



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)  
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 996

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de diciembre de 2013

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Iniciativa del honorable Senador Mauricio Lizcano, que por competencia fue asignada a la Comisión Sexta del Senado de la República dentro de la cual su Mesa Directiva tuvo a bien asignarla al suscrito para rendir la ponencia que a continuación someto a estudio y discusión.

Las modificaciones realizadas y contenidas en este informe versan sobre la ampliación del objeto que inicialmente se había contemplado, puesto que la iniciativa, primero se refería únicamente a los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros entendiéndose conductores de taxi; en mérito de la importancia y pertinencia del desarrollo desde la generalidad del transporte público, no es viable excluir las diferentes modalidades de transporte que se ofrecen en el territorio nacional.

#### CONTEXTO

Dentro del marco de acciones y estrategias diseñadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, derrotero del plan de Gobierno del señor Presidente, Juan Manuel Santos Calderón, se tiene como meta frenar la informalidad laboral que obstaculiza el mejoramiento de la calidad de vida y la optimización en términos productivos y económicos de las empresas colombianas, consolidando una cultura de formalización hacia la prosperidad democrática.

Esa misma informalidad laboral por la que la mayoría de los conductores del servicio público ven vulnerado su derecho a permanecer en el empleo, derecho traducido en la expectativa cierta de estabilidad, a obtener los correspondientes beneficios salariales y prestacionales, al establecimiento de una jornada con el máximo de horas permitidas, el pago de un salario igual a trabajo igual y, en consecuencia, se ven obligados al desarrollo de su labor en horarios extenuantes y hacer parte de la llamada “guerra del centavo”.

Ponerle talanquera a esa informalidad no solo será insumo para la prosperidad democrática en temas laborales y un éxito en las prerrogativas ya mencionadas, sin duda, también será gran contribución al propósito de convertir la Seguridad Vial en tema prioritario de la política pública y abono para su fructífera ejecución; no es capricho del legislador requerir que la idoneidad del conductor o de quien aspira a serlo sea demostrada, algo hay que tener presente y es que el desarrollo mismo del contrato de transporte se desempeña con la observancia ineludible del principio de seguridad en la prestación del servicio, máxime cuando son vidas las que se confían a un conductor, entonces allí la necesidad de formación y capacitación académica en la prestación del servicio, y la exigencia de una cultura de cero infracciones y multas de tránsito juegan un papel predominante; para materializar el cumplimiento del principio, no solo en términos de seguridad vial de los usuarios del servicio sino también en términos de seguridad personal en tanto se exija una vinculación formal de los conductores a empresas de transporte desde las cuales se podrá ejercer el control, la verificación del cumplimiento del servicio en términos de calidad y pertinencia, por lo que ha de ser también una de las soluciones y freno al crecimiento alarmante de paseos millo-

narios y demás delitos que aprovechando la decisión del usuario de optar por el transporte público para realizar sus desplazamientos generan desconfianza y preocupación sobre su uso.

### OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene como objetivo principal dotar al ordenamiento jurídico de una ley contentiva de criterios para la contratación laboral de las personas dedicadas al oficio de conductores de transporte público y la formalización de su labor.

Se busca con la iniciativa, el cumplimiento de garantías mínimas de seguridad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte público, al establecer como obligatoria la acreditación de la idoneidad y preparación de los conductores; la materialización de funciones de control y vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), sobre las empresas habilitadas y los conductores afiliados a ellas respecto al cumplimiento de los requisitos de acreditación de formación para la prestación del servicio, la existencia de vinculación laboral legal y el cumplimiento de las exigencias que en materia laboral se desprenden de un contrato, tanto para el trabajador como para el empleador, en este caso los conductores que prestan el servicio de transporte público en el territorio nacional, se pretende que puedan tener seguridad social, un salario y demás prerrogativas contempladas en el ordenamiento jurídico.

### MARCO LEGAL

Diversas disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano sirven como sustento normativo para esta iniciativa:

En relación con el **Carácter de Servicio Público del Transporte** bajo la regulación del Estado, facultado para exigir el cumplimiento y verificación de requisitos y disposiciones que considere necesarias para la operación del servicio en condiciones de seguridad, calidad y accesibilidad, tenemos la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto 171 de 2001.

*“Numeral 2, artículo 3º, Ley 105 de 1993. (...) 2. Del Carácter de Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es 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 (...)”.*

Referente al tema de **Capacitación de conductores**, señalan la necesidad de que los conductores de servicio público reciban capacitación y obtengan certificación en los temas referentes a la prestación del servicio de transporte público, así lo consagra en primer lugar la Ley 769 de 2002 CNTT, modificada posteriormente por el artículo 196 del Decreto 019 de 2012, que literalmente señala:

*“Artículo 196, Decreto 019 de 2012. (...) Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.”.*

La capacitación mencionada debe ser entendida como adicional a los requisitos exigidos para la obtención de una licencia de conducción, sin olvidar lo mencionado en las Bases para el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en el mismo sentido:

*“Desarrollo de competencias y Formalización para la Prosperidad*

*La ruta hacia la formalización pasa por el desarrollo de competencias laborales específicas, generadas a través del sistema de formación para el trabajo, con el fin de cubrir las necesidades de corto plazo. Para hacer seguimiento a este propósito se fomentará el uso de la certificación de competencias laborales”.*

Y Finalmente en relación al derecho de la **formalización laboral de los conductores y el derecho a la seguridad social**, la Ley 336 de 1996 señala:

*“Artículo 34. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.*

*Artículo 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.*

*La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes”.*

De lo anterior se desprende el deber del legislativo de establecer un marco de acción en la vinculación y los requisitos exigibles para la contratación de los conductores de servicio público.

### Proposición:

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado, se dé primer debate al **Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado**, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones, con el pliego de modificaciones propuesto a continuación.

Cordialmente,

*Honorable Senador Plinio Olano Becerra,*

Ponente.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO**

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

El título del proyecto se modifica eliminando la expresión: “individual de pasajeros”; el título del proyecto quedará así:

Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, *por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público y se dictan otras disposiciones.*

El artículo 1° del proyecto se modifica eliminando la expresión “individual de pasajeros”; el artículo 1° quedará así:

**Artículo 1°.** *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto establecer las modalidades de contratación para los conductores que prestan el servicio de transporte público en el territorio colombiano.

El artículo 2° del proyecto se modifica incluyendo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, se elimina la palabra “locales” y la expresión “individual de pasajeros”, en su lugar aparecerá la palabra “público”; el artículo 2° quedará así:

**Artículo 2°.** **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, **a la Superintendencia de Puertos y Transporte**, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público.

El artículo 3° del proyecto es modificado incluyendo el título del artículo, y definiciones nuevas; el artículo 3° quedará así:

**Artículo 3°.** **Definiciones.** Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**ACTIVIDAD TRANSPORTADORA.** **Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.**

**TRANSPORTE PÚBLICO.** **Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contra-prestación económica.**

**TRANSPORTE MASIVO.** **Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.**

**TRANSPORTE DE CARGA.** **Aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.**

**TRANSPORTE DE CARGA ESPECIAL O EXTRADIMENSIONADO.** **Aquel destinado a la movilización de carga extradimensional o aquella carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.**

**TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL.** **Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.**

**TRANSPORTE INTERMUNICIPAL.** **Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para movilizarse de un municipio a otro.**

**TRANSPORTE ESPECIAL.** **Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, ya sean estudiantes, asalariados, turistas, o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.**

**SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.** **Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.**

**SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS.** Es aquel que se presta

bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**OPERADOR O EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO.** Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

**EMPRESA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS.** Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que se dedica a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

**VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO.** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

**BUS.** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

**BUSETA.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

**CONDUCTOR.** Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.

**CAMIÓN.** Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

**MICROBÚS.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

**PASAJERO.** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

**TAXI.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

El artículo 4° del proyecto se cambia redacción del numeral 1 incluyendo postulación del conductor, se elimina la expresión “individual de pasajeros”, el numeral 3 se redacta en el párrafo nuevo, se cambia la palabra “bien” y en su lugar aparecerá la palabra “vehículo”; el artículo 4° quedará así:

**Artículo 4°. Modalidades de contratación.** Para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público, se establecen las siguientes modalidades:

1. Contrato laboral suscrito entre el conductor **postulado por el propietario del vehículo y la empresa de transporte público.**

2. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte **público habilitada y a la cual prestará el servicio el conductor en uno de los vehículos afiliados a dicha empresa.**

**Parágrafo.** En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse dentro de las modalidades contempladas en este artículo.

Los artículos 5°, 6° y 7° del proyecto se redactan en un solo artículo, que será el artículo 5°, el artículo 5° quedará así:

**Artículo 5°. Requisitos Exigibles.** Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, y sin importar en cuál de las tres modalidades mencionadas en el artículo inmediatamente anterior se desarrolle la contratación del conductor de servicio de transporte público, se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. **Que exista contrato laboral entre la empresa y el conductor.**

2. **Todo conductor de servicio de transporte público o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.**

3. **Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.**

4. **La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.**

Se corrige numeración posterior del articulado.

El artículo 8° del proyecto pasará a ser el artículo 6°, se modifica eliminando la frase final del primer inciso, se incluye un segundo inciso y se modifica la redacción en los párrafos; el artículo 6° quedará así:

**Artículo 6°. Tarjeta de control.** La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 29 del Decreto 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público y la entrega de los siguientes documentos:

**1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.**

**2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.**

**3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.**

**4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.**

**5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.**

**6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT).**

**Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de transporte. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.**

**Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.**

**Parágrafo 4°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.**

El artículo 9° del proyecto se elimina.

Se corrige numeración posterior, el artículo 10 del proyecto pasa a ser el artículo 7°; se agrega título, se cambia la expresión “esta modalidad” por “el servicio de transporte público”; el artículo 7° quedará así:

**Artículo 7°. *Estrategias de seguridad.*** Las autoridades de transporte podrán destinar un porcentaje de lo recaudado por concepto de multas de tránsito, para la inversión en estrategias de seguridad de conductores que presten el servicio de transporte público y para los usuarios; privilegiando para el efecto sistemas tecnológicos que permitan en tiempo real lograr la ubicación de los vehículos. **Dicha destinación** se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

El proyecto tiene error de numeración en su articulado, no se encontró artículo 11.

El artículo 12 del proyecto se elimina.

Se incluye artículo nuevo, el cual será el artículo 8°; el artículo 8° quedará así:

**Artículo (Nuevo) 8°. *Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento.*** En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Se corrige numeración posterior, el artículo 13 del proyecto pasa a ser el artículo 9°; el artículo 9° quedará así:

**Artículo 9°. *Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Honorable Senador *Plinio Olano Becerra*,  
Ponente.

#### **TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 SENADO**

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. *Objeto de la ley.*** La presente ley tiene por objeto establecer las modalidades de contratación para los conductores que prestan el servicio de transporte público en el territorio colombiano.

**Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.*** Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público.

**Artículo 3°. *Definiciones.*** Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**ACTIVIDAD TRANSPORTADORA.** Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno

o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**TRANSPORTE PÚBLICO.** Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

**TRANSPORTE MASIVO.** Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

**TRANSPORTE DE CARGA.** Aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

**TRANSPORTE DE CARGA ESPECIAL O EXTRADIMENSIONADO.** Aquel destinado a la movilización de carga extradimensionada o aquella carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

**TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

**TRANSPORTE INTERMUNICIPAL.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para movilizarse de un municipio a otro.

**TRANSPORTE ESPECIAL.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, ya sean estudiantes, asalariados, turistas, o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

**SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte le-

galmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

**SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**OPERADOR O EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO.** Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

**EMPRESA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS.** Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que se dedica a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

**VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO.** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

**BUS.** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

**BUSETA.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

**CONDUCTOR.** Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.

**CAMIÓN.** Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

**MICROBÚS.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

**PASAJERO.** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

**TAXI.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

Artículo 4°. *Modalidades de contratación.* Para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público, se establecen las siguientes modalidades:

1. Contrato laboral suscrito entre el conductor postulado por el propietario del vehículo y la empresa de transporte público.

2. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte público habilitada y a la cual prestará el servicio el conductor en uno de los vehículos afiliados a dicha empresa.

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse dentro de las modalidades contempladas en este artículo.

Artículo 5°. *Requisitos exigibles.* Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, y sin importar en cuál de las tres modalidades mencionadas en el artículo inmediatamente anterior se desarrolle la contratación del conductor de servicio de transporte público, se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Que exista un contrato laboral entre la empresa y el conductor.

2. Todo conductor de servicio de transporte público o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.

3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.

4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.

Artículo 6°. *Tarjeta de control.* La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 29 del Decreto 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.

2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.

3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.

4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.

5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.

6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SP y T).

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de transporte. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

Artículo 7°. *Estrategias de seguridad.* Las autoridades de transporte podrán destinar un porcentaje de lo recaudado por concepto de multas de tránsito, para la inversión en estrategias de seguridad de conductores que presten el servicio de transporte público y para los usuarios; privilegiando para el efecto sistemas tecnológicos que permitan en tiempo real lograr la ubicación de los vehículos. Dicha destinación se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 8°. *Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento.* En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Artículo 9°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Honorable Senador *Plinio Olano Becerra.*

Ponente.

**INFORME PONENCIA PARA PRIMER  
DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 84 DE 2013 SENADO**

*por medio de la cual se obliga la certificación de compatibilidad de las actividades que se desarrollarán con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) para el licenciamiento ambiental y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá D. C., 3 de diciembre de 2013

Honorable Senadora

MARITZA MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL

Presidenta Comisión Quinta

Senado de la República

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 84 de 2013 Senado**, por medio de la cual se obliga la certificación de compatibilidad de las actividades que se desarrollarán con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) para el licenciamiento ambiental y se dictan otras disposiciones.

Respetada señora Presidenta:

En cumplimiento de la honrosa designación que la Mesa Directiva de la Comisión Quinta del honorable Senado de la República nos hiciera, de la manera más atenta, por medio del presente escrito, en cumplimiento de artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto del asunto, de origen parlamentario.

*Félix José Valera Ibáñez, Héctor Julio Alfonso López, honorables Senadores.*

**1. TRÁMITE DEL PROYECTO**

El **Proyecto de ley número 84 de 2013 Senado**, por medio de la cual se obliga la certificación de compatibilidad de las actividades que se desarrollarán con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) para el licenciamiento ambiental y se dictan otras disposiciones, corresponde a iniciativa de autoría del honorable Senador Iván Leónidas Name Vásquez, la cual nos fue asignada con el objeto de realizar el estudio y formulación de Ponencia para primer debate ante la Comisión Quinta del Senado.

**2. OBJETO DEL PROYECTO**

Este proyecto que se presenta al honorable Congreso de la República tiene como objeto principal asegurar el uso de los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA), como uno de los instrumentos de planificación del ordenamiento y del desarrollo territorial que deben tenerse en cuenta para el licenciamiento ambiental, lo que conlleva a mayor congruencia en la planificación y uso de las herramientas existentes en el Sistema Nacional Ambiental (SINA).

**3. MARCO NORMATIVO**

**Constitucional**

Artículo 8º. La obligación del Estado y de las personas de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Artículo 79. El derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano; la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo; y el deber del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro efectivo de estos fines.

Artículo 80. La obligación del Estado de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados; y cooperar con otras naciones en la protección de los ecosistemas en las zonas fronterizas.

Son claros los mandatos de nuestra Constitución Política, en cuanto impone obligaciones al Estado para la protección del medio ambiente, no solo el Estado tiene esta obligación también todas las personas deben propender por mantener una relación armónica con la naturaleza; es derecho de todas las personas gozar de un medio ambiente sano y tanto estas como el Estado deben buscar la creación de las condiciones necesarias para su goce adecuado.

**Legal y Reglamentario**

De acuerdo a la Ley 99 de 1993; que definió la organización del Sistema Nacional Ambiental y sus principales herramientas y conceptos para su operación.

Los instrumentos de planificación de ordenamiento y de desarrollo territorial pueden clasificarse en políticas, instrumentos técnicos, coordinación, participaciones, jurídicos y normativos, económicos y financieros. Estos se presentan como Herramientas Técnicas que facilitan la Gestión Ambiental, los procesos de Planeación Regional y Municipal, y los mecanismos que faciliten su ejecución, seguimiento, control, evaluación, monitoreo, ajuste y/o retroalimentación.

Para poder desarrollar de manera eficiente las competencias y funciones ambientales, con unos procedimientos definidos y unas instancias idóneas se presentan a diferentes niveles los Instrumentos técnicos; **el principal orientador a nivel nacional de la gestión ambiental pública es la Política Nacional Ambiental y las líneas del Plan Nacional de Desarrollo** así; la Política Nacional Ambiental se concreta en cada Plan Nacional de Desarrollo. Las Políticas Ambientales Sectoriales o los lineamientos de Política vigentes (Min ambiente) se definen en:



- Política de Ordenamiento Integrado y Desarrollo Sostenible de las Zonas Costeras
- Política Nacional de Biodiversidad
- Política para la Gestión de la Fauna Silvestre
- Política de Bosques
- Política para la consolidación del Sistema Nacional de áreas protegidas
- Política de Educación Ambiental
- Política para la formación ciudadana en la Gestión Ambiental
- Política de producción más limpia
- Política para la Gestión Integral de Residuos Sólidos
- Política Nacional de Manejo Integral de Residuos Sólidos
- Lineamientos de Política para el Uso y Manejo de Plaguicidas
- Lineamientos para la Política de Ordenamiento Ambiental del Territorio
- Lineamientos Ambientales para la Gestión Urbano-Regional en Colombia
- Lineamientos de Política para el Manejo Integral del Agua
- Lineamientos de Política para Humedales Interiores en Colombia
- Lineamientos de Política Ambiental para el Desarrollo Urbano
- Lineamientos de una Política de Participación Ciudadana en la Gestión Ambiental
- Bases para una Política de Población y Medio Ambiente.
- Estrategias para un Sistema Nacional de Áreas Protegidas

Pero a nivel regional, son las autoridades ambientales las responsables de su despliegue por medio del **Plan de Gestión Ambiental Regional** y el **Plan de Acción Ambiental Regional**; en el ámbito municipal se refleja en su Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT- o EOT) (Plan Decenal), el Plan de Desarrollo Municipal, los Planes Sectoriales y el Plan de Acción Ambiental Local.

En las **Corporaciones Autónomas Regionales** se tienen definidos como instrumentos los manuales de formulación de los POT ofrecidos por el Ministerio de Desarrollo y el IGAC y las directrices de las CAR para la formulación de estos Planes, la Guía para la Formulación de planes de Acción Ambiental Municipal, las cartillas, manuales, protocolos y las guías administrativas, metodológicas, técnicas, operativas y de gestión que se reflejan en unos planes y proyectos principales para la institución:

- Plan de Acción de la CAR
- Plan de Gestión Ambiental Regional (PGAR)
- Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas
- Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de la región de la jurisdicción
- Planes de Gestión del Riesgo
- Plan de Compras Institucional
- Plan de Capacitación Institucional
- **Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas**

Dentro de estos está el Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas; estos planes están reglamentados por el **Decreto 1729 de 2002** de la Presidencia de la República con respecto a la Parte XIII, Título 2, Capítulo III del **Decreto-ley 2811 de 1974** sobre cuencas hidrográficas, parcialmente el numeral 12 del artículo 5° de la Ley 99 de 1993 donde tiene por objeto principal el planeamiento del uso y manejo sostenible de sus recursos naturales renovables, de manera que se consiga mantener o restablecer un adecuado equilibrio entre el aprovechamiento económico de tales recursos y la conservación de la estructura físico-biótica de la cuenca y particularmente de sus recursos hídricos.

La ordenación así concebida constituye el marco para planificar el uso sostenible de la cuenca y la ejecución de programas y proyectos específicos dirigidos a conservar, preservar, proteger o prevenir el deterioro y/o restaurar la cuenca hidrográfica; y la respectiva autoridad ambiental competente o la comisión conjunta, según el caso, tiene la competencia para declarar en ordenación una cuenca hidrográfica.

Tal como lo presenta la jurisprudencia de la Corte Constitucional (Sentencia C-746/12) la licencia ambiental:

i) Es una autorización que otorga el Estado para la ejecución de obras o la realización de proyectos o actividades que puedan ocasionar un deterioro grave al ambiente o a los recursos naturales o introducir una alteración significativa al paisaje (Ley 99/93 artículo 49);

ii) Tiene como propósitos prevenir, mitigar, manejar, corregir y compensar los efectos ambientales que produzcan tales actividades;

iii) Es de carácter obligatoria y previa, por lo que debe ser obtenida antes de la ejecución o realización de dichas obras, actividades o proyectos;

iv) Opera como instrumento coordinador, planificador, preventivo, cautelar y de gestión, mediante el cual el Estado cumple diversos mandatos constitucionales, entre ellos proteger los recursos naturales y el medio ambiente, conservar áreas de especial importancia ecológica, prevenir y controlar el deterioro ambiental y realizar la función ecológica de la propiedad;

v) Es el resultado de un proceso administrativo reglado y complejo que permite la participación ciudadana, la cual puede calificarse con la aplicación del derecho a la consulta previa si en la zona de influencia de la obra, actividad o proyecto sí existen asentamientos indígenas o afrocolombianos;

vi) Tiene simultáneamente un carácter técnico y otro participativo, en donde se evalúan varios aspectos relacionados con los estudios de impacto ambiental y, en ocasiones, con los diagnósticos ambientales de alternativas, en un escenario a su vez técnico científico y sensible a los intereses de las poblaciones afectadas (Ley 99/93 artículos 56 y ss); y, finalmente;

vii) Se concreta en la expedición de un acto administrativo de carácter especial, el cual puede ser modificado unilateralmente por la administración e incluso revocado sin el consentimiento previo, expreso y escrito de su titular, cuando se advierta el incumplimiento de los términos que condicionan la autorización (Ley 99/93 artículo 62). En estos casos funciona como garantía de intereses constitucionales protegidos por el principio de prevención y demás normas con carácter de orden público.

