



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 288

Bogotá, D. C., miércoles, 20 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 19 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DE 2023 CÁMARA - 213 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se establece que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal, Casanare y se dictan otras disposiciones sobre el Aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.

Bogotá, D. C., marzo 13 de 2024

Doctor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Honorable Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la honorable Cámara de Representantes, por Comunicación número C.S.C.P. 3.6 -016/2024, y de conformidad con los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar **Informe de Ponencia para Primer Debate** del Proyecto de Ley número 330 DE 2023 Cámara - 213 de 2022 Senado, por medio de la cual se establece que la regional de la Aerocivil con Jurisdicción Administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare y se dictan otras disposiciones sobre el Aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván en los siguientes términos:

1. CONTEXTO DEL PROYECTO:

El proyecto de ley autoría del honorable Senador *Josué Alirio Barrera Rodríguez* fue radicado el 5 de octubre de 2022 en la Secretaría General del Senado de la República. Fue enviado a la Comisión Sexta del Senado el pasado 18 de octubre de 2022 y designado ponente el honorable Senador *Esteban Quintero Cardona*.

Se presentó ponencia para primer debate, la cual fue publicada en la **Gaceta del Congreso** número 291 de 2023, siendo anunciado, discutido, votado y aprobado por la comisión el día 13 de junio de 2023.

Se radica ponencia para segundo debate y se publica en la **Gaceta del Congreso** número 1211 de 2023, siendo anunciado, discutido, votado y aprobado por la Plenaria del Senado el pasado 22 de noviembre de 2022.

Posteriormente a su aprobación por la plenaria del Senado, se envió a la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 5 de diciembre de 2023.

Finalmente, el pasado 8 de febrero de 2024 la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes me designa como ponente para dar primer debate.

2. APORTE DEL PROYECTO DE LEY AL CUMPLIMIENTO DEL PLAN PLURIANUAL DE INVERSIONES DEL PLAN DE DESARROLLO COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA ADOPTADO MEDIANTE LA LEY 2294 DE 2023.

En el Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida, adoptado mediante la Ley 2294 de 2023, en el aparte de inversiones estratégicas nacionales y/o proyectos estratégicos de impacto regional, se concibió lo siguiente:

PROYECTO	DEPARTAMENTO	TRANSFORMACIONES
Adecuación de infraestructura y autorización de operación internacional del Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto el Alcaraván, esto con el fin de ser un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional el Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.	Arauca Vichada Casanare Meta Caquetá Putumayo Guainía Guaviare Vaupés Amazonas.	Convergencia regional Otras transformaciones: Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia social.

En el mismo sentido, el Plan Plurianual de Inversiones del plan de Plan de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida, adoptado mediante la Ley 2294 de 2023, en el aparte líneas de inversión departamentales, proyectos estratégicos para el departamento de Casanare se concibió lo siguiente:

PROYECTOS	TRANSFORMACIÓN
Adecuación de infraestructura y autorización de operación internacional del Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto el Alcaraván, esto con el fin de ser un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país, el exterior o un aeropuerto internacional de carga y/o transporte.	Convergencia regional Otras transformaciones: Derecho Humano a la Alimentación; Seguridad Humana y Justicia Social

Con lo expuesto nótese que la iniciativa legislativa coadyuva a la consolidación de los proyectos incluidos en el Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida, adoptado mediante la Ley 2294 de 2023.

En resumen, el proyecto de ley constituirá una herramienta jurídica fundamental tanto para el Gobierno nacional como para la RAP Llanos, el departamento de Casanare y el municipio de Yopal. Al convertirse en ley de la República, posibilitará la autorización para la operación internacional del Aeropuerto de Yopal (EYP), también conocido como Aeropuerto El Alcaraván. Esto, a su vez, impulsará la necesaria Adecuación de Infraestructura del aeropuerto, con el objetivo principal de establecerlo como un aeropuerto alterno al Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento. Es relevante señalar que esta iniciativa está alineada con una meta del Gobierno nacional, respaldada por su inclusión en el plan plurianual de inversiones, lo que sugiere un fuerte respaldo por parte del ejecutivo nacional.

3. ANÁLISIS AL ARTICULADO

El texto del proyecto de ley está compuesto por CINCO (5) artículos incluida la vigencia.

El primer artículo tiene por objeto ordenar que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos *se establezca en la ciudad de Yopal, Casanare*, así como también dicta otras disposiciones sobre el Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.

El artículo segundo determina el plazo de 12 meses que tendrá la Aeronáutica Civil para establecer que la regional de la Aerocivil con jurisdicción o administración de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos *se establezca y fije su domicilio en la ciudad de Yopal Casanare*, manteniendo la Regional de la Aerocivil ubicada en el municipio de Villavicencio

El artículo tercero es el centro del proyecto de ley que pretende que según el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC, la Aerocivil categorice al Aeropuerto El Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país.

Igualmente, el párrafo primero determina que, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Ministerio de Transporte y/o la Aeronáutica Civil, podrán destinar recursos para lograr lo dispuesto en proyecto de ley, de ser necesario se autorizará al Gobierno nacional para realizar las operaciones presupuestales necesarias para su acatamiento.

El párrafo segundo establece que habrá entre la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y el municipio de Yopal una colaboración armónica para la gestión y materialización, especialmente en lo concerniente a la adecuación o construcción de infraestructura de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás equipos e infraestructura requeridas por el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC). Lo anterior, se podrá financiar con recursos del Sistema General de Regalías.

El artículo cuatro determina que el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, informarán trimestralmente a la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y al municipio de Yopal todas las actuaciones a desarrollar en pro del cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Finalmente, el artículo quinto consagra la vigencia.

4. JUSTIFICACIÓN

Con el Proyecto de Ley número 213 de 2022 refiere el autor de la iniciativa, que establecer la regional de la Aerocivil en la ciudad de Yopal, Casanare, para ejercer la jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se encuentra cimentado en razones sociales, económicas y jurídicas.

En el marco del desarrollo social, la ejecución de este proyecto beneficiaría no solo a los ciudadanos de Yopal, sino a todo el departamento del Casanare y la región de la Orinoquia, permitiéndoles tener acceso a una terminal aérea que se conecte de manera directa a destinos internacionales, ayudando a economizar costos y tiempo de desplazamiento tanto a la ciudad de Yopal, como hacia las diferentes rutas aéreas nacionales e internacionales que se oferten, también se convertiría en un centro de impulso a través de la generación de cientos de empleos que traerá la ejecución de este proyecto, y beneficiará a los yopaleños y a las regiones cercanas al centro urbano.

Desde el punto de vista económico, la realización de este proyecto garantizará un flujo importante de recursos debido a la posibilidad de abrir la región al turismo internacional. La Orinoquia y los Llanos Orientales tienen gran potencial para el desarrollo de empresas ecoturísticas, que pueden generar importantes beneficios para emprendedores y para los entes territoriales. Así mismo al mejorar el acceso a la región se garantiza la realización de múltiples inversiones. Las grandes obras de infraestructura también garantizan empleabilidad para los moradores de la región, y a mayor empleo mayor desarrollo y calidad de vida para los habitantes.

La geografía colombiana siempre ha sido una de las grandes limitantes para el fortalecimiento de la malla vial del país, nuestra imponente topografía ha dificultado el traslado de pasajeros entre las regiones. Ahora, en pleno siglo XXI y con el desarrollo de las tecnologías, podemos superar lo abrupto de nuestro paisaje con el impulso de proyectos aeronáuticos que nos permitan superar las distancias y generar polos de crecimiento. De igual forma, contar con otro aeropuerto internacional permitirá más flujo de carga y pasajeros y más conectividad con un mundo cada vez más globalizado que exige mayores niveles de interconexión.

También es fundamental entender que el flujo de pasajeros viene creciendo exponencialmente y que esto implica que se debe garantizar la mejora de la capacidad de los aeropuertos, lo que sin lugar a duda mejorará la competitividad de la región y del país. Actualmente y a pesar de la reciente remodelación del Aeropuerto El Dorado, la Aerocivil ya viene reportando la falta de capacidad de algunos aeropuertos, por lo que se hace fundamental seguir trabajando en el fortalecimiento de estas capacidades, no olvidemos que los aeropuertos mejoran las comunicaciones, aumentan la creación de puestos de trabajo y la generación de actividad económica, aumentan la revalorización del entorno y el ordenamiento urbanístico.

Así mismo, para el comercio exterior, las importaciones y exportaciones, el transporte aéreo ofrece muchas ventajas, en tiempo, seguridad, fiabilidad y facilidad de uso, aunque entendemos que los costos representan una barrera importante

para acceder a este tipo de transporte, sin embargo, al ofertar una mayor capacidad de carga podremos encontrar precios más competitivos que ayuden al crecimiento económico de la región y del país.

5. CONCEPTOS SOBRE LA INICIATIVA

a. CONCEPTO DEL AEROCIVIL DEL 28 DE SEPTIEMBRE DE 2022

Los siguientes motivos se sustentan y extraen de la respuesta brindada por la Aerocivil en documento con Radicado 1200.2022034226 de fecha 28 de septiembre de 2022.

