas que tienen una población entre 250.000 y 600.000 habitantes mediante los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)²; en la realidad práctica se han evidenciado deficiencias en estos proyectos que terminan

¹ Banco Interamericano de Desarrollo. Programa de sistemas estratégicos de transporte público (SETP). Colombia (CO-11091). Perfil de proyecto (PP). 24 de marzo de 2010. Tomado de <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-L1091&lang=es>

² *Íbid* y artículo 132 de la Ley 1450 de 2011.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

causando lesiones a la calidad de vida de los ciudadanos, impactan de manera negativa a los históricos prestadores del servicio público de transporte y acrecientan la posibilidad de riesgos para las finanzas territoriales. Entre las principales situaciones problemáticas observadas con la puesta en marcha de los sistemas de transporte público, podemos destacar las siguientes:

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

3. Sistemas de Transporte pensados para garantizar la auto sostenibilidad financiera, no la calidad del servicio a los usuarios.

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

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA

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

Caso Bogotá.

Como expresara Alan Gilbert³: ***“Transmilenio: Todos lo admiran, menos los bogotanos”***. el sistema de transporte masivo TRANSMILENIO no es el mejor ejemplo de un transporte en condiciones dignas: los usuarios se ven enfrentados a retrasos en el servicio, insuficiencia de rutas, riesgos en la salud por causa de aglomeraciones (personas asfixiadas, golpeadas y tiradas al piso en horas pico), precarias medidas de evacuación de multitudes.⁴ De igual manera, las condiciones de seguridad en el sistema de transporte de la capital dejan mucho que desear. Un reciente estudio de la Personería Distrital señaló:

- Entre enero de 2009 a febrero de 2010: 925 incidentes que dejaron 320 lesionados.
- 55% de los accidentes en Transmilenio es producto de actos inseguros del operador.
- De las 85 personas atropelladas, 27% perdió la vida.
- 319 accidentes fueron por choques entre articulados y 184 por choques con terceros que dejaron, en sólo dos impactos violentos, 150 personas lesionadas.
- 200 usuarios resultaron lesionados por aprisionamiento y caídas en el sistema. Otras personas han sido afectadas por el regular estado de los pisos, barandas y otros elementos de la infraestructura; sin embargo, no hay cifras debido a que los usuarios no reclaman.
- Se evidencian actos inseguros de los conductores de los automotores:
 - Exceso de velocidad.
 - Irrespeto a las señales de tránsito.
 - Malos hábitos de los conductores.
- Precario control que la Empresa Transmilenio hace sobre los planes de prevención de accidentes de las siete empresas concesionarias del servicio.
- Los pasamanos y asideros de sujeción para que los pasajeros puedan mantenerse de pie son ineficaces cuando los buses frenan bruscamente. En una inspección realizada en noviembre se encontraron 120 heridos dejando en

³ Profesor catedrático de Geografía en University College of London, graduado en Ciencias Sociales de la Universidad de Birmingham, doctorado en Geografía del London School of Economics y doctorado en Literatura de la Universidad de Londres

⁴ Entre otros, pueden consultarse los siguientes medios: El Nuevo Siglo, 29 de abril de 2010; El Tiempo., 21 de abril de 2010; y Radio Santafe. 26 de abril y 5 de mayo de 2010.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

evidencia que los tornillos, mediante los cuales se sujetan los pasamanos y asideros, no reúnen las condiciones de calidad suficientes.

Entre las conclusiones del informe se señala: *“Al ente de control le Preocupa las condiciones técnicas de fabricación de los articulados y si éstos garantizan la integridad de los pasajeros, máxime cuando se comprobó que los pasamanos y asideros no brindan la suficiente resistencia”*.

