



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 291

Bogotá, D. C., miércoles, 12 de abril de 2023

EDICIÓN DE 9 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2023 SENADO

por medio del cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien años de existencia de la Contraloría General de la República, se exalta su aporte al desarrollo del país y se dictan otras disposiciones.

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

"Por medio del cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien años de existencia de la Contraloría General de la República, se exalta su aporte al desarrollo del país y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto: La presente ley tiene por objeto asociar a la Nación en el centenario de vida administrativa de la máxima entidad de control fiscal, mediante un homenaje público a la Contraloría General de la República.

Artículo 2º. Reconocimiento y exaltación a la Contraloría General de la República: La Nación hace un reconocimiento a la Contraloría General de la República y exalta sus aportes al desarrollo del país en los órdenes institucional, económico, social, ambiental y cultural y a la construcción de capital social, mediante la promoción del mejoramiento de la gerencia pública, de la ejecución de las políticas públicas, de la correcta destinación y ejecución de los recursos públicos, del adecuado manejo de los agregados macroeconómicos, del resarcimiento del daño al patrimonio público y del fortalecimiento de las capacidades de la ciudadanía y sus organizaciones para participar y ejercer control social sobre la gestión de las entidades del Estado, de los particulares que administran recursos públicos y de la misma Contraloría.

Artículo 3º. Compromiso de la nación con las actividades del centenario de la Contraloría General de la República: La Nación se asocia a las actividades académicas, e institucionales con miras a trazar una agenda de desarrollo de la vigilancia y control fiscal con motivo del centenario de la Contraloría General de la República.

Artículo 4º. Difusión académica de la labor de la Contraloría General de la República. El Centro de Estudios Fiscales de la Contraloría General de la República, en coordinación con el Centro de Investigaciones y Altos Estudios Legislativos Jorge Aurelio Iragorri Hormaza (CAEL), desarrollarán contenidos académicos tendientes a difundir la memoria institucional, evolución y contribución de la Contraloría en el desarrollo de la vida administrativa del país.

La Contraloría General de la República publicará una edición especial que conmemore la evolución e importancia de la entidad para la vida institucional del país. A su vez, difundirá en las regiones del país el contenido de la edición conmemorativa a la cual se convocará a los demás órganos de control y altos dignatarios del Estado Colombiano. La publicación estará disponible en todas las bibliotecas públicas del país en versión digital.

El CAEL organizará actividades académicas de difusión para el personal del Congreso de la República y entregará un informe que contenga las memorias y recomendaciones en materia normativa para el fortalecimiento del control fiscal en el país.

Artículo 5º. Creación de la medalla Edwin Walter Kemmerer: Créase la medalla Edwin Walter Kemmerer, como homenaje al inspirador de la actual Contraloría General de la República, que será otorgada por el Contralor General de la República a personas o instituciones que se distingan por su representatividad y sus aportes pasados y presentes a la vigilancia y el control fiscal en Colombia, en América y en el mundo, para lo cual deberá emitir los actos administrativos internos correspondientes, con las razones que justifiquen su otorgamiento.

Artículo 6º. Fortalecimiento Internacional de la Contraloría General de la República. La Agencia Presidencial de Cooperación Internacional prestará su apoyo a la Contraloría General de la República para adelantar proyectos y líneas de cooperación técnica y financiera con gobiernos extranjeros y agencias internacionales de cooperación, dirigidos a la mejora, fortalecimiento y modernización de la vigilancia y el control fiscal, y lucha contra la corrupción en Colombia.

La Contraloría General podrá suscribir convenios de entendimiento, capacitación de su personal, intercambio de información o patrocinio de proyectos académicos y de investigación en instituciones de educación superior nacionales o extranjeras que tengan pertinencia con la función misional del ente de control.

Artículo 7º. Memoria institucional. Encárguese a la Contraloría General de la República ordenar la elaboración de una placa conmemorativa a su centenario que se instalará en la sede principal de la ciudad de Bogotá en acto solemne.

Artículo 8º. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y no generará erogación adicional a cargo del presupuesto público.

De los congresistas,

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 8 de 1992)

El día 11 del mes Abril del año 2023
se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 306 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. Juan Felipe Lemus, Edgar Oroz
Carlos Mario Fariola Siguenfuentes

[Handwritten signature]
SECRETARÍA GENERAL

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
Antonio ZABARRAIN

PROYECTO DE LEY NÚMERO _____ DE 2023

Por medio del cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien años de existencia de la Contraloría General de la República, se exalta su aporte al desarrollo del país y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Objeto:

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto conmemorar los cien años de existencia de la Contraloría General de la República de Colombia, institución fiscalizadora superior que contribuyó a la vida jurídica con la expedición de la Ley 42 de julio 19 de 1923, "Sobre reorganización de la contabilidad oficial y creación del Departamento de Contraloría", que en sus artículos 1 y 2 estableció:

"Artículo 1º. Créase como servicio nacional administrativo el Departamento de Contraloría, el cual será independiente de los demás Departamentos administrativos. El Gobierno dictará en cada caso los decretos reglamentarios pertinentes."