I. AFLUENCIA DE PASAJEROS Y/O CARGA DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) VERSUS LOS AEROPUERTOS UBICADOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE ARAUCA, VICHADA Y EL META

Frente a la afluencia de pasajeros y/o carga del Aeropuerto el Yopal (EYP) versus los aeropuertos ubicados en los departamentos de Arauca, Vichada y el Meta, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Aerocivil suministró los siguientes datos:

Dpto / Aeropuerto	Pasajeros						Carga (Ton)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Casanare												
EYP	338.964	329.855	305.285	95.953	185.558	195.956	1.111	2.501	1.380	183	3.836	2.380
Meta												
VVC	169.003	194.028	471.135	93.974	134.290	161.885	3.512	3.238	2.637	1.456	1.608	1.058
PGT	60.829	69.282	77.304	27.722	9.345	13.865	46	17	12	56	12	97
LMC	39.687	41.194	36.560	6.839	23.512	16.526	47	42	31	157	23	183
Arauca												
AUC	113.948	120.215	132.487	45.913	138.977	109.651	1.594	1.639	1.419	475	39	428
RVE	26.523	27.083	28.185	11.265	29.353	23.567	50	27	25	108	25	91
TME	4.177	2.381	6.850	3.885	8.316	6.834	3	2	3	8	6	29
Vichada												
PCR	41.845	45.197	51.097	18.594	38.298	31.362	3.503	3.764	3.210	2.315	3.162	1.478

*El 2022 corresponde a datos tomados entre los meses de enero y agosto. La anterior tabla contiene datos de los últimos cinco (5) años.

II. CAPACIDAD DE LA PISTA DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) TAMBIÉN DENOMINADO AEROPUERTO EL ALCARAVÁN

Sobre el particular, la Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Aerocivil informó que teniendo en cuenta las características físicas y geométricas del Aeródromo El Yopal, y que la clave de referencia es 3C, pueden operar hasta aeronaves tipo “C” entre las cuales se encuentran el A320, Boeing 737 y ATR-72, entre otras.

III. LA PISTA DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) CUMPLE CON LAS NORMAS Y ESTÁNDARES DE UN AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARGA Y/O DE PASAJEROS

Sobre esta inquietud, la Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios indica que la pista y el área de movimiento del Aeropuerto de El Yopal puede atender operaciones internacionales hasta de aeronaves tipo “C”, previo a cumplir

con los demás requerimientos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 14 – Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos, entre los que se encuentran los establecidos en el numeral 14.3.1.7.2.2 de los mencionados reglamentos.

IV. VUELOS SALIDOS, LLEGADOS Y EN TOTAL DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

Sobre los vuelos salidos, llegados y en total durante los últimos 5 años, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de Aerocivil remitió la siguiente información:

Operaciones aéreas aeropuerto EYP			
Año	Salidas	Llegadas	Total
2017	4.447	4.460	8.907
2018	4.266	4.272	8.538
2019	4.041	4.040	8.081
2020	1.604	1.612	3.216
2021	2.783	2.790	5.573
2022*	2.188	2.183	4.371

La pista del Aeropuerto Alcaraván (EYP) en lo referente al despegue y aterrizaje cuenta las características físicas y geométricas del Aeródromo El Yopal, y que la clave de referencia es 3C, pueden operar hasta aeronaves tipo “C” entre las cuales se encuentran el A320, Boeing 737 y ATR-72, entre otras, según lo informado por la Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Aerocivil.

Tal como se indicó en la reseña histórica, aquí también es importante destacar que el aeropuerto fue adaptado para recibir una serie de vuelos de los aviones ANTONOV 124 de la compañía Heavy Lift/Volga Dnepr, los mayores aviones de carga del mundo, aeronaves que en su momento transportaron la maquinaria para el desarrollo y explotación petrolera en pozos como Cusiana y Cupiagua.



En este link se puede ver video del avión ruso haciendo descargue en el Aeropuertoel Yopal: <https://www.youtube.com/watch?v=oZLBic8JpA>

V. CUMPLIMIENTO DE ESTÁNDARES INTERNACIONALES DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP)

Frente al cumplimiento de estándares internacionales por parte del Aeropuerto El Yopal (EYP), la Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios de la Aerocivil indica que la pista y el área de movimiento del Aeropuerto de El Yopal (EYP) puede atender operaciones internacionales hasta de aeronaves tipo “C”, previo a cumplir con los demás requerimientos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 14 – Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos, entre los que se encuentran los establecidos en el numeral 14.3.1.7.2.2 de los mencionados reglamentos.

VI. LIMITACIÓN LEGAL PARA QUE EL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) SE CATEGORICE COMO AEROPUERTO INTERNACIONAL

Se indagó a la Aerocivil preguntando si existe alguna limitación legal o técnica para que el Aeropuerto Alcaraván (EYP) sea categorizado como un aeropuerto internacional de carga y/o transporte, ante lo cual la autoridad aérea indicó lo siguiente *“la Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios informa que NO existe limitación legal o técnica para que el Aeropuerto El Yopal sea recategorizado como aeropuerto internacional, siempre que cumpla con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)”*.

VII. CARACTERÍSTICAS SOBRESALIENTES DEL AEROPUERTO EL YOPAL FRENTE A LOS AEROPUERTOS UBICADOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE ARAUCA, VICHADA Y EL META

Tal como lo afirma la Aerocivil, la terminal y Aeropuerto de El Yopal (EYP) fue concebido de acuerdo con el desarrollo del plan maestro del aeropuerto, que en su momento daba respuesta a las necesidades y a los altos niveles de operación del aeropuerto. Es por lo anterior que dicho aeropuerto presenta unas facilidades y prestaciones mayores a los demás aeropuertos de la Orinoquía.

Entre otras características que destaca al Aeropuerto el Yopal (EYP), Dirección Regional Oriente destaca las siguientes: “Para ilustrar sobre las ventajas del Aeropuerto de El Yopal (EYP) frente a los demás aeródromos mencionados, nos permitimos describir las características principales del Aeropuerto EYP:

Longitud de pista: 2.305 m (cabecera 05)

Ancho de pista: 36 m

Área aprox. Terminal: 13.800 m² aprox.

Cantidad de plataformas: 2 (área total: 53.000 m² aprox.)

VIII. SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS POR EL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP)

Frente a los servicios aeroportuarios prestados por el Aeropuerto El Yopal (EYP), la Dirección de Operaciones Aeroportuarias informó lo siguiente sobre

los servicios aeroportuarios prestados por la Aerocivil en el Aeropuerto El Alcaraván de Yopal (Casanare):

a. “Servicios en materia de Seguridad de la Aviación Civil y facilitación

Se cuenta con un contrato de prestación de servicios de vigilancia mediante contratista Unión Temporal BSB 2018, con un total de 32 servicios distribuidos así:

- 13 servicios 24 horas con arma y botón de pánico
- 16 servicios 12 horas con botón de pánico
- 2 supervisores 24 horas
- 1 servicio de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV) 24 horas

El circuito cerrado de televisión está conformado por 69 cámaras Índigo, tres máquinas de rayos X con sus respectivos arcos detectores de metal y un equipo de identificación marca Fargo, todos con contrato de mantenimiento que se ejecuta trimestralmente y cuando se presenta alguna novedad.

b. En relación con la gestión ambiental y el control de fauna se prestan los siguientes servicios:

- Control Fauna y Peligro Aviario que se desarrolla mediante el contrato 18001604- 03 de 2018.
- Mantenimiento de Plantas de Tratamiento de Agua Residuales que se ejecuta por el contrato 18001583-02 de 2018

c. Acorde a la categoría del aeropuerto, a continuación, se relacionan los servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) con que cuenta el terminal:

- Horas de operación: 15
- Horario de operación: 06:00- 21:00
- Persona de Bomberos en la estación: 18
- Máquinas asignadas 3 máquinas 4 x 4

d. En materia de gestión del aeródromo se prestan los servicios de supervisión del Área de Movimiento (Pistas - calles de rodaje-plataforma)

e. En el Aeropuerto “El Alcaraván” de El Yopal se prestan los servicios médicos y de transporte asistencial básico durante su operación”.

IX. FUTURO ESTRATÉGICO DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP)

Se indagó a la Aerocivil preguntando si el Gobierno nacional o la misma Aerocivil tiene alguna propuesta o estrategia de desarrollo y de ampliación de servicios del Aeropuerto Alcaraván (EYP), ante lo cual respondió lo siguiente.

Sobre el particular el Grupo de Planificación Aeroportuaria manifiesta que desde el año 2012 la Entidad cuenta con un instrumento de planificación del aeropuerto, el cual ha sido utilizado para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria que se ha desarrollado entre 2015 y 2019, tales como, nueva terminal de pasajeros con vías de acceso, urbanismo, nueva plataforma, con calles de rodaje desde la Calle Alfa hasta la Calle echo, así mismo cuenta con torre

control, cuartel de bomberos y vía rápida de cuartel de Bomberos.

En la antigua infraestructura, se contempla la transformación del terminal de pasajeros a terminal de carga para ofrecer a la comunidad de Yopal la posibilidad de prestar este tipo de servicio a las necesidades de carga que pueda tener la región, sin embargo, a la fecha no existen datos estadísticos importantes que permitan desarrollar esta infraestructura a las necesidades de la región pretende tener.

b. CONCEPTO DE MINISTERIO DE HACIENDA 20 OCTUBRE 2023

La Cartera de Hacienda contempla la posibilidad de que el traslado de sede pueda imponer obligaciones adicionales a la Aerocivil, lo que potencialmente generarían costos para la entidad. En virtud de esto, será la Aerocivil, dentro de su autonomía administrativa y financiera, la responsable de evaluar y consultar su presupuesto al respecto.