4. Necesidad de tarifas diferenciales para población vulnerable en sistemas de Transporte masivo para todo Colombia

En el tema de tarifas, la situación es igualmente preocupante. Paul Bromberg señala que *“cualquier proyecto que en aras de ordenar el transporte termine elevando el costo para los de bajos ingresos, es un proyecto que no debería implementarse. Los expertos en el tema coinciden en que para una persona que gana el salario mínimo y que tiene gastar el 20 por ciento de ese salario en transporte público, no hay una ventaja real en la implantación del nuevo sistema. ¿En aras de qué? ¿Solo de que haya un mejor servicio? ¿De demorarse menos de ir a un sitio a otro?”*.⁵

Avances Normativos

Para personas con vulnerabilidad, hay un avance normativo; La **ley 1171 de 2007 "Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores"**, que en su **artículo 5o. Transporte Público**, ordena que **los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria.**

Para Bogotá, el **Decreto Distrital 429 de 2012** reglamenta el **Acuerdo Distrital 484 de 2011** que establece la tarifa diferencial en el Sistema Integrado

⁵ Paul Bromberg, experto en movilidad y ex alcalde de Bogotá, adscrito al Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional en http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_CAMBIO-7339149.html

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

de Transporte Público para la población con discapacidad; contempla la aplicación de un subsidio que **reduce en un 15% la tarifa de transporte público para la población en condición de discapacidad de la capital de la República**, con incrementos anuales de 5 puntos porcentuales hasta llegar al 40 % en el año 2017.

5. Contratación más transparente y con garantías para el control social.

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

Aunque una de la ventajas de este procedimiento que tiene la contratación es que todo es documental, es decir, *quedan las huellas*, también es recurrente encontrar **falta de información, altos niveles de especulación por parte de la ciudadanía, poca comunicación entre la administración y las comunidades, falta de conocimiento de los cronogramas de obra, los predios afectados, los planes de mitigación del impacto negativo de la obra, entre otros**, por lo que organizaciones como Transparencia por Colombia señalan que *“todas las informaciones, cualquiera que sea su naturaleza, han de ser accesibles a todos los participantes”*⁶, como medida para evitar incumplimientos, errores o corrupción y es, precisamente, la información pública uno de los aspectos que privilegiamos en la presente iniciativa legal.

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

⁶ Sugerencias para el trazado de un mapa de riesgos nacional sobre licitaciones públicas. Transparencia Internacional para Latinoamérica y el Caribe. Proyecto regional licitaciones públicas Transparentes. Guía diligenciada por el capítulo colombiano. Versión 2-Febrero 2002.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

*"Hacer la **contratación directa visible**. Una forma de fortalecer los controles sobre la contratación –particularmente el control ciudadano- es visibilizando la contratación directa de las entidades sometidas a la ley 80 de 1993 y, en forma más general, la contratación de las entidades excluidas del régimen de la ley. Recordemos que los diagnósticos realizados por el DNP o el Banco Mundial han insistido en la **necesidad de revisar el tema de las cuantías para contratación directa**, sugiriendo que pueden ser fijadas por el reglamento teniendo en cuenta factores como el tipo de contrato a celebrarse (de concesión, de obra pública) y variar de acuerdo a la naturaleza de la entidad contratante. El proyecto de reforma de la ley no realiza modificaciones de fondo sobre el tema, e incluso aumenta las cuantías para celebrar contratos por licitación pública, lo que aumentaría la proporción de contratos celebrados en forma directa. En consecuencia, **vale la pena proponer acciones para hacer visible la contratación directa y la contratación de las entidades no sujetas al régimen general**. Podría, entonces, pensarse en señalar un rango dentro del cual se hacen públicos la totalidad de documentos, trámites y actuaciones precontractuales y contractuales, independientemente de la clase de contrato, de las circunstancias que lo originen, etc. Dicho rango, que podría señalarse en el reglamento, tendría como techo el monto a partir del cual deba emplearse el procedimiento de la selección abreviada y como piso el 10% de la menor cuantía que corresponda a la entidad respectiva.*