"Artículo 2º. El Departamento de Contraloría estará a cargo de un funcionario denominado Contralor General de la República, y de un ayudante denominado Auditor General, quienes serán nombrados por el Poder Ejecutivo Nacional, con la aprobación de la Cámara de Representantes, ..."

Así mismo, la Ley 42 de 1923 en el artículo 6º asignó las funciones del Contralor General de la República, así:

"El Contralor General tendrá competencia exclusiva en todos los asuntos referentes al examen, glosa y feneamiento de cuentas de los funcionarios o empleados encargados de recibir, pagar y custodiar fondos o bienes de la Nación, en lo relativo al examen y revisión de todas las deudas y reclamaciones, de cualquier naturaleza, a cargo o a favor de la República, derivados de la Administración activa y pasiva del Tesoro Nacional, y en todos los asuntos relacionados con los métodos de contabilidad y con la manera de llevar las cuentas de la Nación, la conservación de los comprobantes y el examen e inspección de los libros, registros y documentos referentes a dichas cuentas."

Justificación de la iniciativa legislativa

Con motivo del cumplimiento de los cien años de existencia de la Contraloría General de la República se busca exaltar el aporte que esta Entidad ha realizado al desarrollo del país, en los órdenes institucional, económico, social, ambiental y cultural y en la construcción de capital social, promoviendo además el mejoramiento de la gerencia pública, de la ejecución de las políticas públicas, la correcta destinación y ejecución de los recursos públicos, el adecuado manejo de los agregados macroeconómicos, el resarcimiento del daño al patrimonio público y las capacidades de la ciudadanía y sus organizaciones para participar

Página 1 de 7

y ejercer control social sobre la gestión de las entidades del Estado, de los particulares que administran recursos públicos y de la misma Contraloría.

En este orden de ideas, derivados de la historia institucional de la Entidad y en perspectiva de los compromisos futuros, es necesario y conveniente hacer un corte de cuentas con miras a proyectar a la Contraloría General de la República hacia su segundo siglo, lo cual inspira esta iniciativa legislativa, mediante el desarrollo de actividades académicas, protocolarias, institucionales, culturales y ciudadanas, con cobertura territorial y nacional y con proyección regional y mundial, que permitan trazar la agenda de desarrollo de la vigilancia y el control fiscales y de la Entidad Fiscalizadora Superior del país.

En primer instancia, se justifica exaltar los principales logros de la Entidad y sus protagonistas, poniendo de relevancia la memoria de EDWIN WALTER KEMMERER¹, promotor del modelo de contabilidad y de las atribuciones originales del Contralor General de la República, mediante la creación de la medalla en su honor, con la cual el señor Contralor condecorará a personas colombianas y extranjeras que hayan hecho o estén haciendo aportes al mejoramiento de la vigilancia y control fiscal, de la gerencia pública, de las políticas públicas y de la participación ciudadana.

En segundo lugar, es pertinente aprovechar las efemérides para esbozar rutas de modernización y avance de la vigilancia y control fiscal en Colombia, con proyección al segundo centenario de existencia de la Contraloría General de la República, con agendas y compromisos territoriales, nacionales e internacionales que interpreten las principales problemáticas y sus soluciones en materia de economía, eficiencia, eficacia, efectividad y mitigación de efectos ambientales, en sintonía con los principales propósitos y compromisos de desarrollo de Colombia y del mundo.

En tercer término, es aconsejable darle continuidad y nuevas perspectivas al fortalecimiento de la función pública de vigilancia y control fiscal y de las instituciones que la ejercen, mediante la disposición de nuevos recursos y enfoques institucionales para su desarrollo tecnológico, del talento humano y de las condiciones en que se desarrolla esa labor, entre otras.

En un cuarto nivel, se exige establecer estrategias para mejorar la cooperación internacional, en perspectiva de apoyo horizontal a las contralorías territoriales y a las instituciones pares de las américas y el mundo y con los demás organismos de control e investigación. Especial trascendencia tiene el estrechar los lazos con el Congreso de la República dentro de la dinámica de asesoría y apoyo técnico.

¹ El trabajo de la misión Kemmerer se concretó en los siguientes proyectos, convertidos en leyes por el Congreso de la República:

1. Ley del Banco de la República, por la cual se organizó el Banco Emisor.
2. Ley sobre Establecimientos Bancarios, por la cual se creó la Superintendencia Bancaria.
3. Ley de Timbre, que reorganizó el funcionamiento de las Aduanas y estableció la Recaudación de Rentas Nacionales.
4. Ley de Impuesto sobre la renta, que organizó el recaudo tributario.
5. Ley de Contraloría, que transformó la antigua Corte de Cuentas en la Contraloría General de la República (resaltado fuera de texto)
6. Ley sobre fuerza restrictiva del presupuesto, que limitó las facultades del Parlamento para ordenar el gasto público y dejó esta iniciativa en manos del Poder Ejecutivo.