Así, mediante el proceso de licenciamiento ambiental se evalúan los posibles impactos que los proyectos, obras o actividades puedan generar, constituyéndose en uno de los principales instrumentos de planificación ambiental en Colombia, que responde al papel de interventor del Estado en los procesos de desarrollo, con el fin de garantizar el mejoramiento de la calidad de vida y el adecuado manejo del ambiente. Este es un mecanismo de comando y control que corresponde al ejercicio de la autoridad ambiental y que, según los precedentes internacionales, requiere de proyectos que previamente cuenten con evaluación de impacto ambiental.

Pero cuando es así **el proceso de licenciamiento ambiental, no se tienen en cuenta todos los instrumentos de planificación como son los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA)**; por ello este proyecto de ley busca **que la autoridad ambiental establezca un certificado de congruencia para toda licencia ambiental.**

#### CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto de ley está estructurado en cinco (5) artículos de los cuales el primero establece el objeto de la ley, el segundo la exigibilidad del certificado como requisito del proceso de licenciamiento ambiental, el tercero fija las medidas de compensación, el cuarto y el quinto reglamentan la implementación y su vigencia.

#### PROPUESTA DEL PROYECTO

En concordancia con lo expresado en la presente exposición de motivos, el presente proyecto de ley pone a consideración del legislativo, la regula-

ción para que **la autoridad ambiental establezca un certificado de congruencia para toda licencia ambiental**, en aras de cumplir con la responsabilidad que le ha sido entregada a esta generación en materia ambiental.

#### PROPOSICIÓN

A la honorable Comisión Quinta del Senado, presentamos Ponencia Positiva y se propone dar debate al **Proyecto de ley número 84 de 2013 Senado**, por medio de la cual se obliga la certificación de compatibilidad de las actividades que se desarrollarán con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) para el licenciamiento ambiental y se dictan otras disposiciones.

*Félix José Valera Ibáñez,*

Coordinador Ponente.

*Héctor Julio Alfonso López,*

Ponente.

#### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 84 DE 2013 SENADO

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto **establecer que todos los proyectos, obras y actividades que solicitan la obtención de la Licencia Ambiental, deben presentar como requisito el certificado de compatibilidad con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA)** en el territorio nacional, en concordancia con lo establecido en el artículo 23 del Decreto 1640 de 2012.

Artículo 2°. *Exigibilidad del certificado.* Los proyectos, obras y actividades que **se encuentren sujetos de la obtención de la Licencia Ambiental**, en el marco de lo establecido en los artículos 7°, 8° y 9° del Decreto 2820 de 2010 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, **deben presentar como requisito del proceso de licenciamiento el certificado de compatibilidad con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) en el territorio Nacional.**

Parágrafo 1°. Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, expedirán las Certificaciones de que habla el artículo 1° de la presente ley, para los proyectos, obras o actividades que se ejecuten en el área de su jurisdicción.

Parágrafo 2°. Sin perjuicio de los trámites y procedimientos propios de la aprobación, adopción, ejecución y articulación de los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas con otros instrumentos de planificación, los resultados del estudio deberán ser tenidos en cuenta por las Autoridades Ambientales para la emisión de la certificación.

Artículo 3°. *Medidas de Compensación.* Las medidas de compensación entendidas como acciones dirigidas a resarcir y retribuir a las comunidades, las regiones, localidades y al entorno natural por los impactos o efectos negativos generados por un proyecto, obra o actividad, que no puedan ser evitados, corregidos, mitigados o sustituidos, deberán estar enmarcados en las acciones del componente programático establecido en la formulación del Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) correspondiente.

Artículo 4°. *Implementación.* **La exigencia de la presente ley deberá ser implementada por parte del Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible**, en los 3 meses siguientes de la aprobación por parte del Congreso y la sanción Presidencial de la misma.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

*Félix José Valera Ibáñez*, Coordinador Ponente; *Héctor Julio Alfonso López*, Ponente.

\* \* \*

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 127 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte.*

Bogotá, diciembre 3 de 2013

Honorable Senador:

GUILLERMO A. SANTOS MARÍN

Presidente de la Comisión Séptima Constitucional

Senado de la República

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación hecha por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado de la República, como ponente de esta iniciativa me permito rendir informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado**, *por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte*, en los siguientes términos:

La presente ponencia se desarrollará de la siguiente manera;

1. Antecedentes.
2. Objeto y Justificación del proyecto.
3. Competencia.
4. Consideraciones.
  - 4.1. Marco Constitucional, legal y Jurisprudencial.
5. Proposición.
6. Texto Propuesto.

### 1. Antecedentes

La presente iniciativa ya había sido radicada en la Comisión Séptima del Senado de la República, durante la Legislatura 2012, teniendo como ponentes a los honorables Senadores Teresita García y Antonio José Correa Jiménez. No obstante, a pesar de haber contado con ponencia positiva, el mismo fue archivado por términos.

Durante su trámite, los ponentes solicitaron concepto al Ministerio de Salud, al Departamento Nacional de Planeación (DNP), a la Federación Colombiana de Municipios (Fedemunicipios), y la organización Andianos, los cuales refirieron sus respectivas observaciones al texto original del proyecto de ley. Dichas sugerencias se acogen en el presente texto que se pone nuevamente a consideración del honorable Congreso de la República.

### 2. Objeto y Justificación del proyecto

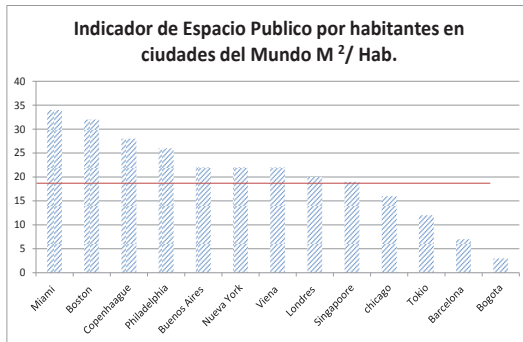
La presente iniciativa busca establecer políticas articuladas para el fomento de la recreación y el deporte, mediante la conservación, preservación y buen uso de los principales espacios en los cuales se realizan estas actividades, como lo son los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos, como espacios vitales para el desarrollo óptimo de la vida urbana.

La necesidad de promover programas o políticas de respeto del espacio público, así como la posibilidad de incentivar un mayor y mejor uso del espacio público existente se orientan al igual que la tendencia mundial de lograr ciudades amigables con el ambiente, la salud y la convivencia urbana permitiendo por ejemplo cambiar el enfoque que se tiene de los medios activos como actividades de ocio, resaltando su gran valor para por ejemplo el transporte mediante el uso de la bicicleta, que tiene grandes beneficios para la salud, el ambiente y la economía doméstica, y no solamente promover su uso para actividades de recreación, pero para ello hace falta la articulación y compromiso de las Instituciones, sociedad civil y las autoridades que permita que estos programas o políticas sean ejecutables.

La ciudad de Bogotá está considerada a nivel Mundial como una de las ciudades con menor espacio público por habitante.

“Cuenta con un promedio de 3,67 m<sup>2</sup>/hab, muy por debajo a otras ciudades, como Londres con 20m<sup>2</sup>/hab, Miami 33.86 m<sup>2</sup>/hab, Singapur 19 m<sup>2</sup>/hab, Buenos Aires con 22 m<sup>2</sup>/hab, entre otras y del estándar internacional establecido por Naciones Unidas con un mínimo de 10 m<sup>2</sup>/hab. Es decir un asentamiento con cerca de 19.000 hab/km<sup>2</sup>, mientras que la ciudad más densa de los Estados Unidos, Jersey City tiene 4.500 hab/km<sup>2</sup> y Nueva York, una de las de menor densidad cuenta con 2.900 hab/km<sup>2</sup>”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ángela Casas Castillo, Daniel Gómez López. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín, La Relevancia de las zonas verdes en el espacio público urbano: La necesidad de su revaloración para la Ciudad Capital 2008.



Fuente: IDRD. Cálculos: DNP-DDU (2006) Promedio 2007.

La gran preocupación por el desbordado crecimiento urbano y las precarias condiciones en la calidad de vida de los habitantes de Bogotá, resultado de la drástica reducción del espacio público para darle paso a la expansión urbana, el deterioro en la calidad ambiental, el desbordado aumento del parque automotor y la masificación de hábitos de vida sedentarios que desembocaron en afectaciones en la calidad de vida de los habitantes, originaron un giro en las políticas de las diferentes administraciones distritales de la ciudad capital orientadas estas, a corregir estas circunstancias.

La mejoría de la situación del espacio público en Bogotá ha sido notoria, a partir de las administraciones distritales de finales de los años 90 cuando en el plan de desarrollo de 1998 se implementaron políticas orientadas a proteger los espacios verdes, y el espacio público de la ciudad de los proyectos de expansión de la misma.

Como fruto de esta política surgió el Decreto Distrital 190 del 2004 que en su artículo 13 establece que la política de espacio público se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento.

Posteriormente mediante el Decreto Distrital 215 de 2005 “por el cual se adopta el Plan Maestro del Espacio Público para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” que contiene la Política de Cubrimiento y Accesibilidad del Espacio Público, comprende el conjunto de acciones encaminadas a alcanzar los estándares mínimos de Espacio Público por habitante y a orientar la consolidación de un Sistema de Espacio Público Construido y de la Estructura Ecológica Principal, bajo criterios sustentables, y al fortalecimiento de las redes y demás componentes del mismo, con el objeto de disponer de espacio público acorde a la calidad de vida urbana que demanda la población y a los requerimientos del crecimiento de la ciudad.

Estas políticas fundadas en la inclusión, el respeto, la igualdad y la equidad, la participación son apenas una muestra de la voluntad de las diferentes administraciones de la ciudad de Bogotá, por lograr una ciudad más amigable, mediante la continuidad de sus políticas ambientales y de pro-

tección del espacio público como herramientas efectivas para la promoción de hábitos saludables de vida, que impacten de manera positiva la salud pública de los habitantes.

### 3. Competencia

El presente proyecto de ley está en consonancia con los artículos 150, 154, 157 y 158 de la Constitución Política referentes a su origen, competencia, formalidades de publicidad y unidad de materia.

Así mismo, está en línea con lo establecido en el artículo 140, numeral 1 de la Ley 5ª de 1992, ya que se trata de una iniciativa legislativa presentada por el honorable Senador Manuel Virgüez Piraquive, quien tiene la competencia, para tal efecto.

### 4. Consideraciones

Estas consideraciones se hacen tomando como referencia la ciudad de Bogotá, abordando de manera breve algunos de los aspectos que hacen parte estructural de los parámetros para determinar la calidad de vida, dado que la mayoría de datos de los diferentes estudios e informes que pueden ser consultados en Colombia sobre contaminación ambiental, espacio público, movilidad, seguridad, actividad física y recreativa entre otros factores que afectan la vida urbana son en su mayoría sobre la ciudad capital que es el referente nacional.