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

*Sin embargo, otras iniciativas siguen sin mostrar los resultados esperados, como es el caso de la **Directiva presidencial 02 de 2007, que estableció la obligación de las entidades del nivel nacional de publicar en el sitio Web de cada entidad y en el de la presidencia**, las hojas de vida de las personas que aspiren a celebrar contratos de prestación de servicios con el Estado. En teoría, la medida busca la transparencia en la celebración de los contratos*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

*haciendo visible este aspecto de la contratación directa, pero en la práctica es inocua”.*⁷

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

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

***Artículo 2o.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; **facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.** (negrilla y subrayado fuera de texto)*

***Artículo 13.** (...) El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. (negrilla y subrayado fuera de texto).*

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

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

⁷ Transparencia por Colombia. Documento de la mesa de trabajo. Transparencia en la contratación pública: retos hacia el futuro. Mayo de 2007.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

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

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

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

Artículo 211. *La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.*

La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente. La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios.

Artículo 270. *La ley organizará las **formas y los sistemas de participación ciudadana** que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados. (negrilla y subrayado fuera de texto)*

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

*previos ni requisitos, sin autorización de la ley. **La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.*** (negrilla y subrayado fuera de texto)

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

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

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación. (negrilla y subrayado fuera de texto)

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

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

En cuanto a los desarrollos legales y normativos, encontramos:

- **Ley 73 de 1981,** *“Por la cual el Estado interviene en la Distribución de Bienes y Servicios para la Defensa del Consumidor, y se conceden unas Facultades Extraordinarias”*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

- **Ley 80 de 1993**, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- **Ley 105 de 1993**. Regula la operación del transporte público en el país, considerada como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.
- **Ley 134 de 1994**, por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.
- **Ley 190 de 1995**, *“Por la cual se dictan normas tendientes a preservar la moralidad en la administración pública y se fijan disposiciones con el fin de erradicar la corrupción administrativa. Uno de los sistemas de control que aborda el capítulo IV, literal b, hace referencia al control social como mecanismo de vigilancia de los recursos públicos”*
- **Ley 489 de 1998**, *“Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”*.
- **Ley 598 de 2000** Con el fin de lograr la modernización de la gestión contractual pública, en procura de una mayor eficiencia y transparencia en la contratación estatal, esta ley crea el Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal (SICE), el Catálogo Único de Bienes y Servicios (CUBS), y el Registro Único de Precios de Referencia (RUPR), de los bienes y servicios de uso común en la administración pública.
- **Ley 850 de 2003**, *“Por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas”*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

- **Ley 816 de 2003** *“Por medio de esta norma se apoya la industria nacional a través de la contratación pública”.*
- **Ley 1150 de 2007**, por la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.
- **Decreto 1441 DE 1982**, *“Por el cual se regula la organización, el reconocimiento y el régimen de control y vigilancia de las ligas y asociaciones de consumidores y se dictan otras disposiciones”*
- **Ley 1171 de 2007** **“Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores.”**

ARTÍCULO 1o. *OBJETO DE LA LEY.* La presente ley tiene por objeto conceder a las personas mayores de 62 años beneficios para garantizar sus derechos a la educación, a la recreación, a la salud y **propiciar un mejoramiento en sus condiciones generales de vida.**

ARTÍCULO 5o. TRANSPORTE PÚBLICO. **Los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años**, inferior a la tarifa ordinaria. “La tarifa diferencial con sus ajustes, deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.” (Negrilla fuera de texto).

- **Decreto 4881 de 2008**, reglamenta parcialmente la ley 1150 de 2007, en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes (RUP), a cargo de las cámaras de comercio y se dictan otras disposiciones (ver decreto 92 de 1998 en este capítulo).
- **Decreto 2474 de 2008**, reglamenta parcialmente la ley 80 de 1993 y la ley 1150 de 2007. Su objeto es aplicar las modalidades de selección y señala disposiciones en materia de publicidad, selección objetiva y otros aspectos relacionados con los procesos de contratación pública.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

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

- **Ley Estatutaria No. 1618 de 2013 "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad"**

Pretende garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad mediante la adopción de medidas y políticas que cuenten con enfoque de inclusión lo que permitirá eliminar toda forma de discriminación en el país por cuenta de una condición.

