

PROYECTO DE LEY 015 DE 2013 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 con miras a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

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

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

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

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

Artículo 3°. *Personas en condición de discapacidad.* Para efectos del cumplimiento de lo ordenado en la presente ley, están en condición de discapacidad:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Composición accionaria de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

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

De los honorables Congresistas,

CONSULTAR FIRMAS EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

I. MOVIMIENTO DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE¹[1][1]

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

En el primer trimestre del 2013, según el DANE se movilizaron en los sistemas integrados de transporte 318.311 millones de pasajeros y el promedio mensual de vehículos afiliados fue de 5.431 millones de vehículos, lo que da cuenta de la importancia que han adquirido los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia.

II. SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE Y OTROS SERVICIOS

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

Área Metropolitana de Bogotá²[2][2]

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

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

De acuerdo con el informe del DANE ¿en el primer trimestre de 2013, el servicio de transporte Transmilenio registró los siguientes resultados¿:

¿Un parque automotor en servicio de 1.385 buses troncales (promedio mensual para el trimestre), que transportó 125,8 millones de pasajeros. Esta cifra fue equivalente a 33,4% del total de pasajeros movilizados en el área metropolitana de Bogotá (377,1 millones de pasajeros). De 618 buses alimentadores*, en promedio 572 prestaron el servicio, los cuales fueron utilizados por 61,4 millones de pasajeros, aproximadamente. Con respecto al primer trimestre del año anterior, se presentó un incremento de 6,3% en el número de pasajeros transportados por el sistema. Los buses troncales representaron el 8,7% del parque automotor que prestó efectivamente el servicio en el área metropolitana. Teniendo en cuenta todo el sistema SITM (incluyendo alimentadores) esta proporción asciende a 16,4%.

Los buses zonales y complementarios que hacen parte del SITM contaron con un parque automotor de 642 buses en servicio (promedio mensual para el trimestre), los cuales fueron utilizados por 3,3 millones de pasajeros (Cuadro 1 y Tabla 5).

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

Área Metropolitana de Pereira3[3][3]

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

**CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL
IMPRESO O EN FORMATO PDF**

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

Para el primer trimestre de 2013, el sistema contó con 42 buses articulados en servicio, que correspondió al 5,8% del total del parque automotor en servicio de la ciudad, los cuales transportaron 4,3 millones de pasajeros. Así mismo, en promedio, 91 buses alimentadores prestaron el servicio, equivalentes al 12,6% del total de vehículos en servicio en toda la ciudad; estos transportaron 3,1 millones de pasajeros¿.

**CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL
IMPRESO O EN FORMATO PDF**

Área Metropolitana de Cali4[4][4]

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

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

De acuerdo con el DANE ¿En el primer trimestre de 2013, el sistema de transporte masivo MÍO contó con 149 buses troncales en servicio, que correspondieron al 8,0% del total del parque automotor en servicio del área, en los que se transportaron 19,0 millones de pasajeros. También contó con 129 buses alimentadores, que correspondieron al 7,0% del total de vehículos en servicio en la ciudad; estos transportaron 5,7 millones de pasajeros. Además, los buses especiales denominados padrones, 415 vehículos, correspondieron al 22,4% del total del parque automotor en servicio de la ciudad y transportaron 9,9 millones de pasajeros (Tabla 7).¿

CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Área Metropolitana de Medellín5[5][5]

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

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Manifiesta el DANE que: ¿Durante el primer trimestre de 2013, el promedio de vagones en servicio reportados por el Sistema Metro de Medellín fue 135, lo que equivale a una utilización de 81,8% del parque automotor y las góndolas en servicio reportadas por el sistema fueron 215 en términos de utilización el 79,9%.

En este período el Metro, SITM y Metrocable transportaron 70,9 millones de pasajeros, comparado con los 68,7 millones de pasajeros transportados en el mismo período de 2012, lo que representó un incremento de 3,2% (Cuadro 1 y Tabla 8).¿

[CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL](#)
[IMPRESO O EN FORMATO PDF](#)

Área Metropolitana de Manizales6[6][6]

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

[CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL](#)
[IMPRESO O EN FORMATO PDF](#)

De acuerdo con lo enunciado por el DANE: ¿El sistema de cable aéreo del área de Manizales prestó el servicio con 31 góndolas en promedio, las cuales transportaron 403 mil pasajeros (tabla 9, anexo 4).¿

CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Área Metropolitana de Bucaramanga7[7][7]

Para el análisis estadístico el DANE agrupó las ciudades de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta.

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Refiere el DANE que ¿El sistema de transporte masivo Metrolínea contó con 23 buses troncales en servicio, en los que transportó 3,8 millones de pasajeros.