Es importante destacar que los posibles costos fiscales derivados del proyecto de ley no están contemplados en las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Por tanto, es crucial que el sector realice un estudio exhaustivo al respecto.

Sin embargo, es de destacar que el texto que introduce en esta ponencia es categórico en señalar que la iniciativa no generará impacto fiscal alguno.

c. NUEVO CONCEPTO DE AEROCIVIL 15 DE MAYO DE 2023

La Unidad Administrativa Aeronáutica Civil emitió un nuevo concepto, a través del Ministerio de Transporte en el que indican que no están de acuerdo con el proyecto de ley, ya que consideran que puede contener vicios debido a que es el Presidente la autoridad competente para modificar la estructura de las entidades y no el Honorable Congreso de la República, como lo establecen los artículos 189, 150 y 154 de la Constitución Política.

Es importante tener en cuenta que a la fecha no existe una ruta de transporte aéreo de línea desde Yopal hacia los demás centros poblados importantes de la Regional Oriente, lo cual hace que la logística y el acceso a equipos desde Yopal sea menos favorable, en cambio desde Villavicencio tiene mayor favorabilidad e incluso en cuanto a costos.

Según la comparación de distancias y disponibilidad de rutas que existen desde Yopal y Villavicencio hacia las diferentes estaciones y aeropuertos, realizada por la Aerocivil, es importante tener en cuenta que a la fecha no existe una ruta de transporte aéreo de línea desde Yopal hacia los demás centros poblados importantes de la Regional Oriente, lo cual hace que la logística y el acceso a equipos desde Yopal sea menos favorable, contrario a Villavicencio que cuenta con mayor favorabilidad e incluso en cuanto a costos.

De igual modo, la ubicación estratégica de Villavicencio en relación con otras poblaciones que abarca la Dirección Aeronáutica Regional la cantidad de empresas de transporte aéreo y organizaciones de mantenimiento aeronáutico y la cantidad de personal aeronáutico licenciado es mucho mayor. Establecer

la regional en Yopal representaría altos costos y dificultades logísticas.

El concepto finaliza mencionando que, de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, uno de los requisitos para que el Aeropuerto El Alcaraván de Yopal sea declarado internacional es que tenga operación de vuelos internacionales, esta operación depende del mercado, a través del interés de las empresas de transporte aéreo y las rutas que estas solicitan operar ante la Aeronáutica Civil.

6. CONCLUSIONES DEL PONENTE

El Aeropuerto el Yopal (EYP) puede atender operaciones internacionales y por ende tal aeropuerto puede ser recategorizado.

Esta iniciativa legislativa dará valiosa muestra de cumplimiento al mandato constitucional de dictar en beneficio y desarrollo de la Nación, al establecer la Regional de la Aerocivil y su jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la R. A. y de P. de los Llanos, en el municipio de Yopal, Casanare, debido a los beneficios en la ciudad, la región y el país.

El Aeropuerto Alcaraván en la capital del Casanare, es actualmente el mejor, preparado y calificado para la operación aérea que demanda la región de Los Llanos Orientales, que es pujante y dinamizadora de la economía y progreso de Colombia, para los sectores de la ganadería y la agricultura, significaría poder importar insumos de países extranjeros directamente al corazón de la Orinoquia y al mismo tiempo exportar los diferentes productos que se comercializan en la región en volúmenes más altos, ayudando así a incrementar a mejorar el desarrollo de las personas y empresas beneficiadas por la implementación de este proyecto de ley.

La propuesta legislativa hace uso de la capacidad de la descentralización, la planeación, la gestión y la administración de los intereses propios de la región de Los Llanos y a instancias de la integración territorial, lo contenido en el articulado fomentará el traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados del gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente, teniendo en cuenta que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley.

Con el antecedente en el año 2006, en el que la Cámara de Comercio de Casanare le solicitó al Ministerio de Transporte habilitar la terminal como aeropuerto internacional puesto que este contaba con todas las características de uno y así mismo el Aeropuerto “El Alcaraván” es hoy en día uno de los más importantes de la zona oriental del país y ofrece condiciones excepcionales de aeronavegación a nivel nacional”.

En junio del 2009, se reportó que la Aeronáutica Civil y el gobierno de Casanare nuevamente estudiaron la opción de habilitar Aeropuerto El Alcaraván para vuelos internacionales. Para hacer realidad los proyectos se necesitarían \$8.500 millones de pesos para adecuar los terminales de pasajeros y carga, lo mismo que las calles de rodaje para dar

acceso a los aviones desde o hacia la plataforma de parqueo. Según el estudio, la operación de escala técnica le dejaría a Yopal una rentabilidad de \$25.000 millones de pesos. Lo atractivo de la propuesta, dice el estudio, es que las aerolíneas internacionales que vuelan desde Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay a Estados Unidos y Canadá no se desviarían de rumbo para aprovisionarse de combustible, como lo hacen actualmente en el Aeropuerto Maiquetía, cerca de Caracas, sino que podrían hacer esa labor en Yopal. Esta apreciación es muy subjetiva, una vez que las aeronaves que utilizan las líneas aéreas cargueras líderes en el mercado tienen la autonomía suficiente para volar de origen a destino sin necesidad de aprovisionarse de combustible.

El Ministerio de Transporte presentó un documento de Gestión del año 2014, donde se destacó la obra del Aeropuerto de Yopal en el análisis de consolidación de nodos de transferencia y mejoramiento de la gestión aérea y portuaria, allí se valoró la gestión de la Dirección de Infraestructura que consiguió el 7 de febrero del mismo año la aprobación del Documento Conpes 3802: “Importancia estratégica del proyecto “Construcción de infraestructura aeroportuaria a nivel nacional” Aeropuertos de las Ciudades de Ibagué y Yopal”. (Mintransporte, 2014).

Alternamente a lo estructurado por MinTransporte, el entonces Director de la Aeronáutica Civil, Alfredo Bocanegra, realizó una visita al Aeropuerto El Alcaraván, donde revisó las obras e informó de los detalles del retraso que empezaron a presentar las obras por parte del consorcio. De acuerdo con la publicación periodística de un medio de comunicación local, la construcción del nuevo aeropuerto se terminaría a finales del año 2017, el contrato para la ejecución de las obras concurriría adicionado en 144 días (lo que parecía una prórroga razonable) y serían añadidos recursos por valor no mayor a los 30.000 millones de pesos para asegurar la terminación de las obras. Adicional a eso se inició una investigación disciplinaria contra las universidades que elaboraron los planos, pues según la Aeronáutica ninguno de los diseños resultó suficiente para acometer las obras, razón por la cual se tuvo que ajustar y esto representó pérdidas de tiempo. (Bocanegra, 2016).

Es virtud del numeral 7 del artículo 150 de la Constitución de 1991, es viable que el Congreso ordene modificar la estructura de cualquier entidad de orden nacional, ya que dicha protesta fue otorgada por el constituyente, por ello es viable que en el proyecto de ley se ordene establecer una regional, independientemente si ello implica una modificación a la estructura orgánica de la Aerocivil.

7. CONTEXTO SOCIOPOLÍTICO Y SOCIOECONÓMICO DEL AEROPUERTO EL YOPAL

Tras la decisión gubernamental de avalar el proyecto estratégico de mejoramiento y ampliación del aeropuerto en diciembre de 2013; dos meses después, el 7 de febrero de 2014, se aprueba el Conpes 3802 cuyo propósito fue dar cumplimiento a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2010-

2014 “Prosperidad para Todos” respecto al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país para mejorar los niveles de competitividad, conectividad e integración regional. Considerando la necesidad de atender el crecimiento de la demanda del sector, mejorar la calidad en la prestación del servicio aéreo y ampliar significativamente la capacidad de la red de aeropuertos, se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) la declaratoria de importancia estratégica del proyecto “Construcción de Infraestructura Aeroportuaria a Nivel Nacional”, con el fin de construir el nuevo terminal de pasajeros, torre de control, cuartel de bomberos y obras complementarias de los Aeropuertos Perales de Ibagué y Alcaraván de Yopal.

(Departamento Nacional de Planeación, 2014).

La descripción, antecedentes, justificación, descripción del proyecto y financiación que describe el Conpes 3802 compartido con las obras del Aeropuerto de Ibagué resaltó para El Aeropuerto El Yopal:

“El Aeropuerto de Yopal reúne características que permitirán impulsar el desarrollo del sector aéreo en los Llanos Orientales, tales como:

- Base de operaciones para aerolíneas que prestan servicios regionales.
- Punto de conectividad aérea entre la capital y el oriente del país.
- Aporte a la capacidad de servicio de la red de aeropuertos de El Dorado.
- Aeropuerto alimentador con suficiente capacidad para aumentar la capacidad de la red mencionada”.

Por lo anteriormente expuesto, se hacen necesarias las inversiones propuestas en este documento para la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, torre de control, cuartel de bomberos y obras complementarias en los Aeropuertos de Ibagué y Yopal.

Estas inversiones mejorarán la calidad en la prestación del servicio aéreo a las compañías aéreas regulares y no regulares de pasajeros y carga, a los habitantes de ambos departamentos y los visitantes que por razones de turismo o negocios visitan la región. Asimismo, mejorará significativamente la capacidad de la red de Aeropuertos de El Dorado y por ende su eficiencia para atender la demanda actual y futura de los usuarios del transporte aéreo del país y la región. Adicionalmente, traerán otros beneficios, como los siguientes:

- Mejoramiento en la conectividad, movilidad y competitividad de las regiones.
- Servicios de Navegación Aérea y Aeroportuarios seguros y eficientes.
- Optimización de recursos de capacidad operacional.
- Mejoramiento en la prestación del servicio a los pasajeros relacionados con la industria de hidrocarburos para el caso del Aeropuerto de Yopal.