III. IMPACTO FISCAL

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

Frente a la tarifa diferencial propuesta, en el articulado dejamos la salvedad de que el valor de la misma será fijada por los **actores que participan directamente en los Sistemas Integrados de Transporte,** atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

**IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES AL ARTICULADO PROPUESTO
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014**

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

- **Artículo 2.**

Con el fin de garantizar en mejor forma el beneficio para todos los y las estudiantes, sin importar su edad, se propuso eliminar el límite de edad inicialmente propuesto de 25 años y en vez de este, solamente incluir que sean estudiantes hasta el nivel de pregrado universitario; toda vez que uno de postgrado se infiere que ya que posee las condiciones económicas para un transporte con tarifa normal.

Adicionalmente, se elimina del tercer inciso la expresión “*Los alcaldes y gobernadores*”; debido a que el Sistema Tarifario debe ser fijado por los diferentes actores que intervienen directamente en el mismo; como podrían ser los Gobernadores, Alcaldes Distritales y Municipales, Directores de Áreas Metropolitanas, etc.

También se modifica el párrafo transitorio, debido a que no se puede obligar a una concesión que tenga un contrato vigente; a que modifique su sistema tarifario, ya que el mismo había sido determinado sin incluir a la población objetivo de ésta iniciativa, lo que podría generar un desequilibrio económico para el concesionario.

Por último, se adiciona un párrafo en el cual se establece que el Gobierno Nacional reglamentará las condiciones en que se obtendrá el beneficio de estudiante hasta el nivel de pregrado universitario y los requisitos para su permanencia.

El artículo 2 quedará así:

Artículo 2. Tarifas diferencial Significativa. *Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público que se implementen en todo el territorio nacional establecerán una tarifa diferencial significativa para las personas en condición de discapacidad y para todos los y las estudiantes hasta el nivel de*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

pregrado universitario de los estratos 1, 2 y 3. Esta tarifa diferencial deberá ser inferior a la tarifa ordinaria.

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

El valor de la tarifa diferencial significativa se fijará, atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

Parágrafo 1°. La medida prevista en el presente artículo **podrá** ser incluida en los contratos de concesión que estén **actualmente vigente**. **En aquellos** que estén en proceso de licitación **y/o renovación de la concesión** a la entrada en vigencia de la presente Ley, **tendrán que realizar los ajustes pertinentes para garantizar la inclusión de la medida**. Esto sin afectación alguna de la tarifa al usuario definida.

Parágrafo 2°. **El gobierno nacional reglamentará las condiciones en que se obtendrá el beneficio de estudiante hasta el nivel de pregrado universitario de los estratos 1,2 y 3; y los requisitos para su permanencia.**

• **Artículo 3. Personas en condición de discapacidad.**

Teniendo en cuenta que ya la Ley Estatutaria No. 1618 de 2013 "Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad" ordena al gobierno nacional la reglamentación de la misma en todo lo relacionado con las personas con discapacidad, **y que adicionalmente la ley 367 de 1997, ya estableció como se certifica la condición de discapacidad; se propone eliminar el parágrafo que decía:**

“Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará la certificación de la condición de discapacidad para las personas que requieran los beneficios dispuestos en la presente Ley.”

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

Luego el artículo 3 quedará así:

Artículo 3. Personas en condición de discapacidad. *Para efectos del cumplimiento de lo ordenado en la presente Ley, se tomará la definición de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, o la legislación que se encuentre vigente en el momento de certificar a la persona en condición de discapacidad, a fin de otorgar los beneficios a las personas en condición de discapacidad.*

- **Artículo 5.**

Con el propósito de no obstaculizar los procesos de contratación se propone eliminar el artículo 5 que permitía a las ligas de usuarios acceder a los medios de comunicación durante los procesos de pre contractual, contractual y post contractual.