CFR: <http://www.banrepocultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/humero-1844a-mision-kemmerer>

En una quinta línea de acción, es imprescindible fortalecer el diálogo y las acciones conjuntas con la ciudadanía y sus organizaciones, para combatir la corrupción y mejorar la gerencia pública y el diseño y ejecución de las políticas públicas.

Todos los anteriores propósitos son oportunidades de mejoramiento que propicia el cumplimiento del centenario y que, muy seguramente, comprometen y seducen a los colombianos, a sus representantes en el Congreso de la República, al actual gobierno nacional, a la academia y a los centros de investigación, a los gremios de la producción y a la ciudadanía y sus organizaciones. En paralelo, entusiasman al talento humano de la Contraloría General de la República.

3. Fundamento jurídico de la iniciativa legislativa

El artículo 156 de la Constitución Política de Colombia consigna que: *La Corte Constitucional, el Consejo Superior de la Judicatura, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Nacional Electoral, el Procurador General de la Nación, el Contralor General de la República, tienen la facultad de presentar proyectos de ley en materias relacionadas con sus funciones* (resaltado fuera de texto). En concordancia, el numeral 9 del artículo 268 de la Constitución Política de Colombia fija como función del Contralor General de la República: "Presentar proyectos de ley relativos al régimen del control fiscal y a la organización y funcionamiento de la Contraloría General."

A nivel jurisprudencial, a su vez, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-817 del 2011, señala lo siguiente referente a las leyes de honores:

"La jurisprudencia constitucional ha fijado un grupo de reglas particulares acerca de la naturaleza jurídica de las leyes de honores, las cuales pueden sintetizarse del modo siguiente: (...) 3. El legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la Nación a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores, de manera tal que las categorías avaladas por la Corte solo tienen carácter enunciativo. Con todo, es factible identificar tres modalidades recurrentes de leyes de honores, a saber (i) leyes que rinden homenaje a ciudadanos; (ii) leyes que celebran aniversarios de municipios colombianos; y (iii) leyes que se celebran aniversarios de instituciones educativas, de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios." (énfasis no original).

4. Impacto fiscal de la iniciativa legislativa

En atención a lo preceptuado por el artículo 7º de la Ley 819 de 2003², relativo al "Análisis del impacto fiscal de las normas", debemos señalar que los gastos que se generen de la presente iniciativa legislativa se deben entender como incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión al cual haya lugar. Por tanto, posterior a la promulgación del presente proyecto de ley, el Gobierno nacional deberá promover y realizar acciones tendientes a su ejercicio y cumplimiento. Lo anterior, con observancia de la regla fiscal y del marco fiscal de mediano plazo.

² Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Disponible en http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basecoo/ley_0619_2003.html

Ahora bien, resulta pertinente traer a colación un pronunciamiento de la Corte Constitucional acerca del tema, el cual quedó plasmado en la Sentencia C-490 de 2011:

"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático".

En el mismo sentido, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007 puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en una barrera que impida el ejercicio de la función legislativa o normativa por parte de las corporaciones públicas de elección popular (Congreso de la República, asambleas departamentales y concejos municipales):

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento."

Así pues, como lo ha explicado la guardiana de la Constitución Política, el análisis del impacto fiscal de las iniciativas legislativas que se presenten no puede convertirse en un obstáculo para el trámite congresional de disposiciones normativas que impliquen erogaciones presupuestales; lo cual no soslaya, por supuesto, la inexorable responsabilidad atribuida a ambas cámaras legislativas del Congreso de la República de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede ocasionarle al erario. Asimismo, es claro que es el Gobierno nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros de la Rama Legislativa la

* Corte Constitucional Colombia, M P Luis Ernesto Vargas Silva, C-490 del año 2011, disponible en línea en, <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2011/C-490-11.htm>

* Corte Constitucional Colombiana, M.P. Manuel José Cepeda Espinosa, C-502 del año 2007, disponible en, <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2007/C-502-07.htm>

inviabilidad financiera del proyecto de ley que en su momento se estudie, en este caso el que nos ocupa.

Con base en lo expuesto anteriormente, pongo a disposición de la Honorable Cámara de Representantes de la República de Colombia, la discusión y aprobación del presente proyecto de ley.

5. Eventuales conflictos de intereses

El artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, establece que corresponde al autor del proyecto de ley presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto. Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, toda vez que la iniciativa busca asociar a la Nación a la conmemoración de los 100 años de la Contraloría General de la República y se exaltan sus aportes al desarrollo del país.