- Aumento del turismo, de las operaciones de carga y del transporte de pasajeros.

8. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley, al no ordenar gasto, no comprende un impacto fiscal negativo, en consecuencia, no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

El proyecto de ley aquí contenido tal como lo indica su parágrafo 1° del artículo 3°, **no genera impacto fiscal inmediato al Gobierno, este no crea una medida ni tampoco establecen una obligación de contenido presupuestal, sino que este solamente confiere un permiso o una autorización para que las diferentes autoridades confluyan en la emancipación o recategorización del Aeropuerto el Yopal (EYP) en un aeropuerto con capacidad de atención de operaciones internacionales. El presente proyecto de ley faculta a las diferentes autoridades para aportar recursos bajo el principio constitucional de colaboración armónica.**

En el mismo sentido, el artículo 2° del proyecto de ley **establece que la Aerocivil podrá utilizar las instalaciones que actualmente tiene en la ciudad de Yopal, lo cual no generaría gasto alguno dado las condiciones de infraestructura que tiene el actual terminal y/o aeropuerto.**

8. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, puesto que los posibles beneficios particulares, actuales y directos, conforme a lo dispuesto en la ley, dado que el objeto de la iniciativa legislativa es general, y salvo un caso particular que algún familiar de un congresista ejerza sus funciones en dicha entidad, no se configura causal para predicar un impedimento.

Por otro lado, si el Congresista o algún familiar dentro de los grados enunciados por la ley desarrollan la actividad aeroportuaria, el Congresista deberá presentar un conflicto de interés, frente del cual se deduce su improcedencia por considerar que esta ley cobijará a toda la población por igual y sus efectos regirán para el futuro.

Finalmente, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

9. TEXTO FINAL APROBADO Y PLIEGO DE MODIFICACIONES, TEXTO SUGERIDO PARA EL PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DE 2023 CÁMARA - 213 DE 2022 SENADO

TEXTO FINAL APROBADO EN SENADO	TEXTO SUGERIDO	COMENTARIOS Y CONSIDERACIONES DEL PONENTE
<p>Epígrafe. “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE QUE LA REGIONAL DE LA Aerocivil CON JURISDICCIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN DE LOS LLANOS SE ESTABLEZCA EN LA CIUDAD DE YOPAL CASANARE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES SOBRE EL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) TAMBIÉN DENOMINADO AEROPUERTO EL ALCARAVÁN”</p>	<p>Epígrafe. “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE QUE LA REGIONAL DE LA Aerocivil CON JURISDICCIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN DE LOS LLANOS SE ESTABLEZCA EN LA CIUDAD DE YOPAL CASANARE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES SOBRE EL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP) TAMBIÉN DENOMINADO AEROPUERTO EL ALCARAVÁN”</p>	<p>Sin comentarios.</p>
<p>Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto ordenar que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare, así como también dicta otras disposiciones sobre el Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.</p>	<p>Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto ordenar que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare, así como también dicta otras disposiciones sobre el Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.</p> <p>Parágrafo. Para el establecimiento de la regional administrativa de la Aerocivil de los aeropuertos ubicados en la jurisdicción de la RAP Llanos en la ciudad de Yopal, la Aerocivil adelantará las actuaciones administrativas necesarias para lograr dicho cometido, sin que ello implique la creación de nuevos cargos en su planta de personal. La regional administrativa de la Aerocivil que trata la presente ley, se organizará con la planta de personal de la Aerocivil que labora en los aeropuertos y municipios que están dentro de la jurisdicción de la RAP Llanos, lo anterior no impide que de manera autónoma la Aerocivil reorganice o reestructure esta regional administrativa en el futuro.</p>	<p>El parágrafo que se incluye en el artículo 1, justifica y deja claro que el proyecto de ley no generará impacto fiscal.</p> <p>Igualmente, el parágrafo propuesto dispone que la Aerocivil deberá organizar la regional de la RAP Llano con la planta de personal que actualmente opera los aeropuertos ubicados en la jurisdicción de la RAP Llanos, sin que ello implique la creación de nuevos cargos.</p> <p>Aquí es de destacar que el Congreso de la Republica en virtud del numeral 7 del artículo 150 de la Constitución de 1991, tiene la competencia constitucional de modificar la estructura de cualquier entidad de orden nacional, ya que dicha protesta fue otorgada por el constituyente en las precitas disposiciones constitucionales, por ello es viable que en el proyecto de ley se ordene establecer una regional, independientemente así ello implique una modificación a la estructura orgánica de la Aerocivil.</p>
<p>Artículo 2º. A partir de la promulgación de la presente ley, la Aeronáutica Civil contará con doce (12) meses para establecer que la regional de la Aerocivil con jurisdicción o administración de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca y domicilie en la ciudad de Yopal Casanare. Para el cumplimiento de lo anterior, la Aerocivil podrá utilizar las instalaciones que actualmente tiene en dicha ciudad.</p> <p>Parágrafo. En concordancia con las disposiciones de la Ley 439 de 1998, la Regional de la Aerocivil ubicada en el municipio de Villavicencio seguirá funcionando en dicha entidad territorial.</p>	<p>Artículo 2º. A partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con el parágrafo del artículo anterior, la Aeronáutica Civil contará con doce (12) meses para establecer que la regional de la Aerocivil con jurisdicción o administración de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca y domicilie en la ciudad de Yopal Casanare. Para el cumplimiento de lo anterior, la Aerocivil podrá utilizar las instalaciones que actualmente tiene en dicha ciudad.</p> <p>Parágrafo. En concordancia con las disposiciones de la Ley 439 de 1998, la Regional de la Aerocivil ubicada en el municipio de Villavicencio seguirá funcionando en dicha entidad territorial.</p>	<p>El texto incluido, armoniza los artículos 1º y 2º del proyecto de ley.</p>

TEXTO FINAL APROBADO EN SENADO	TEXTO SUGERIDO	COMENTARIOS Y CONSIDERACIONES DEL PONENTE
<p>Artículo 3º. A la promulgación de la presente ley, previo cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C), la Aerocivil categorizará al Aeropuerto el Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional, en coordinación y complementariedad con los demás aeropuertos de esta jurisdicción administrativa, logrando ser a su vez un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país, el exterior o un aeropuerto internacional de carga y/o transporte.</p> <p>Parágrafo 1º. En caso de requerirse y de acuerdo a disponibilidad presupuestal, el Ministerio de Transporte y/o la Aeronáutica Civil, podrán destinar recursos para lograr lo dispuesto en la presente ley. Virtud de lo anterior, en caso de ser necesario autorícese al Gobierno nacional para realizar los traslados y demás operaciones presupuestales necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.</p> <p>Parágrafo 2º. La Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y el municipio de Yopal podrán colaborar armónicamente en la gestión y materialización de lo dispuesto en el presente artículo, especialmente en lo concerniente en la adecuación o construcción de infraestructura de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás equipos e infraestructura requeridas por el Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C). Lo anterior, se podrá financiar con recursos del Sistema General de Regalías.</p> <p>Parágrafo 3º. Las autoridades de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás organismos y autoridades competentes colaborarán en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Artículo 3º. A la promulgación de la presente ley, previo cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C), la Aerocivil categorizará al Aeropuerto el Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional, en coordinación y complementariedad con los demás aeropuertos de esta jurisdicción administrativa, logrando ser a su vez un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país, el exterior o un aeropuerto internacional de carga y/o transporte.</p> <p>Parágrafo 1º. En caso de requerirse y de acuerdo <u>con</u> disponibilidad presupuestal, el Ministerio de Transporte y/o la Aeronáutica Civil, podrán destinar recursos para lograr lo dispuesto en la presente ley. Virtud de lo anterior, en caso de ser necesario autorícese al Gobierno nacional para realizar los traslados y demás operaciones presupuestales necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.</p> <p>Parágrafo 2º. La Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y el municipio de Yopal podrán colaborar armónicamente en la gestión y materialización de lo dispuesto en el presente artículo, especialmente en lo concerniente en la adecuación o construcción de infraestructura de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás equipos e infraestructura requeridas por el Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C). Lo anterior, se podrá financiar con recursos del Sistema General de Regalías.</p> <p>Parágrafo 3º. Las autoridades de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás organismos y autoridades competentes colaborarán en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Sin comentarios.</p>
<p>Artículo 4º. A la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, informarán trimestralmente a la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y al municipio de Yopal todas las actuaciones a desarrollar en pro del cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Artículo 4º. A la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, informarán trimestralmente a la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y al municipio de Yopal todas las actuaciones a desarrollar en pro del cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Sin comentarios.</p>
<p>Artículo 5º. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, a su vez deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias</p>	<p>Artículo 5º. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, a su vez deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin comentarios.</p>

10. PROPOSICIÓN

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, propongo a la honorable Comisión Sexta de la Cámara en de Representantes **dar Primer debate al Proyecto de Ley número 330 de 2023 Cámara - 213 de 2022 Senado, por medio de la cual se establece que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de**

la Región Administrativa y de Planificación de Los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare y se dictan otras disposiciones sobre el Aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván, de conformidad con el Pliego de modificaciones propuesto.