Como respuesta a la imperiosa necesidad de ejercer control sobre la calidad de vida en Bogotá surgió el programa “Bogotá cómo vamos” que es una iniciativa de la sociedad civil, que se ha replicado en varias ciudades de Colombia y Latinoamérica, iniciativa que busca medir la calidad de vida en el entorno urbano y contribuir al debate sobre espacio público y su inclusión en la agenda política de la ciudad.

Considerado programa pionero en la región, busca medir la condición y calidad del espacio público, desde una visión que prioriza lo colectivo y al peatón, a partir de:

- Cambios, condiciones y cobertura de la malla vial que sirve al TransMilenio y a las ciclorrutas.
- Cantidad de espacio público por habitante.
- Condiciones de los andenes y separadores según los usuarios.
- Calificación ciudadana a parques y zonas verdes, vías de acceso barriales, iluminación de espacios públicos, transporte público, estado de la malla vial y administración del tránsito.

### Espacio Público

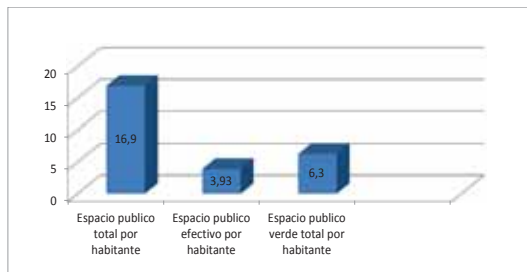
El espacio público entendido como los lugares de uso colectivo y de convivencias sociales cotidianas es un elemento esencial de la vida urbana. De este hacen parte el espacio público peatonal, parques, ciclovías, plazas, plazoletas y escenarios deportivos entre otros.

Aunque el Decreto 1504 de 2008 establece en su artículo 14 que “Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido

por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programa de largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m<sup>2</sup>) metros cuadrados y por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo”.

Existe una gran diferencia entre espacio público total y espacio público efectivo, la diferencia radica en que el espacio público total suma las alamedas, vías peatonales, andenes, ciclorrutas, sistema de áreas protegidas, a las zonas verdes, parques, plazas y plazoletas que es el espacio público efectivo.

Espacio público total, verde y efectivo por habitante en Bogotá (m<sup>2</sup>)



Fuente. Bogotá cómo vamos informe de calidad de vida 2012.

El objetivo –sin olvidar la gran dificultad que esto conlleva– es lograr el mayor espacio público efectivo en todas las ciudades del país, que exista una política para su protección, conservación, que permita incrementar la accesibilidad de los habitantes a las actividades físicas, deportivas, de recreación y esparcimiento, garantizando las condiciones para el ejercicio efectivo y progresivo de sus derechos, en los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos.

### Ciclorrutas

El proyecto de las ciclorrutas que nació entre los años 1995-1997 creado a través del programa “Formar Ciudad” como herramienta para la inclusión del espacio público en la recreación de los habitantes conectando diversas zonas verdes, mejorar la calidad de vida de los bogotanos y mostrar un lado más amable de la ciudad. El proyecto cobró mayor importancia con el plan de desarrollo 1998-2001 “Por la Bogotá que queremos” en el cual la ciclorruta dio un paso de lo meramente recreativo a hacer parte fundamental de las políticas de movilidad de la ciudad.

El fortalecimiento, crecimiento y continuidad de este proyecto ha servido para que cientos de miles de habitantes de Bogotá se vean beneficiados de opciones de transporte eficiente, rápido, económicos y amigables con el ambiente, diariamente cerca de 100.000 personas usan los cerca de 350 km de ciclorrutas habilitados en la ciudad, ejercicio que ha demostrado ser muy incluyente ya que beneficia en mayor medida a las personas pertenecientes a los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3. Las Ciclorrutas con mayor uso son las de la Av. Ciudad de Cali, la de la Av. Boyacá, de la Av. NQS

y la de la Kr 19. Las localidades donde hay mayor uso de la bicicleta son Kennedy, Suba, Bosa, Engativá, las cuales tienen más de 60 mil viajes por día, además de ser visiblemente favorable para la salud pública y la movilidad de los usuarios y el ambiente.

Expresiones urbanas relacionadas con el uso de la bicicleta como la jornada del Día sin Carro, la Ciclovía dominical, la Ciclovía Nocturna fortalecen la cultura alrededor de la promoción del uso de la bicicleta como una alternativa real de movilidad y vida con efectos positivos en la salud y el ambiente de la ciudad.

### Zonas verdes

La importancia de las zonas verdes, como parques y zonas arborizadas que posibiliten espacios de esparcimiento y recreación son fundamentales en los índices de calidad de vida de los habitantes, factores como calidad del aire, espacio para practicar deportes, árboles que ayuden a reducir la contaminación del aire, zonas libres de contaminación audiovisual son fundamentales para contrarrestar males propios de las grandes urbes.

Según cifras del programa Bogotá cómo vamos, en su informe de calidad de vida 2012, en “Bogotá por cada 6 habitantes hay 1 árbol, cuando según la Organización Mundial de la Salud debe haber 1 árbol por cada 3 habitantes”, resaltando que por ejemplo la ciudad de Curitiba en Brasil tiene 52 árboles por habitante, Santiago de Chile 10 y ciudad de México 3,5 árboles por habitante.

Estas cifras muestran la deficiencia de zonas verdes arborizadas, que contribuyan con la calidad del aire y de manera directa con espacios para desarrollar actividades de recreación y deporte que beneficien los indicadores de salud pública.

“La contaminación del aire sigue siendo una de las principales causas de mortalidad infantil en Colombia y según reportes del Banco Mundial tiene mayores costos que la falta de acceso al agua potable y a sistemas de saneamiento, pues todos estamos expuestos en mayor o menor grado al aire contaminado. El rápido crecimiento económico, la ausencia de sistemas de control de emisiones en industrias y vehículos, una inadecuada planificación urbana y las actividades de extracción minera a gran escala son responsables del deterioro de la calidad del aire en el país”<sup>2</sup>.

### Actividad física

La posibilidad de realizar algún tipo de actividad física en las grandes urbes está condicionada a factores como educación, que hace referencia a una adecuada utilización del tiempo libre en actividades que redundan en aspectos positivos para la salud, espacio, la posibilidad de contar con espacios adecuados para el desarrollo de actividades físicas como parques, plazoletas, zonas verdes,

<sup>2</sup> Jorge Eduardo Pachón Quinche, docente de la Universidad de La Salle y director del Centro Lasallista de Investigación y Modelación Ambiental (CLIMA).

equipamientos para la realización de ejercicio, senderos peatonales y seguridad en los mismos, disponibilidad de tiempo, estrechamente ligado a la movilidad, distancia del lugar de trabajo, el centro educativo y la distancia del hogar respecto del espacio adecuado para realizar algún tipo de actividad física.

Se ha visto que programas destinados a promocionar la actividad física, como ciclorruta de los domingos, el día sin carro, las maratones recreativas, los campeonatos deportivos entre otras muchas generan un entorno de aceptación socio-cultural propicio para el desarrollo de actividades físicas, claro, siempre y cuando existan los espacios para su realización que hoy en día no son suficientes, y presentan una gran heterogeneidad.

En Colombia, según los resultados de la ENSIN-2010 (encuestas nacionales de situación nutricional), solamente el 26% de la población cumple con el mínimo de actividad física recomendada en el grupo de edad de 13 a 17 años, este porcentaje, aumenta a 42,6% entre 18 y 64 años, sin embargo llama la atención que la actividad física en tiempo libre solamente fue practicada por el 8,6% de la población entre 13 y 17 años y, en un 5,9% entre 18 y 64 años. Sumado a este panorama el 56,3% de los niños entre 5-12 años dedican 2 o más horas diarias a ver televisión y el promedio de inicio del consumo de tabaco inicia a los 16, 9 años.<sup>3</sup>

En conclusión la pertinencia de la presente iniciativa radica en que es necesaria una política que logre articular a nivel nacional todas las herramientas existentes que permitan reducir de manera significativa los factores que impiden que los indicadores que afectan la calidad de vida en la ciudad mejoren, objetivo que requiere de la participación ciudadana, institucional y de las autoridades de los niveles locales, regionales y nacional.

#### 4.1. Marco Constitucional, legal y Jurisprudencial

En cuanto a la normatividad nacional, desde la Constitución Política de 1991 se reconoce en el artículo 52, *el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre*; igualmente la misma Carta establece que el deporte y la recreación, *forman parte de la educación y constituyen un gasto público social*.

En materia ambiental, la Constitución Política de Colombia de 1991 elevó a norma constitucional la consideración, manejo y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, a través de los siguientes principios fundamentales:

Derecho a un ambiente sano: en el artículo 79, se consagra que: *“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las deci-*

*siones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines”*.

El ambiente como patrimonio común: En el artículo 8° se incorpora dicho principio, al imponerle al Estado y a las personas la obligación de proteger las riquezas culturales y naturales, así como el deber de las personas y del ciudadano de proteger los recursos naturales y de velar por la conservación del ambiente, artículo 95. Continúa su desarrollo al determinar en el artículo 63 que: *“Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio Arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables”*

#### Leyes y Decretos:

Decreto-ley 2811 de 1974: Código Nacional de los recursos naturales renovables RNR y no renovables y de protección al medio ambiente. El ambiente es patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo. Regula el manejo de los RNR, la defensa del ambiente y sus elementos.

Ley 23 de 1973: Principios fundamentales sobre prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo y otorgó facultades al Presidente de la República para expedir el Código de los Recursos Naturales.

Ley 99 de 1993: Crea el Ministerio del Medio Ambiente y Organiza el Sistema Nacional Ambiental (SINA). Reforma el sector Público encargado de la gestión ambiental. Organiza el sistema Nacional Ambiental y exige la Planificación de la gestión ambiental de proyectos. Los principios que se destacan y que están relacionados con las actividades portuarias son: La definición de los fundamentos de la política ambiental, la estructura del SINA en cabeza del Ministerio del Medio Ambiente, los procedimientos de licenciamiento ambiental como requisito para la ejecución de proyectos o actividades que puedan causar daño al ambiente y los mecanismos de participación ciudadana en todas las etapas de desarrollo de este tipo de proyectos.

Ley 491 de 1999: Define el seguro ecológico y delitos contra los recursos naturales y el ambiente y se modifica el Código Penal.

Ley 388 de 1997: Ordenamiento Territorial Municipal y Distrital y Planes de Ordenamiento Territorial.

Ley 181 de 1995: *por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte*, la cual determina en su articulado que el deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, son elementos fundamentales de la educación y factor básico en la formación integral de la persona.

<sup>3</sup> Ministerio de Salud, Plan decenal de Salud Pública 2012-2021.