- **Artículo 6.**

Con el propósito de dar un mayor seguimiento y control por parte de la Contraloría General de la República debido a que la mayor parte de los recursos invertidos en los Sistemas Integrados de Transporte son de carácter público, se modifica el término de Contraloría Departamental por Contraloría Territorial.

- **Artículo 7**

Con el fin de lograr sistemas de transportes amigables con el ambiente se cambian los términos de energías alternativas a combustibles amigables con el ambiente.

El artículo 7 quedará así:

Artículo 7. Combustibles amigables con el ambiente. Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional, deberán iniciar la operación no menos del veinte por ciento (20%) de vehículos que se movilicen con fuentes de energía a base de combustibles amigables con el ambiente y aumentarlo gradualmente hasta completar un 100% de la flota. La misma disposición será aplicada en los casos de reposición de la flota.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

V. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 021 de 2014 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

Artículo 2. Tarifas diferenciales. Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público que se implementen en todo el territorio nacional establecerán una tarifa diferencial para las personas en condición de discapacidad y para todos los y las estudiantes hasta el nivel de pregrado universitario de los estratos 1, 2 y 3. Esta tarifa diferencial deberá ser inferior a la tarifa ordinaria.

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

El valor de la tarifa diferencial se fijará, atendiendo criterios técnicos, económicos y financieros que garanticen la sostenibilidad de la misma.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

Parágrafo 1°. La medida prevista en el presente artículo podrá ser incluida en los contratos de concesión que estén actualmente vigentes; y en aquellos que estén en proceso de licitación y/o renovación de la concesión a la entrada en vigencia de la presente Ley, tendrán que realizar los ajustes pertinentes para garantizar la inclusión de la medida. Esto sin afectación alguna de la tarifa al usuario definida.

Parágrafo 2°. El gobierno nacional reglamentará las condiciones en que se obtendrá el beneficio de estudiante hasta el nivel de pregrado universitario de los estratos 1,2 y 3; y los requisitos para su permanencia.

Artículo 3. Personas en condición de discapacidad. Para efectos del cumplimiento de lo ordenado en la presente Ley, se tomará la definición de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, o la legislación que se encuentre vigente en el momento de certificar a la persona en condición de discapacidad, a fin de otorgar los beneficios a las personas en condición de discapacidad.

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

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

Artículo 5. Sistema de consulta permanente al usuario. Las Contralorías Territoriales diseñarán e implementarán el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, según corresponda, en las ciudades o municipios de su jurisdicción.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

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

Artículo 6. Combustibles amigables con el ambiente. Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional, deberán iniciar la operación no menos del veinte por ciento (20%) de vehículos que se movilicen con fuentes de energía a base de combustibles amigables con el ambiente y aumentarlo gradualmente hasta completar un 100% de la flota. La misma disposición será aplicada en los casos de reposición de la flota.

Artículo 7. Fomento y protección a la industria nacional. Los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional.

Además, en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios para Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público no se incluirán dentro de los criterios de puntuación por protección y/o fomento de la industria nacional proponentes de origen extranjero que no cuenten con convenios de reciprocidad.

Artículo 8. Publicación de información. Será obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, publicar en la página web del Ministerio de Transporte la siguiente información:

1. Exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario.
2. Exposición detallada de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

3. Explicación detallada de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas.
4. Balances financieros de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.
5. Composición accionaria de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Artículo 9. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 021 de 2014 CÁMARA**

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

VI. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta de la Cámara, dar primer debate al Proyecto de ley No. 021 de 2014 Cámara “Por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones”, con las modificaciones propuestas.

De los Honorables Congresistas,

JORGE ELIECER TAMAYO MARULANDA

H. Representante a la Cámara

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN

H. Representante a la Cámara – Coordinador Ponente