Cordialmente,



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE LA
CÁMARA DE REPRESENTANTES AL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 330 DEL 2023
CÁMARA - 213 SENADO**

por medio de la cual se establece que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de Los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare y se dictan otras disposiciones sobre el Aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto ordenar que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal Casanare, así como también dicta otras disposiciones sobre el Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.

Parágrafo. Para el establecimiento de la regional administrativa de la Aerocivil de los aeropuertos ubicados en la jurisdicción de la RAP Llanos en la ciudad de Yopal, la Aerocivil adelantará las actuaciones administrativas necesarias para lograr dicho cometido, sin que ello implique la creación de nuevos cargos en su planta de personal. La regional administrativa de la Aerocivil que trata la presente ley, se organizará con la planta de personal de la Aerocivil que labora en los aeropuertos y municipios que están dentro de la jurisdicción de la RAP Llanos, lo anterior no impide que de manera autónoma la Aerocivil reorganice o reestructure esta regional administrativa en el futuro.

Artículo 2º. A partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con el parágrafo del artículo anterior, la Aeronáutica Civil contará con doce (12) meses para establecer que la regional de la Aerocivil con jurisdicción o administración de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca y domicilie en la ciudad de Yopal Casanare. Para el cumplimiento de lo anterior, la Aerocivil podrá utilizar las instalaciones que actualmente tiene en dicha ciudad.

Parágrafo. En concordancia con las disposiciones de la Ley 439 de 1998, la Regional de la Aerocivil

ubicada en el municipio de Villavicencio seguirá funcionando en dicha entidad territorial.

Artículo 3º. A la promulgación de la presente ley, previo cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C), la Aerocivil categorizará al Aeropuerto el Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional, en coordinación y complementariedad con los demás aeropuertos de esta jurisdicción administrativa, logrando ser a su vez un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país, el exterior o un aeropuerto internacional de carga y/o transporte.

Parágrafo 1º. En caso de requerirse y de acuerdo con disponibilidad presupuestal, el Ministerio de Transporte y/o la Aeronáutica Civil, podrán destinar recursos para lograr lo dispuesto en la presente ley. Virtud de lo anterior, en caso de ser necesario autorícese al Gobierno nacional para realizar los traslados y demás operaciones presupuestales necesarios para el cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

Parágrafo 2º. La Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y el municipio de Yopal podrán colaborar armónicamente en la gestión y materialización de lo dispuesto en el presente artículo, especialmente en lo concerniente en la adecuación o construcción de infraestructura de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás equipos e infraestructura requeridas por el Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C). Lo anterior, se podrá financiar con recursos del Sistema General de Regalías.

Parágrafo 3º. Las autoridades de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás organismos y autoridades competentes colaborarán en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 4º. A la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, informarán trimestralmente a la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos, Gobernación de Casanare y al Municipio de Yopal todas las actuaciones a desarrollar en pro del cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 5º. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, a su vez deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.



EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA
PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 361 DE 2024 CÁMARA - 211
DE 2022 SENADO**

por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (CUBOS), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).

Bogotá, D. C. 19 de marzo de 2024

Doctora

MARÍA EUGENIA LOPERA MONSALVE

Presidenta

Comisión Séptima Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

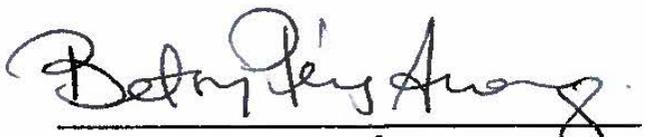
Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley número 361 de 2024 Cámara - 211 de 2022 Senado, por medio de la cual se crean los centros de deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).

Respetada señora Presidenta,

En cumplimiento del encargo realizado por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia **POSITIVA** para **PRIMER DEBATE** del Proyecto de Ley número 361 de 2024 Cámara - 211 de 2022 Senado, *por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).*

Cordialmente,



BETSY JUDITH PÉREZ ARANGO

**Representante a la Cámara
Ponente Única**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 361 DE 2024
CÁMARA - 211 DE 2022 SENADO**

por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Dando cumplimiento lo contemplado en el artículo 145 de la Ley 5ª de 1992, la exposición de motivos se estructura así:

1. Antecedentes y Trámite del Proyecto de Ley.
2. Objeto y Contenido del Proyecto de Ley.
3. Justificación del Proyecto de Ley.

- 3.1. Reconocimiento Internacional.
- 3.2. Contexto del Deporte en Colombia.
- 3.3. Sobre los Centros de Deporte – CUBOS.
4. Consideraciones de la Ponente.
5. Marco Normativo en Colombia.
6. Análisis sobre Impacto Fiscal de conformidad con la Ley 819 de 2003.
7. Análisis sobre Conflictos de Interés de conformidad con la Ley 2003 de 2019 que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992.
8. Proposición

En consecuencia, a continuación, se desarrollan los argumentos que motivan el presente proyecto de ley.

1. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El 4 de octubre de 2022 los Senadores *Jorge Enrique Benedetti Martelo, Antonio Zabaraín, Carlos Abraham Jiménez, Didier Lobo, José Luis Pérez, Jose Alfredo Marín y Sor Berenice Bedoya*, así como los Representantes *Gersel Pérez, Betsy Pérez, Javier Sánchez, Lina María Garrido, Mauricio Parodi, Jairo Cristo, John Pérez, Óscar Rodrigo Campo, Modesto Aguilera, Hernando González, Néstor Leonardo Rico, Carlos Cuenca y Jorge Méndez* presentaron el proyecto de ley de la referencia¹.

Mediante Oficio número CSPCS-1872-2022 del 2 de noviembre de 2022, la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado designó a la Senadora *Berenice Bedoya Pérez* como ponente y al Senador *José Alfredo Marín* como coordinador ponente de la iniciativa.

El 16 de marzo de 2023 se rindió ponencia para primer debate ante la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, en la cual se solicitó aprobar el Proyecto de Ley número 211 de 2022 de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto². En sesión del 30 de mayo de 2023, la Comisión discutió la iniciativa y seis (6) proposiciones modificativas a la misma:

Dos (2) proposiciones modificativas para el artículo 2º. Una presentada por la Senadora *Nadya Blel* y otra por la Senadora *Lorena Ríos*.

Una (1) proposición modificativa para el artículo 3º, presentada por el Senador *Honorio Henríquez*.

Dos (2) proposiciones modificativas para el artículo 4º. Una presentada por la Senadora *Nadya Blel* y otra por el Senador *Honorio Henríquez*.

Una (1) proposición modificativa para el artículo 5º, presentada por el Senador *Polivio Rosales*.

¹ *Gaceta del Congreso* número 1205 de 2022.

² *Gaceta del Congreso* número 168 de 2023.

El texto propuesto en la ponencia, modificado por las proposiciones previamente mencionadas, fue aprobado en la Comisión por unanimidad³.

La ponencia para segundo debate fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1653 de 2023, y en ella que se le propuso a la Plenaria del Senado aprobar el texto previamente adoptado por la Comisión Séptima. Durante la discusión se radicaron las siguientes proposiciones:

- Proposición modificativa para el artículo 2º, presentada por la Senadora *Ana Carolina Espitia Jerez*.
- Proposición aditiva para agregar un párrafo al artículo 6º, presentada por el Senador *David Luna*.

El texto propuesto para segundo debate, junto con las proposiciones antes señaladas, fue aprobado por unanimidad en sesión del 13 de diciembre de 2023 por la Plenaria del Senado de la República. El texto adoptado se encuentra en la *Gaceta del Congreso* número 08 de 2024.

2. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto crear los Centro de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP), y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina) con el propósito de incentivar la recreación y la práctica del deporte.

Para lograr su propósito, la iniciativa plantea 7 artículos con el siguiente contenido:

- El primero desarrolla el objeto de la ley y su propósito general.
- El segundo crea los Centros de Deporte (Cubos) como espacios físicos para ofrecer la oferta institucional deportiva.
- El tercero desarrolla la naturaleza y el sinnúmero de actividades e información disponible en las instalaciones de los Cubos.
- El cuarto establece los servicios básicos que debe contener las instalaciones deportes de los Cubos.
- El quinto crea el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP).
- El sexto crea el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).
- El artículo séptimo establece la vigencia.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

En la exposición de motivos del proyecto de ley al momento de su radicación, los autores de la iniciativa la justificamos con base en los argumentos que se esgrimen a continuación:

3.1. RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el deporte ha desempeñado históricamente un papel importante en todas las sociedades, ya sea en forma de competiciones deportivas, de actividades

físicas o de juegos. El deporte y el juego son derechos humanos que deben ser respetados por el mundo y por eso es vital que llegue a las comunidades. El deporte es utilizado como estrategia de intervención social para lograr objetivos de paz y desarrollo. Hay ciertas características que tiene el deporte que puede contribuir al mejoramiento de condiciones de vida de individuos y comunidades que en últimas tienen un impacto en el desarrollo y en la construcción de paz.