Ley 1355 de 2009: *por medio de la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención.* En esta ley se establece en el artículo 6°. **Promoción del Transporte Activo.** *Los entes territoriales, en ejercicio de los planes de desarrollo, reglamentarán mecanismos para promover el transporte activo y la prevención de la obesidad.*

*Los entes territoriales en coordinación con las autoridades de planeación y transporte, deberán llevar a cabo acciones que garanticen la integración modal de formas de transporte activo con los sistemas de transporte público, debiendo diseñar estrategias de seguridad vial para ciclistas y peatones, buscando, además, incrementar la disponibilidad de espacios públicos para la recreación activa: parques, ciclovías y recreovías.*

Ley 1450 de 2011: Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, contempla dentro de sus Políticas Integrales de Desarrollo y Protección Social, al Deporte y la Recreación, consideradas como una valiosa estrategia para el bienestar, la salud, la educación y las políticas de inclusión, por su contribución a los fines sociales del Estado.

Decreto 879 de 1998: Reglamentación de Planes de ordenamiento territorial.

Decreto 1504 de 1998: por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.

#### *Políticas:*

Plan Decenal del Deporte 2009-2019. Le atribuye al deporte un papel fundamental en el desarrollo económico, y en la contribución a las metas sociales, por sus enormes ventajas para servir a la convivencia, la paz, la construcción del tejido social y su capacidad para lograr beneficios en educación, salud, integración social, cultura, medio ambiente y el bienestar y felicidad de la población.

Si bien, esta serie de acciones positivas tienen en cuenta el fortalecimiento de la infraestructura para el desarrollo de actividades físicas de carácter recreativo y deportivo, no se mencionan las de esparcimiento, ni se hace referencia a las actividades cuya práctica se realiza fuera de los escenarios de competencia.

Adicionalmente, existe una normatividad dirigida a la protección y conservación del ambiente, la cual le asigna responsabilidades tanto al Estado como a la sociedad misma acerca de su cuidado. Sin embargo, se carece aún de elementos articuladores que hagan referencia a la construcción, mantenimiento y conservación de los parques y zonas verdes públicas.

Al ser elementos complementarios, resulta de la mayor importancia hacer explícito en una política pública, el compromiso del Estado por articular las acciones para la conservación, aprovechamiento y buen uso de este tipo de escenarios públicos y para

el fomento a la práctica de actividades físicas deportivas y recreativas, toda vez que es fundamental garantizar el acceso de la población a una infraestructura sostenible y cualificada, que incentive los hábitos saludables y la convivencia ciudadana.

Un mayor acercamiento en este propósito, lo presenta el Distrito de Bogotá, el cual actualmente cuenta con dos políticas importantes para el fortalecimiento de la actividad física, recreativa y el deporte, y el fomento de los espacios para su práctica como lo son los parques, zonas verdes y equipamientos deportivos. Estas son las Políticas Públicas de Deporte, Recreación y Actividad Física para Bogotá 2009-2019, *BOGOTÁ más ACTIVA*, aprobada por el Comité Sectorial de Cultura, Recreación y Deporte el 29 de octubre de 2009; y el Decreto 308 de 2006, por el cual adoptó el Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos para Bogotá, D. C.

#### *Jurisprudencia:*

La Corte Constitucional se ha pronunciado respecto al tema que nos atañe en el presente proyecto de ley de la siguiente manera:

En la Sentencia T-851 de 2010, la Corte dice:

*La defensa del medio ambiente constituye un objetivo de principio dentro de la actual estructura de nuestro Estado Social de Derecho. En cuanto hace parte del entorno vital del hombre, indispensable para su supervivencia y la de las generaciones futuras, el medio ambiente se encuentra al amparo de lo que la jurisprudencia ha denominado Constitución ecológica, conformada por el conjunto de disposiciones superiores que fijan los presupuestos a partir de los cuales deben regularse las relaciones de la comunidad con la naturaleza y que, en gran medida, propugnan por su conservación y protección.*

*En efecto, una lectura sistemática y armónica de las normas que orientan la concepción ecologista de la Constitución Política, particularmente de los artículos 2°, 8°, 49, 58, 67, 79, 80 y 95-8, permite entender el sentido que jurídicamente identifica este fenómeno. Así, mientras por una parte se reconoce el medio ambiente sano como un derecho del cual son titulares todas las personas —quienes a su vez están legitimadas para participar en las decisiones que puedan afectarlo y deben colaborar en su conservación, por la otra se le impone al Estado los deberes correlativos de:*

*1) Proteger su diversidad e integridad, 2) salvaguardar las riquezas naturales de la Nación, 3) conservar las áreas de especial importancia ecológica, 4) fomentar la educación ambiental, 5) planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para así garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, 6) prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.* (Subrayado fuera de texto).

Acerca del derecho a la salud, la recreación y el deporte, la Corte ha señalado en la Sentencia C 449 de 2003 lo siguiente:

*El fomento de la recreación y la práctica del deporte es uno de los deberes que corresponden al Estado dentro del marco del Estado social de derecho, en virtud de la función que dichas actividades cumplen en la formación integral de las personas, la preservación y el desarrollo de una mejor salud en el ser humano y que tal obligación se ve acentuada tratándose de los niños, respecto de quienes la Constitución ha previsto una protección especial en el artículo 44 donde se reconoció explícitamente la recreación como uno de sus derechos fundamentales.* (Subrayado fuera de texto).

Sentencia T-466 de 1992: *Es un deber social proporcionar a los colombianos de menores ingresos, las posibilidades mínimas de distensión, disfrute y desarrollo integral de sus potencialidades, mediante el otorgamiento de medios y alternativas de recreación.* Además, se hace necesario brindar a los sectores populares las oportunidades para lograr una mayor integración, a través de la realización de actividades participativas de tiempo libre. Con ello se lograría estimular la organización de las comunidades, la mutua colaboración de los asociados y la posibilidad de acelerar el desarrollo social, mediante el trabajo y la presión conjunta por soluciones políticas más efectivas.

### 5. Proposición

De acuerdo a lo expuesto el suscrito ponente solicita dar primer debate en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de República al **Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado**, por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte.

Presentado por,

Mauricio Ospina Gómez,  
Senador de la República.

### COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá D. C., a los tres (3) días del mes de diciembre año dos mil trece (2013).

En la presente fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso*, del Informe de Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto para Primer Debate, en veinticuatro (24) folios, al **Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado**, por medio de la cual se crea la política nacional de parques, para fortalecer la recreación y el deporte.

Autoría del Proyecto del honorable Senador:  
Manuel Virgüez.

El Secretario,

Jesús María España Vergara.

### 6. TEXTO PROPUESTO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 127 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte.*

#### CAPÍTULO I

#### Objetivos, Definiciones y Principios Generales

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de la presente ley es la creación de la política pública nacional parques.

Esta política busca articular el fomento a la recreación y el deporte, y la conservación, preservación y buen uso de los principales espacios en los cuales se realizan estas actividades, como lo son los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos.

Artículo 2°. *Objetivos Específicos.* Los componentes o pilares a partir de los cuales se desarrollará la política pública de parques son:

1. Fortalecer la institucionalidad.
2. Aumentar la participación ciudadana.
3. Mejorar y preservar los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos.
4. Ampliar la formación y fomento al deporte.

Artículo 3°. *Fortalecer la Institucionalidad.* La autoridad máxima de la política pública nacional de parques, en cabeza del Ministerio del Interior, articulará las entidades del nivel nacional y territorial, públicas y privadas, y sociedad civil en el trabajo de definición, implementación y seguimiento de Estrategias, Planes y Programas de fomento a la práctica de actividad física recreativa y deportiva en parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos de uso público.

Artículo 4°. *Aumentar la Participación Ciudadana.* La política pública nacional de parques propenderá por incrementar la accesibilidad de los habitantes a las actividades físicas, deportivas, de recreación y esparcimiento, garantizando las condiciones para el ejercicio efectivo y progresivo de sus derechos, en los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos.

Para tal fin, se crearán mecanismos ajustados a criterios de igualdad, equidad e inclusión, que garanticen el respeto de las particularidades socio-culturales y socioeconómicas de la población beneficiaria.

Incentivará una mayor contribución de la sociedad civil en el proceso de identificación de problemas, planeación de soluciones y toma de decisiones conjuntas, con las instituciones públicas y privadas, en la realización de Planes y Programas para el aprovechamiento de los beneficios derivados de la política pública nacional de parques.

Generará el marco para la creación de veedurías ciudadanas, que de forma permanente y activa, ejerzan acciones de control y seguimiento a la implementación de las estrategias, los programas y planes definidos en el marco de la política pública nacional de parques.

Artículo 5°. *Mejorar y preservar los parques, zonas verdes públicas y equipamientos depor-*



*tivos*. A través de la política pública nacional de parques, se generarán los lineamientos estratégicos que permitirán aumentar el número, mejorar y preservar las calidades físicas y ambientales de los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos, así como sus condiciones de seguridad, de forma que se estimule el desarrollo de programas deportivos, recreativos y de actividad física en dichos escenarios, y su uso adecuado.

Artículo 6°. *Ampliar la formación y fomento al deporte*. A través de la política pública nacional de parques, se establecerán las estrategias de articulación necesarias para fomentar la conformación de semilleros deportivos, mediante el aprovechamiento de escenarios como parques y equipamientos deportivos públicos, con miras a la consolidación de hábitos saludables en la juventud y el desarrollo de deportistas de alto rendimiento para el país.

Artículo 7°. *Definiciones*. Para efectos de la aplicación de la presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:

**Recreación:** Actividad libre o dirigida, cuya práctica genera placer. Es una forma adecuada de usar el tiempo libre y un componente esencial del proceso de crecimiento de las personas. Hace parte esencial del desarrollo de las potencialidades del ser humano para su realización, y para el mejoramiento de la calidad de vida individual y social, mediante la práctica de actividades físicas o intelectuales de esparcimiento.

Es una práctica social considerada un derecho fundamental, que estimula la identidad y el desarrollo de los procesos individuales, culturales y sociales de las personas y las comunidades, pero que no se limita a actividades que implican actividad física.

La recreación tiene en el deporte, como práctica o como espectáculo, una de sus expresiones, pero no es la única.

**Deporte:** Actividad física, ejercida como juego o competición, cuya práctica supone entrenamiento y sujeción a normas.

**Actividad Física:** Se considera actividad física cualquier movimiento corporal producido por los músculos esqueléticos que exija gasto de energía.

**Ejercicio:** es una variedad de actividad física planificada, estructurada, repetitiva y realizada con un objetivo relacionado con la mejora o el mantenimiento de uno o más componentes de la aptitud física.

**Ambiente:** Es un sistema formado por elementos naturales y artificiales (como los seres vivos, el suelo, el agua, el aire, los objetos físicos fabricados por el hombre y los elementos simbólicos como las tradiciones), que están interrelacionados, que son modificados por la acción humana, y que condicionan la forma de vida de la sociedad. La conservación de este es imprescindible para la vida sostenible de las generaciones actuales y de las venideras.