Por consiguiente, estimamos que en los términos en que está planteado el presente proyecto de ley, salvo circunstancias específicas y particulares, no se configuran causales de conflicto de interés para los congresistas que participen en la discusión y votación del articulado.

De los congresistas,

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 11 de abril de 2023

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 306/23 Senado "POR MEDIO DEL CUAL LA NACIÓN DE ASOCIA A LA CONMEMORACIÓN DE LOS CIENTO AÑOS DE EXISTENCIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, SE EXALTA SU APORTE AL DESARROLLO DEL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores JUAN FELIPE LEMOS URIBE, EDGAR DÍAZ CONTRERAS, ANDRÉS FELIPE GUERRA HOYOS, CARLOS MARIO FARELO DAZA, ANTONIO ZABARAIN GUEVARA, JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA, SANDRA RAMÍREZ LOBO, PAOLA ANDREA HOLGUÍN, JUAN PABLO GALLO, JAIRO CASTELLANOS, DIDIER LOBO CHINCHILLA, ALEJANDRO CARLOS CHACÓN, OMAR DE JESÚS RESTREPO, JUAN SAMY MERHEG MARUN; y los Honorables Representantes JULIAN PEINADO RAMÍREZ, SARAY ROBAYO BECHARA, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ NIETO, JUAN LORETO GÓMEZ, JUAN ESPINAL RAMÍREZ, JORGE ALBERTO CERCHIARO, LEONARDO GALLEGÓ ARROYAVE y otras firmas ilegibles. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – ABRIL 11 DE 2023

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

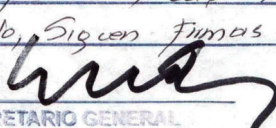
CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 109 y ss Ley 5ª de 1992)
El día 11 del mes Abril del año 2023
se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 306 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Hos Juan Felipe Lemos, Edgar Diaz
Carlos Mario farelo, Siguen firmas

SECRETARIO GENERAL

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

<p style="text-align: right;">Bogotá, D.C., 12 de abril de 2023</p> <p>Señor Presidente de la Comisión Sexta Del Senado de La República. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ Honorable Senador</p> <p>Senado de la República La Ciudad</p> <p>Ref.: INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY No. No. 213 DE 2022 SENADO” <i>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.</i></p> <p>Distinguido Señor Presidente;</p> <p>Reciba un cordial saludo. Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Senado me hicieron como ponente; en virtud de las facultades constitucionales y las de la Ley 5ª de 1992, me permito poner a consideración de los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, el Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley de la referencia, en los siguientes términos;</p> <p>I. Antecedentes del proyecto</p> <p>La iniciativa es de origen legislativo, radicado el pasado cinco (5) de octubre de 2022 por el Senador JOSÚE ALIRIO RODRIGUEZ BARRERA y, fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 1234 del martes 11 de octubre de 2022.</p> <p>II. Articulado</p> <p>El texto del proyecto de ley está compuesto por CINCO (5) artículos incluida la vigencia.</p> <p>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.</p> <p>Determina también el plazo 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 la domicilie en la ciudad de Yopal Casanare, manteniendo la Regional de la AEROCIVIL ubicada en el municipio de Villavicencio</p>	<p>Cumplimiento con el Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C), la AEROCIVIL categorizará al Aeropuerto el Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional</p> <p>Para 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.</p> <p>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 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>Se ordena que las autoridades de aduana, inmigración y emigración, sanidad pública, Policía Nacional y demás organismos y autoridades competentes colaborarán en el cumplimiento de lo dispuesto, a su vez 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>III. Objeto del Proyecto:</p> <p>El presente proyecto de 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.</p> <p>El proyecto de ley también se ocupa en establecer lineamientos, previo cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C), en la categorización del Aeropuerto el Yopal (EYP) como Aeropuerto con Operación Internacional, logrando ser a su vez un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional del 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>La misma AEROCIVIL en documento con radicado 1200.2022034226 de fecha 28 de septiembre de 2022, señaló que el Aeropuerto de Yopal (EYP) frente a los demás aeropuertos ubicados en los departamentos de Arauca, Vichada y el Meta, cuenta con un plan maestro que le otorga facilidades y prestaciones mayores frente a los demás aeropuertos de la Orinoquia.</p> <p>En el documento anteriormente relacionado, la AEROCIVIL indica lo siguiente:</p>
<p>“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.</p> <p>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.</p> <p>En conclusión, la Aerocivil, cuenta desde hace 10 años con estudios de planificación aprobados y desde hace 5 años con la infraestructura necesaria para atender la demanda de pasajeros proyectada para los próximos 30 años como estrategia de desarrollo con el mejoramiento y ampliación de servicios del Aeropuerto.”</p> <p>Tenor de lo anterior, tenemos que es viable ampliar los servicios del Aeropuerto el Yopal (EYP) y por ende darle una categoría como un aeropuerto que pueda atender operaciones internacionales.</p> <p>IV. Justificación</p> <p>Con el Proyecto de Ley 213 de 2022 refiere el autor de la iniciativa, que al 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 cimentada en razones sociales, económicas y jurídicas.</p> <p>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 beneficiaría a los Yopaleños y a las regiones cercanas al centro urbano.</p> <p>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</p>	<p>infraestructura también garantizan empleabilidad para los moradores de la región, y a mayor empleo mayor desarrollo y calidad de vida para los habitantes.</p> <p>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.</p> <p>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 mejorara 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.</p> <p>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.</p> <p>V. Conceptos sobre la iniciativa.</p> <p>Una vez designado como ponente, dentro del estudio de la iniciativa, en virtud de la importancia y trascendencia de la materia, solicité a diferentes entidades su concepto sobre la iniciativa para abordar con mayor precisión el impacto de la propuesta normativa.</p> <p>En ese sentido, se recibió el siguiente concepto:</p> <p>a. Concepto del AEROCIVIL</p> <p>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.</p>