Hay muchas cualidades y características que hacen del deporte una herramienta que ha sido reconocida para realizar varias finalidades. La popularidad del deporte es inmensa, este trasciende barreras geográficas, ideológicas, sociales y políticas sirviendo de plataforma de comunicación entre pueblos y comunidades. Esta actividad es disfrutada por los participantes como también por los espectadores. El deporte tiene altas capacidades para conectar individuos y comunidades de manera eficaz, haciendo que los miembros de estas trabajen de una forma más cooperativa. Debido a que los eventos deportivos agrupan a un alto número de personas, esta sirve como plataforma para la socialización, educación y movilización social. El deporte inspira y motiva a las personas, y tiene la habilidad de desarrollar fortalezas que pueden tener aplicación afuera del campo deportivo. Asimismo, el deporte promueve la salud mental y física, y su práctica regular promueve un estilo de vida saludable. Los espacios de deportes pueden servir de escuela de vida donde muchos valores y actitudes positivas pueden ser aprendidas para aplicar en la vida. Estos mismos espacios sirven de lugar común para el encuentro de niños, jóvenes y adultos (Plataforma para el deporte, el desarrollo y la paz, n.d.).

Por todas las cualidades de esta actividad, en agosto del 2013, la Asamblea General de la ONU proclamó el 6 de abril como el Día Internacional del Deporte para el Desarrollo y la Paz. El deporte, por su bajo costo, es utilizado como herramienta en los proyectos de desarrollo y de consolidación de la paz por su capacidad de crear un entorno de tolerancia y comprensión.

Adicionalmente, la ONU con la Resolución número 65/1 de 22 de septiembre del 2010, reconoció que el deporte como instrumento para la educación, el desarrollo y la paz puede promover la cooperación, la solidaridad, la tolerancia, la comprensión, la inclusión social, y la salud en lo nacional e internacional. También la Resolución número 66/2 del 9 de septiembre del 2011 sobre la prevención y control de enfermedades no transmisibles, promueve estilos de vida sanos especialmente mediante las actividades físicas. Se ha reconocido el potencial que tiene el deporte para contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y los actuales Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que en su numeral 3 incentiva la Salud y Bienestar. La ONU asegura que una vida saludable y promoviendo el bienestar de todas las

³ *Gaceta del Congreso* número 821 de 2023.

personas tiene un impacto positivo para el desarrollo sostenible y para la prosperidad de las sociedades. El acceso a salud y al bienestar son derechos humanos y por eso el tema se ha incluido en la agenda de los ODS. Por otro lado, la Carta Olímpica recuerda la misión del Comité Olímpico de poner el deporte al servicio de la humanidad y promover una sociedad pacífica y estilos de vida sanos asociando el deporte con la cultura y la educación y salvaguardando la dignidad humana.

Lastimosamente, queda mucho camino para lograr los objetivos de los ODS en lo relacionado a la salud. El progreso ha sido desigual en los países y las cifras no son alentadoras. Cada 2 segundos muere alguien prematuramente entre 30 y 70 años de edad por enfermedades no transmisibles como las enfermedades cardiovasculares, las respiratorias, diabetes y cáncer. A esto se le suma que solo la mitad de mujeres en países en vías de desarrollo tienen acceso a salud.

3.2. CONTEXTO DEL DEPORTE EN COLOMBIA

La Constitución Política de Colombia de 1991, en el artículo 52, reconoce el derecho a todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre. Asimismo, el Estado se compromete a fomentar esas actividades y a inspeccionar las organizaciones deportivas.

Una de las leyes más importantes para Colombia, en relación al deporte, es la Ley 181 de enero 18 de 1995. La Ley define el deporte como la “conducta humana caracterizada por una actitud lúdica y de afán competitivo de comprobación o desafío expresada mediante el ejercicio corporal y mental, dentro de disciplinas y normas preestablecidas orientadas a generar valores morales, cívicos y sociales”. De lo más importante para destacar en la Ley 181 de 1995 es el derecho a todas las personas a practicar el deporte, lo que es descrito en el artículo cuarto.

La Ley 181 de 1995 dicta las disposiciones para el fomento, masificación, divulgación del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación física y además se crea el Sistema Nacional del Deporte. El Sistema Nacional del Deporte es el conjunto de organismos que le permiten a la comunidad acceso al deporte, a la recreación, al aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y a la educación física. Los entes departamentales y distritales hacen parte del Sistema Nacional, y además de estos también hacen parte el Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio del Deporte y el Comité Olímpico Colombiano.

Los entes departamentales y distritales colaboraran para desarrollar el Plan Nacional de Deporte que contendrá los planes y proyectos de esas entidades. El plan contendrá los objetivos, metas, estrategias y políticas para el desarrollo del deporte y la infraestructura necesaria para tal desarrollo y los presupuestos. Se resalta el fomento de la creación de las escuelas deportivas para la formación. El proyecto Escuelas de Formación

Deportiva, fue creado por Coldeportes mediante la Resolución número 000058 del 25 de abril de 1991, lo cual busca la enseñanza del deporte al niño y al joven colombiano.

A través del Decreto número 1228 del 18 de julio de 1995 el Ministerio de Educación Nacional revisa la legislación deportiva y la estructura de los organismos para adecuarla al contenido de la Ley 181 de 1995. El decreto presenta los niveles jerárquicos y define los organismos deportivos a nivel municipal, departamental y nacional. Define los Juegos Deportivos Nacionales, como el máximo evento deportivo del país que se realiza cada cuatro años. El Decreto número 1228 de 1997 es modificado parcialmente por la Ley 494 de 1999.

Sin embargo, existen varios tipos de denuncias relacionadas al deporte en Colombia. Una de ellas se relaciona a los bajos recursos económicos. Como lo expone la página web *semillerosdeportivos.com*, en febrero del 2019 la Federación Colombiana de Voleibol tuvo que ceder el cupo de los Juegos Panamericanos por no contar con los recursos necesarios para asistir a un juego de repechaje en Chile. Muchos deportistas también criticaron la decisión del gobierno de recortar en 65 por ciento el presupuesto del deporte para el año 2018 (*Semilleros Deportivos*, 2019).

En muchos departamentos, por ejemplo, en Huila, las figuras deportivas pasan por muchos sacrificios y solamente son reconocidos cuando han obtenido reconocimientos internacionales. Esto pone en evidencia la falta de oportunidades para los deportistas en el país, más aún cuando se trata de disciplinas no tan reconocidas dejándolas en un plano inferior y con grandes problemáticas. En Santander, los deportistas compiten en precarias condiciones, y se esfuerzan en un ambiente donde sus entrenadores no reciben pagos, no hay escenarios ni incentivos. Cuando traen medallas, los gobernantes prometen premios, pero al pasar el tiempo, todo queda igual y los deportistas quedan en el abandono, y los entrenadores luchan para llevar un proceso continuo con los pupilos y los escenarios deportivos en el olvido (*Diario del Huila*, n.d.).

Otra desgracia del deporte en el país es la situación de las instalaciones deportivas. En Cartagena, el Complejo de Raquetas, espacio que nació para recibir los XX Juegos Deportivos Centroamericanos y del Caribe en el 2006, ha sufrido robos, falta de pagos de servicios sociales y falta de pago de personal. Según el medio *El Universal*, este espacio, uno de los más importantes de la ciudad que además contiene las sedes de ajedrez y squash se ha vuelto un “parque de terror” lo que ha llevado a la cancelación de eventos, afectando la promulgación del deporte en la ciudad. La infraestructura del estadio de fútbol Jaime Morón también ha sido denunciada por su lamentable estado que se encontraba para el año 2018 (*El Universal*, n.d.).

La necesidad de fortalecer el deporte es esencial durante estos momentos de pandemia. Durante toda la situación de pandemia se ha reconocido

la importancia del deporte para la salud, como lo anunció el Ministro del Deporte Ernesto Lucena y como respuesta se emitió el Decreto número 593 del 24 de abril del 2020 para autorizar las actividades físicas y el ejercicio al aire libre. Las actividades físicas ayudan a la prevención de enfermedades crónicas, lo que en últimas impactará la calidad y esperanza de vida de la población. A su vez, las prácticas deportivas son una medida de equidad, debido a que las condiciones de las viviendas y estilos de vida no son iguales en todos los hogares, por lo que las medidas restrictivas afectan desigualmente aquellos hogares que viven en condiciones de vulnerabilidad.

3.3. SOBRE LOS CENTROS DE DEPORTE - CUBOS

Para abordar las problemáticas existentes en Colombia en lo relacionado al deporte y para cumplir con la normatividad del país, se necesita una solución que no requiera altas sumas de recursos económicos pero que tenga un impacto en el desarrollo de las personas y del bienestar. Los Centros de Deporte (Cubos) buscan darle solución a lo anterior al tener impacto en el desarrollo sostenible y la paz a través del deporte.

Los Cubos se nutren de la experiencia positiva de los Centros de Desarrollo Comunitario de la Secretaría de Integración Social de Bogotá reglamentados por la Resolución número 1486 del 31 de octubre del 2016, que promueven mediante capacitaciones y actividades el desarrollo y el fortalecimiento de las capacidades individuales y comunitarias de los grupos más vulnerables de la ciudad. Asimismo, busca mejorar la calidad de vida de las personas fortaleciendo el tejido social y promoviendo la convivencia ciudadana y la cultura como derechos fundamentales (Secretaría de Integración Social, n.d.).

Los espacios propuestos están dirigidos a la población mayor de 5 años y sus instalaciones estarán ubicadas en los barrios de las ciudades. Estos espacios seguros contendrán el portafolio deportivo de las ciudades para que pueda ser socializado con las comunidades y tendrá la tecnología e innovación como eje transversal en todos los procesos.

Dentro de las instalaciones habrá espacio para realizar capacitaciones, talleres, exposiciones, entre otros, para las comunidades en miras de lograr su objetivo del fortalecimiento del tejido social. Los espacios deben contar con herramientas tecnológicas que permitan acelerar el aprendizaje y fomentar el uso de las tecnologías de la información.