El ambiente sano, dada su fuerte relación con la calidad del aire, el entorno natural y los ecosistemas, es determinante para incrementar los niveles de práctica del deporte, la actividad física y la recreación, al igual que la existencia de los parques, zonas verdes públicas y entornos para el esparcimiento en áreas.

**Parques:** Elementos constitutivos del espacio público construido, que cumplen un papel de soporte para las actividades deportivas, de recreación y actividad física, a través de sus dotaciones para el uso colectivo y espacios verdes, que actúan como reguladores del equilibrio ambiental. Son elementos representativos del patrimonio natural, que igualmente garantizan el espacio libre destinado a la contemplación y el ocio.

**Equipamientos Deportivos:** Espacios físicos y dotaciones que soportan actividades tales como el ejercicio físico, la recreación, y deporte en los niveles formativo, aficionado, profesional, de alto rendimiento, exhibición y competencia.

**Convivencia:** De acuerdo con el Grupo de Convivencia y Seguridad Ciudadana del Departamento Nacional de Planeación, consiste en la interacción entre individuos tanto en el ámbito privado (relaciones de familiaridad) como en el ámbito público, buscando la prevalencia de los intereses colectivos para alcanzar la seguridad y tranquilidad públicas.

**Seguridad Ciudadana:** Compreendida como la protección universal a los ciudadanos en especial contra el delito violento y el temor a la inseguridad, garantizando su vida, integridad, libertad y patrimonio económico. Se entiende vulnerada por todos hechos cotidianos que pueden ser producto tanto de la delincuencia común como de los comportamientos de algunos ciudadanos que ponen en riesgo la integridad y la vida de los demás.

Artículo 8°. *Principios*. Se considerarán principios de la política pública nacional de parques, los siguientes:

**Inclusión.** Dentro de los procesos de toma de decisión; en cuanto al aprovechamiento de los parques, equipamientos deportivos y zonas verdes; y en los programas de deporte, recreación, actividad física, para toda la población interesada.

**Apropiación:** Por parte de los actores institucionales privados y de la sociedad civil misma, en el desarrollo y gestión de las políticas, planes, programas en materia de deporte, recreación y actividad física; al igual que en materia de construcción, mantenimiento y conservación de las zonas verdes, parques y equipamientos deportivos.

**Articulación:** A nivel institucional entre las entidades responsables de la formulación, ejecución y evaluación de la política pública nacional de parques, al igual que de los Planes y Programas derivados de la misma, con el propósito de que las acciones resulten eficaces y eficientes tanto en el manejo y aprovechamiento de recursos, como en el cumplimiento de acciones pertinentes para las comunidades a beneficiar.

Transparencia: En la toma de decisiones e implementación de los recursos disponibles.

Universalidad: Respecto del usufructo de las zonas verdes, parques y equipamientos deportivos, como del aprovechamiento de los programas relacionados con las actividades físicas y deportivas en sus niveles formativo, aficionado, profesional, de alto rendimiento, exhibición y competencia, por parte de toda la población beneficiaria.

Teniendo en cuenta esta última, sus deberes y responsabilidades como condiciones esenciales para el ejercicio efectivo y permanente de sus derechos.

Corresponsabilidad: Por parte de habitantes e instituciones públicas y privadas en el aprovechamiento de los programas públicos deportivos; en la protección y conservación de los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos, destinados a la recreación, el esparcimiento, la actividad física y el deporte; en materia de convivencia y seguridad ciudadana, teniendo en cuenta su papel de actores activos y en ejercicio de sus plenos derechos, en estos espacios colectivos.

Sostenibilidad Ambiental: Requisito indispensable para lograr tanto el aprovechamiento como la conservación de las condiciones naturales y los atributos que debe tener el hábitat, en el entendido de asegurar las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para enfrentarse a sus propias necesidades.

Responsabilidad Social: Entendida como el compromiso de las entidades privadas, públicas y mixtas en la implementación de acciones efectivas, relacionadas con el fomento al deporte, la recreación y la actividad física; así como en la construcción, mantenimiento y preservación de los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos, en beneficio de la población.

## CAPÍTULO II

### Acciones Estratégicas y Responsables de la Política

Artículo 9°. *Acciones Estratégicas.* Para el cumplimiento de los objetivos de la política pública nacional de parques, se tendrán en cuenta, por lo menos las siguientes acciones:

a) Participación transparente de los diferentes actores, privados: industria, comercio, sector de servicios, academia; actores públicos: entidades del orden nacional, regional y local; sociedad civil: Organizaciones No Gubernamentales, comunidades, minorías, entre otras;

b) Inclusión de programas ambientales, encaminados a mitigar y adaptarse al cambio climático, garantizando la sostenibilidad ambiental, como la siembra de árboles en los senderos, vías, corredores, parques y zonas verdes, así como la promoción de comportamientos amigables con el ambiente, que contribuyan a la producción de aire limpio;

c) Mapeo de parques, zonas verdes, equipamientos deportivos existentes como punto de partida para la generación de planes para su aumento, mejora y acondicionamiento;

d) Diseño de planes que permitan el mejoramiento, ampliación e interconexión de ciclo rrutas, ciclo vías, paseos peatonales, etc.;

e) Diseño y estructuración de planes y programas que contemplen desde lo recreativo, el esparcimiento, hasta la práctica de deporte aficionado y de alto rendimiento, que garanticen el acceso universal a los beneficios derivados de la política pública nacional de parques;

f) Incorporación del componente de convivencia y seguridad ciudadana dentro de la estructuración de planes y programas para los parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos;

g) Promoción de la cultura ciudadana, en el diseño de los programas tanto deportivos como de parques y zonas verdes públicas de manera que se incorpore la corresponsabilidad del ciudadano en el cuidado de las zonas verdes, parques y equipamientos deportivos existentes.

Artículo 10. *Responsabilidades del sector público.* Las entidades de gobierno del orden nacional y territorial, encargadas de la política pública nacional de parques, como el Ministerio del Interior el Ministerio de Salud, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Cultura; el DNP y Coldeportes entre otros; Gobernaciones y Alcaldías, adelantarán por lo menos las siguientes acciones:

– Coordinar el proceso de formulación, desarrollo e implementación de la política pública nacional de parques, articulando la participación de los diferentes actores desde sus instancias nacionales, regionales y locales.

– Garantizar la inclusión de la política pública nacional de parques, en los planes sectoriales de las entidades relacionadas del ámbito nacional; en los Planes de Ordenamiento Territorial y Planes de Desarrollo Departamentales, Distritales y Municipales del nivel local, según corresponda.

– Disponer fuentes de financiación y recursos dentro de su presupuesto anual de inversión, para la financiación de las estrategias formuladas en el marco de la política pública nacional de parques, y que sean de su competencia. Para el caso de los municipios, disponer de los recursos previstos por el artículo 14 de la Ley 1450 de 2011, para este fin.

– Diseñar e implementar los mecanismos (decretos, acuerdos, reglamentaciones, priorización de políticas, planes, programas y proyectos, según su competencia), al igual que la estructura institucional y de evaluación requerida, para la puesta en marcha de la política pública nacional de parques.

– Implementar las acciones tendientes a garantizar la efectiva difusión y promoción de los objetivos, estrategias, planes y programas de la política pública nacional de parques, por parte de las autoridades nacionales y locales, según corresponda.

Artículo 11. *Responsabilidades del sector privado*. Las organizaciones privadas del sector industrial, de comercio y de servicios, entre otros, se vincularán al proceso de formulación, desarrollo e implementación de la política pública nacional de parques, por lo menos a través de las siguientes acciones:

- Participar activamente en los procesos de deliberación y decisión, a los cuales serán convocados con el propósito de seleccionar y priorizar las estrategias más pertinentes, sostenibles y viables para el cumplimiento de los objetivos de la política pública nacional de parques.

- Proporcionar recursos, en el marco de la política de responsabilidad social empresarial, para apoyar la implementación de la política pública nacional de parques.

- Apoyar la generación e implementación de programas encaminados a la creación y mantenimiento de parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos de uso público.

- Favorecer la generación e implementación de iniciativas encaminadas a apoyar el deporte asociado (semilleros deportivos, ligas, clubes).

- Apoyar la difusión de la política pública nacional de parques.

Artículo 12. *Responsabilidades de la sociedad civil*. Las organizaciones civiles (juntas de acción local, juntas de acción comunal, consejos de planeación local); representantes de las minorías étnicas y raciales; así como ONG y sector académico entre otros, se vincularán al proceso de formulación, desarrollo e implementación de la política pública nacional de parques, por lo menos a través de las siguientes acciones:

- Participar activamente en los procesos de deliberación y decisión, a los cuales serán convocados con el propósito de seleccionar y priorizar las estrategias más pertinentes, sostenibles y viables para el cumplimiento de los objetivos de la política pública nacional de parques.

- Conformar veedurías ciudadanas con el objeto de hacer seguimiento y ejercer un control activo a la implementación de las estrategias, planes y programas priorizados en el marco de la política pública nacional de parques.

- Diseñar estrategias de orden comunitario, dirigidas a la protección, conservación y buen uso de los parques, zonas verdes, y espacios físicos destinados a la disposición de equipamientos deportivos de uso público, de manera que se garantice la sostenibilidad ambiental.

- Participar activamente en la ejecución de las estrategias, planes y programas diseñados en el marco de la política pública nacional de parques.

Artículo 13. *Responsabilidades de la Policía Nacional*. Se vinculará al proceso de formulación, desarrollo e implementación de la política pública nacional de parques, articulando su competencia a través de la Política Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con su plan

*nacional de vigilancia comunitaria por cuadrantes*. Acción que fortalecerá los componentes de prevención de la violencia, trabajo comunitario y participación ciudadana en parques, zonas verdes públicas y espacios dispuestos para los equipamientos deportivos.

### CAPÍTULO III

#### Modificaciones, Vigencias y Derogatorias

Artículo 14. Agréguese el numeral 5 al artículo 10 de la Ley 388 de 1997, el cual quedará así:

*En la elaboración y adopción de sus POT los municipios y distritos deberán tener en cuenta los siguientes determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes:*

1. *Las relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales y la prevención de amenazas y riesgos naturales, así:*

- a) *Las directrices, normas y reglamentos expedidos en ejercicio de sus respectivas facultades legales, por las entidades del Sistema Nacional Ambiental, en los aspectos relacionados con el ordenamiento espacial del territorio, de acuerdo con la Ley 99 de 1993 y el Código de Recursos Naturales, tales como las limitaciones derivadas del estatuto de zonificación de uso adecuado del territorio y las regulaciones nacionales sobre uso del suelo en lo concerniente exclusivamente a sus aspectos ambientales;*

- b) *Las regulaciones sobre conservación, preservación, uso y manejo del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, en las zonas marinas y costeras; las disposiciones producidas por la Corporación Autónoma Regional o la autoridad ambiental de la respectiva jurisdicción, en cuanto a la reserva, alindamiento, administración o sustracción de los distritos de manejo integrado, los distritos de conservación de suelos, las reservas forestales y parques naturales de carácter regional; las normas y directrices para el manejo de las cuencas hidrográficas expedidas por la Corporación Autónoma Regional o la autoridad ambiental de la respectiva jurisdicción; y las directrices y normas expedidas por las autoridades ambientales para la conservación de las áreas de especial importancia ecosistémica;*

- c) *Las disposiciones que reglamentan el uso y funcionamiento de las áreas que integran el sistema de parques nacionales naturales y las reservas forestales nacionales;*

- d) *Las políticas, directrices y regulaciones sobre prevención de amenazas y riesgos naturales, el señalamiento y localización de las áreas de riesgo para asentamientos humanos, así como las estrategias de manejo de zonas expuestas a amenazas y riesgos naturales.*

2. *Las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cul-*

tural de la Nación y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico y arquitectónico, de conformidad con la legislación correspondiente.

3. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia.

4. Los componentes de ordenamiento territorial de los planes integrales de desarrollo metropolitano, en cuanto se refieran a hechos metropolitanos, así como las normas generales que establezcan los objetivos y criterios definidos por las áreas metropolitanas en los asuntos de ordenamiento del territorio municipal, de conformidad con lo dispuesto por la Ley 128 de 1994 y la presente ley.

5. Las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas destinadas a la localización de espacios libres para parques, zonas verdes públicas y equipamientos deportivos.

Artículo 15. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las que le sean contrarias.

Mauricio Ospina Gómez,  
Senador de la República.

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá D. C., a los tres (3) días del mes de diciembre año dos mil trece (2013).

En la presente fecha se autoriza la publicación en la Gaceta del Congreso, el Informe de Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto para Primer Debate, en veinticuatro (24) folios, **al Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado, por medio de la cual se crea la política nacional de parques, para fortalecer la recreación y el deporte.**

Autoría del Proyecto del honorable Senador:  
Manuel Virgüez.

El Secretario,

Jesús María España Vergara.

\* \* \*

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 262  
DE 2013 SENADO, 099 DE 2012 CÁMARA**

*por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.*

Doctor

ANTONIO GUERRA DE LA ESPRIELLA

Presidente

COMISIÓN TERCERA

Honorable Senado de la República

Ciudad

**Referencia: Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 262 de 2013 Senado, 099 de 2012 Cámara, por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.**

Honorables Senadores:

En cumplimiento del encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Tercera del Senado de la República, para rendir ponencia para segundo debate al proyecto de la referencia, de conformidad con el artículo 151 de la Ley 5ª de 1992, me permito someter a su consideración el presente informe.

**1. Antecedentes y aprobación del Proyecto**

El proyecto de ley que nos ocupa corresponde a una iniciativa presentada por el Representante David Barguil Assis. Luego de su trámite correspondiente en la Cámara de Representantes, el pasado 27 de noviembre fue aprobado en primer debate en la Comisión Tercera del Senado y durante su discusión se modificó el artículo 2º, propuesta presentada por el ponente y aprobada por los honorables Senadores.

El objetivo del proyecto de ley es buscar que las entidades que prestan servicios financieros tengan la obligación de brindar información transparente a sus clientes. Teniendo en cuenta que la complejidad de los costos asociados a los productos, no permite que los usuarios tengan claridad para tomar las decisiones que más les convengan al momento de adquirir un servicio financiero. Igualmente se busca que se puedan corregir los problemas de adecuación de la información que requieren los afiliados sobre su futuro pensional.

**2. Contenido del proyecto**

En Colombia los costos de los sistemas financieros son demasiado elevados, en una comparación mundial Colombia ocupa el puesto número 87 entre 144 naciones<sup>1</sup>, pues tener una cuenta corriente o una cuenta de ahorros, una tarjeta débito o una tarjeta de crédito genera elevados precios para el consumidor financiero que casi siempre no tiene la oportunidad de comparar, por cuanto la información que se le suministra por parte de las entidades financieras es deficitaria y en algunas oportunidades confusa. Además se presentan restricciones para aquellas personas que quieran trasladarse de banco, cuando ven que otras entidades financieras les ofrecen mejores servicios.

Como ya se dijo la información que presta el servicio financiero, no es clara para los más de 18 millones de usuarios que tienen que realizar alguna operación bancaria, o con alguna entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera, y los beneficios que se les ofrece son deficitarios sobre todo cuando los saldos promedios de sus cuentas de ahorros son bajos, ya que en muchas oportunidades no reciben intereses por el dinero depositado en la cuenta.

<sup>1</sup> World Economic forum 2013.

Un ejemplo claro de información confusa y parcial es cuando el usuario se dirige a un banco a solicitar un crédito. Las entidades financieras dan información de la tasa de interés en diferentes periodicidades que hace que el usuario no tenga claridad sobre el valor a pagar, pues se le da un precio y el real resulta ser otro porque los seguros y garantías que acompañan los créditos no suelen ser incluidos en la tasa. Para simplificar lo dicho traeremos un ejemplo que utilizó el ponente en la Cámara de Representantes donde se ve de forma explícita lo que hemos venido señalando. “¿Un campesino que solicita un crédito agropecuario puede saber cuál entidad le resulta más económica? La entidad A le dice que le presta al 1.8% E.M. (Efectivo Mensual) y la B al 1.5% E.M. Pero La B le cobra estudio de crédito, consulta en centrales de riesgo y Fondo Nacional de Garantías, mientras que la A solo cobra un seguro adicional. ¿Cuál es más económica para el campesino?

	BANCO A	BANCO B
<b>Monto</b>	\$5.000.000	\$5.000.000
<b>Plazo</b>	2 años	2 años
<b>Interés Inicial</b>	1.8 % EM	1.5% EM
<b>Costos Asociados</b>	Estudios de crédito: \$0 Consulta de Centrales de Riesgo:\$0 Seguro: 0,003% EA	Estudio de Crédito \$58.000 Consulta de Centrales de Riesgo:\$17.600 Seguro: 1,234% EA FNG: 2,10% EA anticipado
<b>Interés Final</b>	1,8 % EM	2,14% EM

Después de algunos cálculos, que sin importar su ocupación, ningún usuario debe estar en la obligación de conocer y menos de ejecutar, resulta que el banco más económico es el Banco A, precisamente el que al principio por ¿propaganda? parecía el más costoso. A este análisis, debemos adicionar que si bien no en todas las entidades, sí en la gran mayoría, es requisito tener una cuenta de ahorros activa para acceder a un crédito. Luego, quién puede comparar el precio de dos servicios, en principio idénticos.

Otro tema que estudia el proyecto de ley es referente a las pensiones como parte del sistema financiero, lo cual es imperioso que su información sea accesible a quienes deben hacer uso del mismo. Por eso se hace necesario que las administradoras de fondos de pensiones del régimen de ahorro individual tengan la obligación de poner a disposición de sus afiliados a través de los distintos canales que dispongan las administradoras y, trimestralmente, a través de extractos que serán enviados al afiliado por el medio que este escoja.

El afiliado solicitar una proyección de su expectativa pensional a la Administradora en la que se encuentre afiliado. Para ello suministrará a la administradora respectiva la información adicional que requiera sobre su situación familiar y beneficiarios, entre otros factores necesarios para la estimación. La proyección de la expectativa pensional se calculará con base en las normas legales existentes. El afiliado también podrá solicitar la asesoría personalizada para este efecto.

### 3. Pliego de Modificaciones

En mi calidad de ponente me permito proponer las siguientes modificaciones en el texto del artículo primero del proyecto de ley en estudio, en el cual se hacen unos ajustes de redacción y se incluye que para una mayor claridad de los clientes potenciales se tenga la misma publicidad en las tasas de interés con los productos o servicios ofrecidos.

Igualmente se incluyó el horizonte temporal del producto, para poder traducir a términos de tasa los costos que se cargan una sola vez al producto. (Como por ejemplo el estudio de los títulos en un crédito hipotecario).

Se incluye un inciso que pretende, que para efectos de transparencia y claridad haya una diferenciación dentro del Valor Total Unificado en el componente correspondiente a la tasa de interés de lo pagado o recibido por el cliente.

Se hace un ajuste en el tiempo que tiene el gobierno nacional para reglamentar la forma y periodicidad en la que las entidades vigiladas deben brindar la información pasándola de meses a días.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE SENADO DE LA REPÚBLICA	MODIFICACIÓN PROPUESTA PARA SEGUNDO DEBATE
<p><b>Artículo 1°.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009.</p> <p><b>Parágrafo.</b> En función de lo contemplado en este artículo las entidades vigiladas estarán en la obligación de informar a sus clientes, además de la tasa de interés efectivamente pagada o recibida por este, el Valor Total Unificado para todos los conceptos efectivamente pagados por el cliente, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas.</p> <p>Al cliente potencial se le deberá suministrar, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita, una proyección del Valor Total Unificado que efectivamente pagaría o recibiría, de manera anticipada a la celebración del contrato.</p> <p>El Valor Total Unificado de que trata el presente párrafo, estará expresado en términos porcentuales efectivos anuales y su resultante en pesos monetizado por periodo según cuantía de cada operación e incluirá todos los conceptos efectivamente pagados o recibidos por el consumidor financiero, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita, incluyendo intereses, seguros, gastos, contribuciones, erogaciones, comisiones e impuestos entre otros</p> <p>En un plazo no mayor a tres (3) meses el Gobierno Nacional reglamentará la forma y periodicidad en la que las entidades vigiladas deben brindar la información de trata este párrafo.</p>	<p><b>Artículo 1°.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009.</p> <p><b>Parágrafo.</b> En función de lo contemplado en este artículo las entidades vigiladas estarán en la obligación de informar a sus clientes, además de la tasa de interés efectivamente pagada o recibida por <u>este estos</u>, el Valor Total Unificado para todos los conceptos, efectivamente pagados o <u>recibidos</u> por el cliente, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas.</p> <p>Al cliente potencial se le deberá suministrar, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita, una proyección del Valor Total Unificado que efectivamente pagaría o recibiría, de manera anticipada a la celebración del contrato. En este caso, el valor total unificado también deberá expresarse en términos porcentuales efectivos anuales. <u>Así mismo, deberá tener la misma publicidad que la tasa de interés relacionada con el producto o servicio ofrecido.</u></p> <p><u>Dentro del valor total unificado, deberá diferenciarse el componente correspondiente a la tasa de interés efectivamente pagada o recibida.</u></p> <p>El Valor Total Unificado de que trata el presente párrafo, estará expresado en términos porcentuales efectivos anuales <u>para el horizonte de vida del producto</u> y su resultante en pesos <u>para el periodo reportado monetizado por periodo según cuantía de cada operación</u> e incluirá todos los conceptos efectivamente pagados o recibidos por el <u>cliente</u>, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita; incluyendo intereses, seguros, gastos, contribuciones, erogaciones, comisiones e impuestos <u>entre otros y demás</u></p> <p>En un plazo no mayor a <u>noventa (90) días</u> el Gobierno Nacional reglamentará la forma y periodicidad en la que las entidades vigiladas deben brindar la información que trata este párrafo.</p>

#### 4. **Proposición Final**

Con fundamento en las consideraciones expuestas, de manera respetuosa me permito solicitar a los honorables Senadores de la República dar segundo debate al **Proyecto de ley número 262 de 2013 Senado, 099 de 2012 Cámara**, por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones, con las modificaciones propuestas.