También prestaron el servicio 100 buses alimentadores, que correspondieron a 7,9% del total de vehículos en servicio en el área; estos transportaron 2,3 millones de pasajeros. Los buses especiales denominados padrones (95 vehículos), correspondieron a 7,5% del total del parque automotor en servicio del área metropolitana y transportaron 4,3 millones de pasajeros (Tabla 10).¿

CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Área Metropolitana de Barranquilla8[8][8]

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

CONSULTAR CUADRO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

Refiere el DANE que: ¿Durante el primer trimestre de 2013, el sistema de transporte urbano Transmetro contó con 45 buses troncales, 57 buses alimentadores, 46 buses especiales llamados padrones que correspondieron en conjunto al 4,9% del total del parque automotor en servicio del área metropolitana. En total, en Transmetro se transportaron 7,2 millones de pasajeros (Tabla 11).¿

CONSULTAR GRÁFICO EN ORIGINAL

IMPRESO O EN FORMATO PDF

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

III. CONTEXTO

Nuestro país viene afrontando una fuerte tendencia de urbanización. Según estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, mientras en 1950 la población urbana constituía el 39%, en 2005 ascendía aproximadamente a 76% y se estima que, para 2020, más del 80% de la población estará localizada en las ciudades.

Esto significa un crecimiento aproximado de 30% respecto a la población que hoy habita en centros urbanos⁹[9][9].

Entre los resultados de este crecimiento urbano se cuenta la alta demanda de viajes, en su mayoría de transporte público. Al mismo tiempo, como consecuencia se deriva el incremento desorganizado de unidades de transporte público inapropiadas a niveles que superan las posibilidades de modernización y ampliación de la infraestructura vial y, con ello, la consiguiente congestión del tránsito y el deterioro de las condiciones ambientales.

Es apenas lógico comprender que todo este contexto influye de manera negativa en la calidad de vida de los ciudadanos y en la eficiencia de las actividades económicas.

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

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

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

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

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

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

El sistema de transporte masivo no es el mejor ejemplo de un transporte en condiciones dignas: los usuarios se ven enfrentados a retrasos en el servicio, insuficiencia de rutas, riesgos en la salud por causa de aglomeraciones (personas asfixiadas, golpeadas y tiradas al piso en horas pico), precarias medidas de evacuación de multitudes¹¹[11][11]. De igual manera, las condiciones de seguridad en el sistema de transporte de la capital dejan mucho que desear. Un reciente informe 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 solo dos impactos violentos, 150 personas lesionadas.

¿ 200 usuarios resultaron lesionados por aprisionamiento y caídas en el sistema. Otras personas han sido afectadas por el regular estado de los pisos, barandas y otros elementos de la infraestructura; sin embargo, no hay cifras debido a que los usuarios no reclaman.

¿ Se evidencian actos inseguros de los conductores de los automotores.

¿ Exceso de velocidad.

¿ Irrespeto a las señales de tránsito.

¿ Malos hábitos de los conductores.

¿ Precario control que la Empresa Transmilenio hace sobre los planes de prevención de accidentes de las siete empresas concesionarias del servicio.

¿ Los pasamanos y asideros de sujeción para que los pasajeros puedan mantenerse de pie son ineficaces cuando los buses frenan bruscamente. En una inspección realizada en noviembre se encontraron 120 heridos dejando en evidencia que los tornillos, mediante los cuales se sujetan los pasamanos y asideros, no reúnen las condiciones de calidad suficientes.

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

El tema de tarifas es igualmente preocupante. Paul Bromberg señala que *¿cualquier proyecto que en aras de ordenar el transporte termine elevando el costo para los de bajos ingresos, es un proyecto que no debería implementarse. Los expertos en el tema coinciden en que para una persona que gana el salario mínimo y que tiene que 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? ¿12[12][12].*

De igual manera, cabe señalar la necesidad de revisar los temas de sostenibilidad. Expertos consideran que la autosostenibilidad del sistema es imposible. Las autoridades han hablado de una autosostenibilidad que no se da en la mayoría de sistemas de transporte público de otros países. Por el contrario, cuentan con subsidios por parte del Estado, el cual debe promover una adecuada movilidad, sobre todo en los sectores más populares¹³[13][13].

La descripción del contexto anterior deja claros fuertes argumentos que sustentan la necesidad de que la legislación entre a regular con mucho más detalle

las nuevas propuestas para el transporte público en las ciudades colombianas, mas 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?* 14[14][14], como medida para evitar incumplimientos, errores o corrupción y es, precisamente, la información pública uno de los aspectos que privilegiamos en la presente iniciativa legal.