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 suministro 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	183.0	3.821	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	27.222	9.345	13.865	46.5	17.4	12.0	56.4	12.6	97.3
LMC	39.687	41.194	36.560	6.839	23.512	16.526	47.7	42.8	31.4	157.3	23.5	183.8
Arauca												
AUC	113.948	120.215	132.487	45.913	138.977	109.651	1.594	1.639	1.419	475.7	39.7	428.8
RVE	26.523	27.083	28.185	11.265	29.353	23.567	50.3	27.8	25.3	108.2	25.6	91.3
TME	4.177	2.381	6.850	3.885	8.316	6.834	3.2	2.3	3.8	6.6	29.8	
Vichada												
PCR	41.845	45.197	51.097	18.594	38.292	31.362	3.503	3.784	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, informo 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 desatacar 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 Aeropuerto el Yopal: <https://www.youtube.com/watch?v=oZLBlc8ljpA>

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 Orinoquia.

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 mts (cabecera 05) Ancho de pista: 36 mts
- Área aprox. Terminal: 13.800 mts² aprox.
- Cantidad de plataformas: 2 (área total: 53.000 mts² 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

<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>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.</p> <p>b. En relación con la gestión ambiental y el control de fauna se prestan los siguientes servicios</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control Fauna y Peligro Aviar que se desarrolla mediante el contrato 18001604- 03 de 2018 • Mantenimiento de Plantas de Tratamiento de Agua Residual que se ejecuta por el contrato 18001583-02 de 2018 <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Horas de operación: 15 • Horario de operación: 06:00- 21:00 • Persona de Bomberos en la estación: 18 • Maquinas asignadas 3 máquinas 4 x 4 <p>d. En materia de gestión del aeródromo se prestan los servicios de supervisión del Área de movimiento (Pistas- calles de rodaje-plataforma)</p> <p>e. En el aeropuerto "El Alcaraván" de El Yopal se prestan los servicios médicos y de transporte asistencial básico durante su operación."</p> <p>IX. FUTURO ESTRATÉGICO DEL AEROPUERTO EL YOPAL (EYP).</p> <p>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.</p> <p><i>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</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>En conclusión, la Aerocivil, cuenta desde hace 10 años con estudios de planificación aprobados y desde hace 5 años con la infraestructura necesaria para atender la demanda de pasajeros proyectada para los próximos 30 años como estrategia de desarrollo con el mejoramiento y ampliación de servicios del Aeropuerto."</i></p> <p>Esgrimido lo anterior, por parte de la AEROCIVIL, tenemos el Aeropuerto el Yopal (EYP) puede atender operaciones internacionales y por ende tal aeropuerto puede ser recategorizado.</p> <p>VI. Consideraciones del Ponente</p> <p>La iniciativa legislativa puesta a consideración ante la Comisión Sexta, dará una 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.</p> <p>El Aeropuerto Alcaraván en la capital del Casanare, es actualmente el más y 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.</p> <p>El turismo es un factor importante en la dinamización de la región, tendría un mayor impacto social y económico, con la categorización del Aeropuerto Internacional Alcaraván, se establecerían nuevas rutas aéreas procedentes de destinos en el extranjero, colocando en el mapa como una atractiva opción de viajeros de otros lugares del mundo, desarrollando el sector hotelero y turístico de una manera sin precedentes para esta importante región del país.</p> <p>La materialización de este proyecto tendría como consecuencia el impulso que necesita la región de la Orinoquia, el departamento del Casanare y el municipio de</p>
<p>Yopal; Los Llanos orientales han sido siempre parte importante del desarrollo de Colombia, no solo en su economía sino también ha sido de relevancia en el aspecto político, social y cultural; así la recepción de la jurisdicción administrativa de los aeropuertos de la Región Administrativa y de Planificación de los Llanos cimentaría con una decisión de este talante, la confianza del Gobierno Nacional con las entidades territoriales para el fortalecimiento de el proceso de descentralización trazado en la Ley 1454 de 2011.</p> <p>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 la 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.</p> <p>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."</p> <p>Partiendo la reducida historia que ilustra la página oficial de la AEROCIVIL del Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto el Alcaraván, se hace necesario traer a colación la reseña histórica que a continuación se transcribe, la cual es extraída del Trabajo de Grado denominado "Propuesta de Mejora de los Servicios Logísticos en Tierra del Aeropuerto El Alcaraván de Yopal –Casanare", este documento fue presentado ante la Facultad de Ingeniería y Ciencias Básicas del Programa de Ingeniería Aeronáutica de la Fundación Universitaria Los Libertadores, por parte de la profesional Leidy Paola Niño Rodríguez, a quien se le reconoce y resalta su profesionalismo y propiedad intelectual en la elaboración de dicho documento en el presente proyecto de ley.