De los honorables Senadores,

*Germán Villegas Villegas,*

Senador Ponente.

#### **TEXTO PROPUESTO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 262 DE 2013 SENADO, 099 DE 2012 CÁMARA**

*por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un párrafo al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009.

Parágrafo. En función de lo contemplado en este artículo las entidades vigiladas estarán en la obligación de informar a sus clientes, además de la tasa de interés efectivamente pagada o recibida por estos, el Valor Total Unificado para todos los conceptos, efectivamente pagados o recibidos por el cliente, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas.

Al cliente potencial se le deberá suministrar, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita, una proyección del Valor Total Unificado que efectivamente pagaría o recibiría, de manera anticipada a la celebración del contrato. En este caso, el valor total unificado también deberá expresarse en términos porcentuales efectivos anuales. Así mismo, deberá tener la misma publicidad que la tasa de interés relacionada con el producto o servicio ofrecido.

El Valor Total Unificado de que trata el presente párrafo, estará expresado en términos porcentuales efectivos anuales para el horizonte de vida del producto y su resultante en pesos para el periodo reportado e incluirá todos los conceptos efectivamente pagados o recibidos por el cliente, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita; incluyendo intereses, seguros, gastos, contribuciones, erogaciones, comisiones e impuestos y demás.

Dentro del valor total unificado, deberá diferenciarse el componente correspondiente a la tasa de interés efectivamente pagada o recibida.

En un plazo no mayor a noventa (90) días el Gobierno Nacional reglamentará la forma y periodicidad en la que las entidades vigiladas deben brindar la información que trata este párrafo.

Artículo 2°. Las administradoras de fondos de pensiones del régimen de ahorro individual tendrán la obligación de poner a disposición de sus afiliados a través de los distintos canales que dispongan las administradoras y, trimestralmente, a través de extractos que serán enviados al afiliado por el medio que este escoja, la siguiente información:

- a) Capital neto ahorrado;
- b) Monto de los intereses devengados por ese capital durante el tiempo que se informa;
- c) Las cotizaciones recibidas durante el periodo de corte del extracto;
- d) El monto deducido por el valor de todas y cada una de las comisiones que cobra la sociedad administradora, indicando el valor de cada comisión y porcentaje respectivo. Así como el monto de las demás deducciones realizadas, de acuerdo con la normatividad vigente;
- e) Saldo final neto después de efectuar las deducciones, así como la información que para el efecto determine la Superintendencia Financiera de Colombia.

El afiliado podrá solicitar una proyección de su expectativa pensional a la Administradora en la que se encuentre afiliado. Para ello suministrará a la administradora respectiva la información adicional que requiera sobre su situación familiar y beneficiarios, entre otros factores necesarios para la estimación. La proyección de la expectativa pensional se calculará con base en las normas legales existentes. El afiliado también podrá solicitar la asesoría personalizada para este efecto.

En el caso del Régimen de Prima Media, Colpensiones, o quien haga sus veces, deberá poner a disposición de sus afiliados a través de los distintos canales que disponga y, trimestralmente, a través de extractos que serán enviados al afiliado por el medio que este escoja, la siguiente información:

- a) El número de semanas que faltan por cotizar para acceder al derecho de pensión;
- b) Las deducciones efectuadas;
- c) Las cotizaciones recibidas durante el periodo de corte del extracto;
- d) El ingreso base de cotización de los aportes efectuados en los últimos seis meses;
- e) La información que determine la Superintendencia Financiera de Colombia.

Parágrafo 1°. Adicionar un inciso 2° al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009, que regula el contenido mínimo de la información al consumidor financiero, cuyo texto es el siguiente:

En desarrollo de lo anterior, las Administradoras del Sistema General de Pensiones deberán

garantizar que los clientes que quieran trasladarse entre regímenes pensionales, reciban asesoría de representantes de ambos regímenes, como condición previa para que proceda el traslado entre regímenes. Lo anterior de conformidad con las instrucciones que para el efecto imparta la Superintendencia Financiera de Colombia.

Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a sesenta (60) días el Gobierno Nacional, reglamentará la forma en que se deberán efectuar los cálculos de que trata este artículo. De los respectivos proyectos de decreto se informará a las Comisiones Económicas Terceras del Congreso.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

*Germán Villegas Villegas,*  
Senador Ponente.

Bogotá D. C., 4 de diciembre de 2013

En la fecha se recibió Ponencia y Texto Propuesto para segundo debate del **Proyecto de ley número 262 de 2013 Senado, 099 de 2012 Cámara, por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones**, presentada por el ponente, Senador Germán Villegas Villegas.

El Secretario General,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

Autorizo la publicación de la siguiente Ponencia y Texto Propuesto para Segundo Debate, consta de seis (6) folios.

El Secretario General,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN COMISIÓN TERCERA DEL SENADO EN SESIÓN DEL DÍA 27 DE NOVIEMBRE DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 262 DE 2013 SENADO, 099 DE 2012 CÁMARA**

*por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un parágrafo al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009.

Parágrafo. En función de lo contemplado en este artículo las entidades vigiladas estarán en la obligación de informar a sus clientes, además de la tasa de interés efectivamente pagada o recibida por estos, el Valor Total Unificado para todos los conceptos, efectivamente pagados o recibidos por el cliente, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas.

Al cliente potencial se le deberá suministrar, siempre que la naturaleza del producto o servicio

lo permita, una proyección del Valor Total Unificado que efectivamente pagaría o recibiría, de manera anticipada a la celebración del contrato.

El Valor Total Unificado de que trata el presente parágrafo, estará expresado en términos porcentuales efectivos anuales y su resultante en pesos monetizado por periodo según cuantía de cada operación e incluirá todos los conceptos efectivamente pagados o recibidos por el consumidor financiero, independientemente de si se trata de operaciones activas o pasivas, siempre que la naturaleza del producto o servicio lo permita, incluyendo intereses, seguros, gastos, contribuciones, erogaciones, comisiones e impuestos entre otros.

En un plazo no mayor a tres (3) meses el Gobierno Nacional reglamentará la forma y periodicidad en la que las entidades vigiladas deben brindar la información que trata este parágrafo.

Artículo 2°. Las administradoras de fondos de pensiones del régimen de ahorro individual tendrán la obligación de poner a disposición de sus afiliados a través de los distintos canales que dispongan las administradoras y, trimestralmente, a través de extractos que serán enviados al afiliado por el medio que este escoja, la siguiente información:

- a) Capital neto ahorrado;
- b) Monto de los intereses devengados por ese capital durante el tiempo que se informa;
- c) Las cotizaciones recibidas durante el periodo de corte del extracto;
- d) El monto deducido por el valor de todas y cada una de las comisiones que cobra la sociedad administradora, indicando el valor de cada comisión y porcentaje respectivo. Así como el monto de las demás deducciones realizadas, de acuerdo con la normatividad vigente;
- e) Saldo final neto después de efectuar las deducciones, así como la información que para el efecto determine la Superintendencia Financiera de Colombia.

El afiliado podrá solicitar una proyección de su expectativa pensional a la Administradora en la que se encuentre afiliado. Para ello suministrará a la administradora respectiva la información adicional que requiera sobre su situación familiar y beneficiarios, entre otros factores necesarios para la estimación. La proyección de la expectativa pensional se calculará con base en las normas legales existentes. El afiliado también podrá solicitar la asesoría personalizada para este efecto.

En el caso del Régimen de Prima Media, Colpensiones, o quien haga sus veces, deberá poner a disposición de sus afiliados a través de los distintos canales que disponga y, trimestralmente, a través de extractos que serán enviados al afiliado por el medio que este escoja, la siguiente información:

- a) El número de semanas que faltan por cotizar para acceder al derecho de pensión;
- b) Las deducciones efectuadas;
- c) Las cotizaciones recibidas durante el periodo de corte del extracto;
- d) El ingreso base de cotización de los aportes efectuados en los últimos seis meses;
- e) La información que determine la Superintendencia Financiera de Colombia.

Parágrafo 1°. Adicionar un inciso 2° al artículo 9° de la Ley 1328 de 2009, que regula el contenido mínimo de la información al consumidor financiero, cuyo texto es el siguiente:

En desarrollo de lo anterior, las Administradoras del Sistema General de Pensiones deberán garantizar que los clientes que quieran trasladarse entre regímenes pensionales, reciban asesoría de representantes de ambos regímenes, como condición previa para que proceda el traslado entre regímenes. Lo anterior de conformidad con las instrucciones que para el efecto imparta la Superintendencia Financiera de Colombia.

Parágrafo 2°. En un plazo no mayor a sesenta (60) días el Gobierno Nacional, reglamentará la forma en que se deberán efectuar los cálculos de que trata este artículo. De los respectivos proyectos de decreto se informará a las Comisiones Económicas Terceras del Congreso.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**SENADO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE**

Bogotá. D. C. 27 de noviembre de 2013

En sesión de la fecha se le dio lectura a la proposición con que termina el informe para primer debate del **Proyecto de ley número 262 de 2013 Senado, 099 de 2012 Cámara**, por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.

Una vez aprobada la proposición la Presidencia sometió a consideración el articulado presentado y las modificaciones realizadas por el ponente. La Comisión de esta forma declaró aprobado en su

primer debate el proyecto de ley mencionado. Acta 09 de 27 de noviembre de 2013. Anunciado el día 20 de noviembre de 2013 Acta número 08 de 2013.

El Presidente,

*Antonio Guerra de la Espriella.*

El Vicepresidente,

*Fernando Tamayo Tamayo.*

El Senador ponente,

Honorable Senador *Germán Villegas Villegas.*

El Secretario,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 996 - Miércoles, 4 de diciembre de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA Págs.

**PONENCIAS**

Informe de ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto al Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 84 de 2013 Senado, por medio de la cual se obliga la certificación de compatibilidad de las actividades que se desarrollarán con los Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA) para el licenciamiento ambiental y se dictan otras disposiciones.....	8
Informe de ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 127 de 2013 Senado, por medio de la cual se crea la Política Nacional de Parques, para fortalecer la recreación y el deporte.....	11
Ponencia para segundo debate, Pliego de modificaciones, Texto propuesto y Texto definitivo aprobado en Comisión Tercera del Senado en sesión del día 27 de noviembre de 2013 al Proyecto de ley número 262 de 2013 Senado, 099 de 2012 Cámara, por medio de la cual se establece la obligación de brindar información transparente a los consumidores de los servicios financieros y se dictan otras disposiciones.....	20