Además de las capacitaciones y talleres, los Cubos contendrán todo el portafolio deportivo de la ciudad para que todas las personas de las comunidades tengan acceso a esa información de primera mano. Adicionalmente, se incentiva la realización de actividades para activar el ejercicio al aire libre y las competencias en las comunidades para la generación de talentos y evitar la pérdida de talentos. Los deportistas sobresalientes serán dirigidos hacia los

entes distritales y departamentales de deporte para continuar con un entrenamiento más específico.

Se implementará un sistema gratuito de información en la nube, el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) para el control de los usuarios de los Cubos. Toda persona que desee utilizar los servicios de estos espacios deberá diligenciar los formularios digitales que incluirá información personal. El SIIDEP permitirá el acceso a las instalaciones y llevará el control de las asistencias de las actividades de los Cubos. También almacenará la hoja de vida deportiva de los usuarios y los entrenamientos de los usuarios y de las pruebas que se realicen. El servicio digital, que debe estar acompañado de una aplicación móvil, también es una plataforma para cursos, capacitaciones, asistencia psicológica, entre otros.

El SIIDEP contará con un algoritmo, llamado Cristina, que será capaz de identificar entrenamientos con valores fuera de lo normal con el objetivo de detectar talentos locales. Las personas, a través de los dispositivos móviles podrán grabar las métricas durante los entrenamientos que serán almacenados en el SIIDEP. El algoritmo reducirá la necesidad de tener un intermediario que detecte los futuros talentos del país.

4. CONSIDERACIONES DE LA PONENTE

En la justificación del proyecto de ley, los autores exponemos de manera suficiente los motivos por los cuales consideramos que es tan importante apoyar la práctica del deporte y descubrir nuevos talentos en todas las disciplinas, así como la necesidad de incorporar la tecnología en este sector. Consideramos que el Estado debe respaldar cada vez más la práctica del deporte y que además debemos hacer mayores esfuerzos e incentivar para así, poder descubrir a las nuevas promesas de cada disciplina, y de esta manera, poder brindarles el apoyo que necesitan en aras de alcanzar su máximo potencial. La discusión dada en la Comisión Séptima del Senado y en la Plenaria del Senado, que se refleja en las proposiciones aprobadas, gira justamente en torno a ese objetivo. Por ejemplo:

- Los Cubos tendrán un claro enfoque territorial, pues es precisamente en las comunidades donde se tiende a identificar las cualidades y aptitudes de los niños, niñas y jóvenes para la práctica de cierto deporte.

- En asocio con lo anterior, se reconoce a los deportistas con trayectoria local para así darles el apoyo que merecen.

- El uso de tecnología, materializado en el SIIDEP y en el algoritmo Cristina, no solo serviría para la identificación de los mejores deportistas, sino para la priorización de ellos en el proceso de asignación de becas estudiantiles otorgadas por el Estado con ocasión del rendimiento deportivo.

- Es una iniciativa pensada para todos los sectores poblacionales, que hace especial énfasis en garantizar el acceso al deporte de las personas con discapacidad.

En ese contexto, el proyecto de ley plantea importantes avances en materia de garantía del derecho al deporte, innovación en el mismo y apoyo para quienes sean las personas más destacadas en su práctica. Son lineamientos que complementarán de manera adecuada la política de deporte tanto de los entes territoriales como de la Nación.

La práctica del deporte resulta ser un catalizador social, puesto que el deporte, como es bien sabido, ofrece entre tantas cosas, calidad en la salud, disciplina, sensibilidad y enseñanza sobre el trabajo en equipo y la valoración de los procesos como parte del desarrollo humano, además de ser un aislante social frente a los malos hábitos como el ocio, el consumo de alcohol y drogas. El deporte, además, brinda identidad y sentido de pertenencia hacia un grupo en el que se generan vínculos que, en muchos casos, llegan a ser casi que superiores o iguales a los familiares.

Estas son algunas de las tantas razones por las cuales estos proyectos de ley encaminados hacia incentivar o estimular la práctica del deporte resultan ser tan nobles y loables. Cabe resaltar que no solo se busca brindar u ofrecer espacios de esparcimiento y recreación, sino que también se entiende al deporte como una actividad real y profesional, porque, con la fusión entre la práctica del deporte y la tecnología para identificar a los deportistas que más se destacan en cada una de sus disciplinas, también se propende por brindar una oportunidad real a los niños, niñas y jóvenes de adquirir la posibilidad de estudiar y formarse mediante becas otorgadas por rendimiento deportivo o en el mejor de los casos de desarrollarse hasta llegar al nivel de la alta competencia y/o el alto rendimiento deportivo y profesional

5. MARCO NORMATIVO EN COLOMBIA

- Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 52.
- Ley 49 de 1993, “*por el cual se establece el Régimen Disciplinario en el Deporte*”.
- 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*”
- Ley 494 de 1999, “*por la cual se hacen algunas modificaciones y adiciones al Decreto-ley 1228 de 1995 y a la Ley 181 de 1995*”
- Ley 582 de 2000, “*por medio de la cual se define el deporte asociado de personas con limitaciones físicas, mentales o sensoriales, se reforma la Ley 181 de 1995 y el Decreto número 1228 de 1995, y se dictan otras disposiciones*”
- Ley 845 del 2003, “*por la cual se dictan normas de prevención y lucha contra el dopaje, se modifica la Ley 49 de 1993 y se dictan otras disposiciones*”
- Ley 978 de 2005, “*por medio de la cual se institucionalizan los Juegos Deportivos del Caribe colombiano y se dictan otras disposiciones*”
- Ley 1207 del 14 de julio de 2008: Aprueba la “*CONVENCIÓN INTERNACIONAL CONTRA EL DOPAJE EN EL DEPORTE*”, la cual fue aprobada por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) en París, el 19 de octubre de 2005.
- Ley 1270 de 2009, “*por la cual se crea la Comisión Nacional para la Seguridad, Comodidad y Convivencia en el Fútbol y se dictan otras disposiciones*”.
- Ley 1445 de 2011, “*por medio de la cual se modifica la Ley 181 de 1995, las disposiciones que resulten contrarias y se dictan otras disposiciones en relación con el deporte profesional*”.
- Decreto Ley 1228 de 1995, “*por el cual se revisa la legislación deportiva vigente y la estructura de los organismos del sector asociado con el objeto de adecuarlas al contenido de la Ley 181 de 1995*”
- Decreto número 407 de 1996, “*por el cual se reglamenta el otorgamiento de personería jurídica y reconocimiento deportivo a los organismos deportivos que integran el Sistema Nacional del Deporte*”.
- Decreto número 641 de 2001, “*por el cual se reglamenta la Ley 582 de 2000 sobre deporte asociado de personas con limitaciones físicas, mentales o sensoriales*”
- Decreto número 900 de 2010, “*por medio de la cual se da cumplimiento a la Convención Internacional contra el Dopaje en el Deporte aprobada por la Conferencia General de la Unesco el 19 de octubre de 2005 en París, adoptada por Colombia mediante la Ley 1207 de 2008, y se derogan otras disposiciones*”.
- Decreto número 4183 de 2011, “*por el cual se transforma al Instituto Colombiano del Deporte (Coldeportes), establecimiento público del orden nacional en el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (Coldeportes) y se determina su objetivo, estructura y funciones*”.

6. ANÁLISIS SOBRE IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 prevé que la exposición de motivos de los proyectos de ley que ordenen gasto u otorguen beneficios tributarios deberán contener un análisis de impacto fiscal que debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Asimismo, consagra que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público debe rendir concepto en el que estudie el impacto fiscal de la iniciativa.

El proyecto de ley de la referencia no ordena gastos al Ejecutivo ni tampoco otorga beneficios tributarios, de modo que no hay lugar a realizar el análisis de impacto fiscal. De cualquier modo, de llegase a concluir que sí debe adelantarse dicho estudio, el mismo puede realizarse durante el trámite legislativo de la iniciativa y el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público puede allegarse en cualquier momento.

Por último, es importante señalar que el concepto que eventualmente emita el Ejecutivo “no obliga a las células legislativas a acoger su posición, sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo”⁴. De ahí que una eventual oposición gubernamental al proyecto por razones fiscales no significa que el mismo necesariamente deba ser archivado por tales motivos.

7. ANÁLISIS SOBRE CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento de lo ordenado por el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, en la que se estableció que el autor del proyecto de ley y el ponente presentarán en la exposición de motivos la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, el presente proyecto ley no configura en principio un beneficio particular, actual y directo para ningún congresista, pues es un proyecto que no versa sobre derechos u obligaciones particulares.

A continuación, se señalan las razones por las cuales el presente proyecto de ley no genera conflictos de intereses o beneficios directos que puedan resultar en impedimentos a los miembros del Congreso de la República.

Constitución Política de 1991

El artículo 183 de la Constitución Política consagra los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

- (i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.
- (ii) Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.
- (iii) Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.

(iv) Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.

(v) Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como “una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen” y como “el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016- 00291-01(PI), sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo con la **Sentencia SU-379 de 2017**, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto. La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la Ley 5ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...].

Así las cosas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se advierte que no existen circunstancias o eventos que puedan generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto según artículo 286 de la misma ley. Lo anterior, de cualquier forma, no es óbice para que quien así lo tenga a bien lo declare habiéndolo encontrado.