</p> <p>Lo esgrimido por la profesional, a la letra indica lo siguiente:</p> <p>"3.1.2 Desarrollo Histórico del Aeropuerto El Alcaraván:</p> <p>En la última década el departamento del Casanare y su capital Yopal, ha presentado un crecimiento demográfico como resultado de la extracción de recursos petroleros de esta región. En un artículo publicado por el periódico El Tiempo hacia el año 2003, se hacía referencia que en la década de los 80 Yopal triplicó su población y se expandió 5 veces respecto a lo proyectado para la época. (EL TIEMPO, 2003). Éste crecimiento se vio reflejado también en la integración de los diferentes modos y medios de transporte en ésta región, el transporte aéreo empezó a subitar a niveles más altos como respuesta al incremento poblacional y en años recientes, otro artículo publicado en 2015 en el periódico La Voz de Yopal, confirmaba que el</p>	<p>crecimiento poblacional del Casanare se ubicaba como el segundo en el país y que se estimaba que así se mantuviera a consecuencia del desarrollo minero de la región y al aporte al PIB nacional. (Yopal, 2015).</p> <p>Lo anterior, tiene relación directa con el avance aeroportuario de ésta región, en el año 2009 Jaime Escobar Corradine, consultor e historiador de la aviación civil escribe y publica un artículo dedicado a la historia del aeropuerto El Alcaraván de Yopal, donde destaca que la actividad comercial aérea en el Yopal se dio a mediados de 1965, cuando se creó la empresa Aerotaxi Casanare S.A. En ese entonces una rudimentaria construcción y una improvisada pista de aterrizaje servía las funciones aeroportuarias. Aerotaca fue por muchos años la única aerolínea regular en operar a este aeropuerto y para 1983 contaba con un terminal e instalaciones propias. Solo fue a finales de los años 80 cuando el aeropuerto fue dotado de una pista de 1.500 metros y podía soportar hasta 90.000 libras de peso. En 1992 la Aeronáutica Civil dentro de su política de apertura aérea a nivel nacional autorizó a la empresa AIREs para operar a diversas regiones del país, entre ellas al aeropuerto de Yopal. Así se dio la competencia necesaria para desarrollar el mercado del Departamento del Casanare. Un gran paso se dio al desarrollo de la región y del aeropuerto El Alcaraván cuando en 1996 se dio al servicio la remodelación de las instalaciones y la ampliación de la pista principal. El ambicioso plan de mejoramiento fundamental se dio a las condiciones de operación aeroportuaria y garantías a la aeronavegación. La Aeronáutica Civil realizó inversiones por más de \$6.100 millones de pesos que fueron financiados con recursos propios y mediante un convenio de cooperación con la Empresa Colombiana de Petróleos Ecopetrol y las multinacionales British Petroleum Company-BP, Triton Colombia Inc. y Total Explotarian, quienes adelantaban labores de explotación sobre el área petrolera de esa región del país. Mediante el convenio de cooperación, se procedió a reforzar la pista para resistir hasta un peso de 400 mil libras y se amplió la longitud de la pista en 700 metros y zona de seguridad de 300 metros. Las obras comprendían además la construcción de una calle de taxeo, la calle de rodaje bravo y la llave de volteo o bahía de espera en la cabecera 05. Igualmente se dotó la pista de sistema de iluminación para operaciones nocturnas. Para complementar la seguridad del terminal se construyó una estación de bomberos aeronáuticos. De igual manera se construyó una nueva torre de control dotada de equipos HF VHF y consola de luces. El plan contemplaba también el sistema de electrificación e interconexión de energía eléctrica para alimentar las estaciones de radioayudas. De igual manera se adquirieron equipos de radioayudas DME, para complementar el sistema de VOR ya instalado con anticipación. El objetivo de estas obras era la de adaptar el aeropuerto 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, que transportarían todo el material y maquinaria para apoyar las funciones de exploración de los pozos petroleros de Cusiana y Cupiagua en las cercanías de la ciudad. Los equipos más pesados eran traídos en barco hasta el puerto marítimo de Barranquilla y de allí embarcados en los Antonov 124 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla para luego entregarlos en El Alcaraván. Las obras fueron entregadas oficialmente el 27 de noviembre de 1996, por el Presidente Ernesto Samper y por el entonces Director de la Aeronáutica Civil, Abel Enrique Jiménez Neira, quienes junto con su comitiva arribaron a El Alcaraván en el Boeing 707 Presidencial. La empresa BP Exploration construyó sus propias instalaciones incluyendo un pequeño terminal y plataforma de parqueo de aviones</p>