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

¿Hacer la contratación directa visible. Una forma de fortalecer los controles sobre la contratación ¿particularmente el control ciudadano? es visibilizando la contratación directa de las entidades sometidas a la Ley 80 de 1993 y, en forma más general, la contratación de las entidades excluidas del régimen de la ley. Recordemos que los diagnósticos realizados por el DNP o el Banco Mundial han insistido en la necesidad de revisar el tema de las cuantías para contratación directa, sugiriendo que pueden ser fijadas por el reglamento teniendo en cuenta factores como el tipo de contrato a celebrarse (de concesión, de obra pública) y variar de acuerdo a la naturaleza de la entidad contratante. El proyecto de reforma

de la ley no realiza modificaciones de fondo sobre el tema, e incluso aumenta las cuantías para celebrar contratos por licitación pública, lo que aumentaría la proporción de contratos celebrados en forma directa. En consecuencia, vale la pena proponer acciones para hacer visible la contratación directa y la contratación de las entidades no sujetas al régimen general. Podría, entonces, pensarse en señalar un rango dentro del cual se hacen públicos la totalidad de documentos, trámites y actuaciones precontractuales y contractuales, independientemente de la clase de contrato, de las circunstancias que lo originen, etc. Dicho rango, que podría señalarse en el reglamento, tendría como techo el monto a partir del cual deba emplearse el procedimiento de la selección abreviada y como piso el 10% de la menor cuantía que corresponda a la entidad respectiva.

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

Sin embargo, otras iniciativas siguen sin mostrar los resultados esperados, como es el caso de la Directiva presidencial 02 de 2007, que estableció la obligación de las entidades del nivel nacional de publicar en el sitio web de cada entidad y en el de la presidencia, las hojas de vida de las personas que aspiren a celebrar contratos de prestación de servicios con el Estado. En teoría, la medida busca la transparencia en la celebración de los contratos haciendo visible este aspecto de la contratación directa, pero en la práctica es inocua¿. 15[15][15].

IV. DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

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

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

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

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

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

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

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

V. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

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

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

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

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.*

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

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

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

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.*

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

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.*

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 previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

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

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

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

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

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¿

¿ Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

¿ Ley 105 de 1993. Regula la operación del transporte público en el país, considerada como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

¿ Ley 134 de 1994, por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.

¿ Ley 190 de 1995, por la cual se dictan normas tendientes a preservar la moralidad en la administración pública y se fijan disposiciones con el fin de erradicar la corrupción administrativa. Uno de los sistemas de control que aborda el Capítulo IV, literal b), hace referencia al control social como mecanismo de vigilancia de los recursos públicos.

¿ Ley 489 de 1998, por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

¿ Ley 598 de 2000 con el fin de lograr la modernización de la gestión contractual pública, en procura de una mayor eficiencia y transparencia en la contratación estatal, esta ley crea el Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal (SICE), el Catálogo Único de Bienes y Servicios (CUBS), y

el Registro Único de Precios de Referencia (RUPR), de los bienes y servicios de uso común en la administración pública.

¿ Ley 850 de 2003, por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas.

¿ Ley 816 de 2003, por medio de esta norma se apoya la industria nacional a través de la contratación pública.

¿ Ley 1150 de 2007, por la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.

¿ Decreto 1441 de 1982, por el cual se regula la organización, el reconocimiento y el régimen de control y vigilancia de las ligas y asociaciones de consumidores y se dictan otras disposiciones.

¿ Decreto 4881 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 1150 de 2007, en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes (RUP), a cargo de las cámaras de comercio y se dictan otras disposiciones (ver Decreto 92 de 1998 en este capítulo).

¿ Decreto 2474 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. Su objeto es aplicar las modalidades de selección y señala disposiciones en materia de publicidad, selección objetiva y otros aspectos relacionados con los procesos de contratación pública.

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

VI. IMPACTO FISCAL

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

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

De los honorables Congresistas,

CONSULTAR FIRMAS EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

De los honorables Congresistas,

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 20 de julio del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 015 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *Gloria Stella Díaz Ortiz* y los honorables Senadores *Carlos Alberto Baena* y *Manuel Antonio Virquez*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

015/2013 C SISTEMAS INTEGRADOS TRANSPORTE

Proyectos de Ley - [Proyectos en Curso](#)

Autor: Administrador

Viernes, 23 de Mayo de 2014 11:11

No. DE PROYECTO:	Cámara: 015/2013 C	Senado: 0
	Origen: CÁMARA	Tipo: Ordinaria
TÍTULO:	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	
Fecha de radicación	Cámara: Julio 20 de 2013	Senado:
MATERIA:	SISTEMAS INTEGRADOS TRANSPORTE	
AUTOR:	H.S. - CARLOS A. BAENA LOPEZ, H.S. - MANUEL A. VIRGUEZ	
	Comisión:	Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones
	Publicación Gaceta del Congreso:	Proyecto, Gaceta No. 517/13
ESTADO ACTUAL:	TRÁNSITO A COMISIÓN	
OBSERVACIONES:	No hay Ponentes en la Cámara	
	No hay Ponentes en el Senado	