Ley 5ª de 1992

“**Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** <Artículo modificado por el

⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-520 de 2019. Reiterada en las Sentencias C-170 de 2021 y C-075 de 2022.

artículo 1° de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto

beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

Parágrafo 1°. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

Parágrafo 3°. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª de 1992”.

El presente proyecto de ley tiene por objeto crear los Centro de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP), y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina) con el propósito de incentivar la recreación y la práctica del deporte. En ese sentido, se trata de una iniciativa de carácter general que no otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor de los congresistas de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Tampoco modifica normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentren formalmente vinculados. Luego, no cumple con el requisito de crear un beneficio particular y por eso se considera que, en principio, no existe ningún conflicto de interés que amerite la presentación y aprobación de impedimentos.

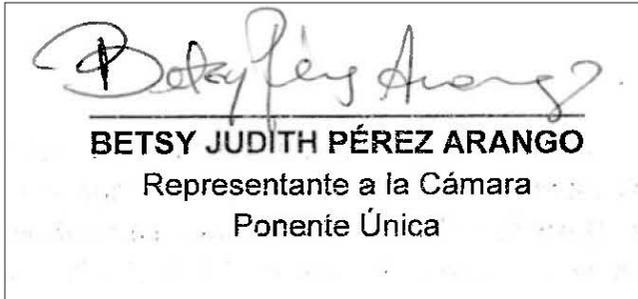
También es importante señalar que no existen conflictos de interés derivados del parentesco que cualquier congresista pueda tener con servidores públicos del orden territorial, quienes serían los llamados a manejar los Cubos. Lo anterior, dado que el proyecto no crea u otorga ningún tipo de beneficio para dichos funcionarios.

De cualquier modo, se recuerda que la valoración sobre la existencia o no de posibles conflictos de interés corresponde a cada congresista. Por tanto, se invita a evaluar otras hipótesis que puedan conducir a declararse impedidos.

8. PROPOSICIÓN

De conformidad con los argumentos expuestos, respetuosamente me permito rendir ponencia **POSITIVA** y solicito a la Comisión Séptima Constitucional permanente de la Honorable Cámara de Representantes **DAR PRIMER DEBATE** al Proyecto de Ley número 361 de 2024 Cámara - 211 de 2022 Senado, *por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y*

el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).



**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 361 DE 2024
CÁMARA - 211 DE 2022 SENADO**

por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).

**El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:**

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto crear los Centros de Deporte y Recreación (Cubos), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina) con el propósito de incentivar la recreación y la práctica del deporte.

Artículo 2°. Créense los Centros de Deporte y Recreación (Cubos) para incentivar la recreación y la práctica del deporte de las comunidades. Los Cubos son espacios físicos que estarán ubicados en las entidades territoriales, los cuales estarán al servicio, uso y disfrute de los ciudadanos a través de eventos deportivos de los diferentes programas incluidos en la oferta institucional. Dicha información de la oferta disponible contendrá, entre otras, el listado de servicios lúdico recreativos del ente territorial, las diferentes disciplinas deportivas que se ofrecen, así como la información y condiciones de inscripción para la participación.

Cualquier entidad territorial tendrá la potestad de crear un Cubo en su jurisdicción, también podrán contratar su uso, operación y administración con las Juntas de Acción Comunal. El Gobierno nacional y las entidades territoriales donde se ubiquen los Cubos podrán asignar recursos de sus presupuestos con el propósito de la implementación de esta iniciativa, también se podrán financiar a través de donaciones privadas o de cualquier tipo de partida presupuestal.

Los Cubos deberán garantizar, en especial, la accesibilidad de niños, niñas y adolescentes en situación de discapacidad y de las personas mayores, promoviendo espacios, disciplinas y actividades deportivas que propicien su participación y como herramienta de desarrollo físico, cognitivo, emocional y social.

La información, registro y datos de quienes accedan a los servicios de los Cubos serán

recopilados en atención a lo dispuesto en la ley de protección de datos.

Parágrafo 1°. Los Cubos serán herramientas complementarias de la política pública de deporte que ya se esté ejecutando en el ente territorial.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Deporte, reglamentará todo lo relacionado con el funcionamiento, operación y administración de los Cubos, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, en los seis (6) meses siguientes a su entrada en vigencia, en todo caso para la ubicación de los Cubos se fomentará la instalación en zonas rurales, para mejorar la calidad de vida en el campo colombiano.

Parágrafo 3°. Para el diseño de los Cubos se tendrá en cuenta un enfoque territorial, que reconozca las capacidades y la trayectoria de los deportistas locales, en el ámbito competitivo y de alto rendimiento. De tal manera que se garantice que los Cubos contarán con los espacios adecuados para la continuidad de estas actividades deportivas.

Artículo 3°. *Sistema de Información.* Los Cubos socializarán y publicarán en sus instalaciones y en el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) la información de las demás instalaciones deportivas, públicas o privadas, ubicadas en la entidad territorial correspondiente donde las comunidades puedan acudir en procura del ejercicio de las disciplinas deportivas.

Los Cubos se podrán vincular con escuelas y ligas deportivas, entidades privadas o con los entes territoriales o institucionales para fomentar el deporte.

Los Cubos registrarán en el SIIDEP la información sobre el rendimiento, los logros y el desempeño de los participantes en las diferentes actividades deportivas. A partir de estos datos se detectarán potenciales talentos que podrán ser consultados o tenidos en cuenta para las diversas convocatorias, beneficios u oportunidades ofertadas por las entidades territoriales, así como por entidades privadas o educativas. Además de los usuarios, la información del SIIDEP podrá ser consultada por las instituciones deportivas de las entidades territoriales para la implementación de políticas de formación y capacitación.

Los deportistas registrados en el SIIDEP que se destaquen por sus resultados, tendrán prelación en la asignación de becas deportivas y estudiantiles que oferte el Ministerio del Deporte en coordinación con el Ministerio de Educación.

Artículo 4°. *Instalaciones accesibles y seguras.* Las instalaciones de los Cubos deben contar con acceso adecuado a todos los servicios básicos de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica, así como al servicio de internet. Adicionalmente, podrán tener aulas dotadas para dictar capacitaciones y actividades de formación de diferentes disciplinas deportivas. Los Cubos deben implementar sistemas de seguridad que prevengan el acoso sexual, hostigamiento y consumo de sustancias alucinógenas

dentro y alrededor de sus instalaciones, así mismo deberá garantizar la vida e integridad física de los usuarios dentro de las instalaciones.

Parágrafo. Las instalaciones de los Cubos podrán ejecutarse en infraestructura existente de la entidad territorial. En todo caso, con el propósito de garantizar la accesibilidad de niños, niñas y adolescentes en situación de discapacidad y de las personas mayores, se adecuará la infraestructura.

Artículo 5°. *Crear el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP).* El SIIDEP es un sistema de información gratuita que estará disponible para los usuarios de los Cubos, entidades territoriales, instituciones y entes privados, deportivos o educativos autorizados, que cumplan con las condiciones dispuestas en la reglamentación que de la presente ley haga el Gobierno nacional. El SIIDEP tiene los siguientes objetivos principales: (a) llevar el control de las asistencias de las actividades de los Cubos; (b) almacenar la hoja de vida deportiva de los usuarios, la cual deberá identificar población en situación de discapacidad y la pertenencia a población indígena; (c) almacenar los entrenamientos de los usuarios y los resultados de las pruebas que realicen y logros obtenidos; (d) ofrecer servicios de manera virtual como cursos, capacitaciones, asistencias, entre otros.

Parágrafo 1°. Toda información almacenada será tratada de conformidad con la ley de protección de datos.

Parágrafo 2°. El Sistema contará con una aplicación móvil gratuita y acceso por el explorador web.

Parágrafo 3°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Deporte, reglamentará lo dispuesto en este artículo en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 6°. *Crear el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).* El algoritmo Cristina tiene como objetivo detectar desempeños superiores en las actividades deportivas que sean ingresadas en el SIIDEP. El Ministerio del Deporte, con el concurso de los organismos del Sistema Nacional del Deporte, diseñará el modelo, dentro del algoritmo Cristina, para la detección e identificación del talento deportivo como proceso de largo plazo que permita el incremento y mantenimiento de la reserva

deportiva del país para que sea implementado por los organismos del Sistema Nacional del Deporte.

La información que provenga de Cristina podrá ser accedida por las instituciones deportivas privadas y de las entidades territoriales para valorar el desempeño de las actividades de los usuarios. El Gobierno nacional, a través del Ministerio del Deporte, tendrá seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para diseñar e implementar el algoritmo Cristina.

Parágrafo 1°. La creación del Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina) se realizará con parámetros éticos en el diseño y desarrollo de sus funciones, garantizando que los datos con los que sea entrenado prevengan discriminaciones raciales, religiosas o de género y bajo la estricta supervisión y control humano.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



BETSY JUDITH PÉREZ ARANGO
Representante a la Cámara
Ponente Única

CONTENIDO

Gaceta número 288 - Miércoles, 20 de marzo de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 330 de 2023 cámara - 213 de 2022 Senado por medio de la cual se establece que la regional de la Aerocivil con jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos se establezca en la ciudad de Yopal, Casanare y se dictan otras disposiciones sobre el Aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto El Alcaraván.	1
Informe de Ponencia positiva para Primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 361 de 2024 Cámara - 211 de 2022 Senado por medio de la cual se crean los Centros de Deporte (CUBOS), el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos (Cristina).	11