<p>para mantener operaciones regulares privadas desde Bogotá a Yopal con su propio avión Dash-8 transportando a sus ejecutivos y empleados. También líneas aéreas especializadas en dar apoyo a las empresas petroleras tuvieron importantes operaciones en El Alcaraván, entre ellas se destacaban las Líneas Aéreas Petroleras LAP y posteriormente Servicios Aéreos Especiales Petroleros SAEP.</p> <p>En septiembre de 2006, la Cámara de Comercio de Casanare le pidió al Ministerio de Transporte disponer del aeropuerto El Alcaraván como un terminal internacional de carga ya que las instalaciones aeroportuarias estaban adecuadas para recibir aeronaves de gran tamaño. De igual manera, en el área aledaña al aeropuerto había 22 hectáreas que estaban proyectadas para construir un parque agroindustrial y de servicios tecnológicos, con el cual se cubrirían las deficiencias de logística de carga o bodegas. En ese entonces, también la Cámara de Comercio de Casanare propuso constituir un consorcio con empresas del departamento o un comité interinstitucional para que administrara el aeropuerto para tener más posibilidades de inversión en Casanare. Según estadísticas oficiales, entre los meses de enero a junio del año 2009 por El Alcaraván entraron y salieron un total de 49.943 pasajeros, cifra que supera a las 45.713 personas que se movilizaron en el primer semestre de 2005. Las mismas estadísticas colocaban al aeropuerto de Yopal como el más importante de la Orinoquia, superando a Vanguardia de Villavicencio, el cual movilizó en el primer semestre de este año un total de 26.845 pasajeros. En carga El Alcaraván también supera en el primer semestre de 2006 a Vanguardia.</p> <p>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 cargueros líderes en el mercado, tienen la autonomía suficiente para volar de origen a destino sin necesidad de aprovisionarse de combustible.</p> <p>El aeropuerto de Yopal pertenece a la Regional Meta de la Aeronáutica Civil que administra los aeropuertos del oriente del país que aún no han sido entregados en concesión. El aeropuerto "El Alcaraván" durante la primera década del 2000 fue uno de los más importantes de la zona oriental del país y ofrecía condiciones excepcionales de aeronavegación a nivel nacional. "Tal vez es el momento de retomar la iniciativa para que una entidad privada o autónoma del departamento se haga cargo de la ampliación y administración del aeropuerto para lograr desarrollar su máximo potencial." (CORRADINE, 2009)</p> <p>3.2 Contexto Sociopolítico y Socioeconómico del Aeropuerto El Yopal</p>	<p>Tras la decisión gubernamental de avalar el proyecto estratégico de mejoramiento y ampliación del aeropuerto en diciembre de 2013; dos meses después, el 07 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).</p> <p>La descripción, antecedentes, justificación, descripción del proyecto y financiación que describe el CONPES 3802 compartido con las obras del Aeropuerto de Ibagué resalta para El Aeropuerto El Yopal:</p> <p>"El aeropuerto de Yopal reúne características que permitirán impulsar el desarrollo del sector aéreo en los Llanos Orientales, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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." <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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.
<ul style="list-style-type: none"> · Aumento del turismo, de las operaciones de carga y del transporte de pasajeros. <p>Mientras se adelantaban las nuevas obras aeroportuarias, las instalaciones ya conocidas continuaban prestando los servicios a los pasajeros, aeronaves y agentes involucrados en las operaciones aéreas de éste terminal; en el Plan de Acción Institucional de 2014 de la Aeronáutica Civil de Colombia, consolidó respaldos técnicos y económicos en el equipamiento de la torre de control con el fin de adquirir y mantener la infraestructura aeronáutica requerida para atender las necesidades de la demanda con altos niveles de seguridad; de la misma manera contrató las obras de construcción y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria basados en el plan maestro, el Conpes 3802 y todo el respaldo del gobierno nacional. Lo anterior dentro de todo el marco organizacional de la UAEAC para todos los aeropuertos del país. (UAEAC, 2014).</p> <p>Tomando como base el informe emitido por la Aeronáutica Civil, 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 07 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)</p> <p>Seguidamente en el 2015, la oficina asesora de planeación de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, presentó su seguimiento del plan de acción propuesto en el 2014; esta presentación se realizó en el último trimestre de 2015 y en sus generalidades describió: "Conforme a las directrices trazadas por el Gobierno Nacional, la Entidad ha asumido metas y compromisos en materia de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, los cuales vienen siendo objeto de seguimiento permanente por parte de la Presidencia, Vicepresidencia de la República y los diferentes entes de control". (UAEAC, 2015)</p> <p>Éste informe de 19 páginas enfoca sus avances en las obras de infraestructura aeroportuaria realizadas en las diferentes ciudades del país donde se invirtieron los recursos; a éste periodo de tiempo comprendido entre octubre y diciembre de 2015 seguían en ejecución las contrataciones amparadas con el mecanismo de vigencias futuras autorizadas en el año 2014 y Yopal sobresalía por sus obras de terminal pasajeros, TWR, Cuartel bomberos y obras complementarias. Así mismo y de acuerdo a éste informe, el Aeropuerto El Alcaraván tuvo seguros sus recursos, del presupuesto del año 2015, la Entidad constituyó reservas por un valor de \$158.053 millones que serían ejecutadas en el año 2016. (UAEAC, 2015).</p> <p>En la escala de presentación de resultados, el Ministerio de Transporte, en el Informe Técnico Audiencia Pública de Rendición de Cuentas del 2015, se mantuvo atento a la ejecución de las obras desarrolladas en Yopal, y adicional a esto la incluyó en los proyectos aeroportuarios en ejecución a cargo de la Aerocivil, como una de las iniciativas de mayor progreso regional. (MINTRANSPORTE, 2015).</p>	<p>Para el 2016, El Ministerio del Transporte en su política pública de infraestructura incluyó a Yopal y su aeropuerto en el grupo de ciudades que conformarían la base de ejecución del Plan Maestro de Transporte Intermodal, "Las conclusiones generales del estudio reflejan la necesidad de: definir una política pública en materia de accesos urbanos, avanzar en estudios técnicos para detallar los alcances y necesidades de inversión, aprovechar los trabajos aeroportuarios en ejecución y establecer acuerdos de infraestructura urbana de accesos". (MINTRANSPORTE, 2016).</p> <p>Alternamente a lo estructurado por Min Transporte, 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 a 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).</p> <p>En Julio de 2017 la UAEAC, publicó un artículo de prensa en el que daba a conocer los avances en las obras desarrolladas en los diferentes aeropuertos del país, entre los detalles más representativos para El Alcaraván de Yopal, señaló: "Con el objetivo de brindar un mejor servicio a los usuarios del transporte aéreo, la Aeronáutica Civil ha invertido importantes recursos en diferentes aeropuertos del país para el mejoramiento, renovación, ampliación y mantenimiento de las terminales aéreas. Tal es el caso del Aeropuerto Alcaraván, que sirve a la ciudad de Yopal, cuyos recursos están destinados para la construcción de la terminal, torre de control, cuartel de bomberos, obras de urbanismo, vías de acceso y plataforma, que a la fecha tienen un 65% de avance. Personal del Consorcio Aeropuertos de Colombia, encargado de la ejecución del contrato, realiza diariamente un detallado informe del estado de las obras en el 'Alcaraván', que se consolida como una verdadera plataforma aérea para la región de los Llanos Orientales". (AEROCIVIL, 2017)."</p> <p>VII. Impacto Fiscal</p> <p>El presente proyecto de ley, al no ordenar gasto, no comprende un impacto fiscal y en consecuencia no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>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</p>

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 dada las condiciones de infraestructura que tiene el actual terminal y/o aeropuerto.

VIII. 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 y ningún congresista ejerce sus funciones en dicha entidad, no se configura causal para predicar un impedimento.

Por otro lado, al encontrar que 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.

PROPOSICIÓN

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicitamos a los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, **aprobar en primer debate** el PROYECTO DE LEY No. 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", sin modificaciones.

De los Honorables Senadores,



ESTEBAN QUINTERO CARDONA
 Senador de la República
 Partido Centro Democrático.
 Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY No. 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".

El Congreso de Colombia
 DECRETA:

Artículo 1. 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.

Artículo 2. 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.
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 3. 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, 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 1. 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.

PARÁGRAFO 2. Las 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 3. 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 4. 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 5. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación, a su vez deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables congresistas,



ESTEBAN QUINTERO CARDONA
 Senador de la República
 Ponente

C O N T E N I D O

Gaceta número 291 - miércoles 12 de abril de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 306 de 2023 Senado, por medio del cual la Nación se asocia a la conmemoración de los cien años de existencia de la Contraloría General de la República, se exalta su aporte al desarrollo del país y se dictan otras disposiciones. 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate en Senado del proyecto de ley número 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. 4