



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 533

Bogotá, D. C., martes 14 de septiembre de 2004

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 124 DE 2004 SENADO

por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TITULO I

PARTE GENERAL

CAPITULO I

Objeto y principios generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular la operación, la construcción, el recaudo, el control técnico, la financiación, los equipos y su homologación, autoridades competentes, de los sistemas integrados de servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros; además, establecer la habilitación de las empresas para prestar el servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros con criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, atendiendo los principios rectores del transporte. Igualmente, se erige como principio rector en la estructuración de estos sistemas, el reconocimiento a la experiencia de las empresas actualmente habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros, así como de los propietarios de vehículos destinados a la prestación de dicho servicio que adopten formas empresariales bajo el esquema organizacional propuesto para los Sistemas de Transporte Masivo, para hacer efectivo el estímulo a la libre empresa y el fortalecimiento empresarial territorial del sector transporte en la organización de los sistemas que aquí se regulan.

Artículo 2°. *Principios generales.* La política sobre sistemas de transporte público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros deberá orientarse a la prestación de un servicio que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Garantizar a todos los habitantes del territorio donde funciona el sistema un transporte seguro, cómodo y eficiente.
2. Buscar que entre la población el uso del transporte particular sea un elemento complementario y no principal para la movilización.
3. Disminuir la accidentalidad con el uso de corredores viales especializados de transporte público masivo.

4. Mejorar las condiciones ambientales de las entidades territoriales que construyan o estimulen el uso de medios de transporte público masivo.

5. Procurar que los usuarios disminuyan los tiempos de viaje desde sus viviendas hasta los lugares de trabajo o esparcimiento.

6. Ahorrar recursos, concentrando la oferta de los mismos mediante el uso de economías de escala en el transporte público masivo de pasajeros.

7. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, mediante la regulación adecuada del tránsito y el transporte.

8. Promover la masificación del transporte público con el empleo de equipos con tecnología de punta para el uso y ahorro de combustibles y para el aprovechamiento racional del espacio público.

CAPITULO II

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 3°. *Ambito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a la operación y construcción de los sistemas integrados de servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros y a la modalidad de prestación del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y demás normas que lo complementen.

Artículo 4°. *Definiciones.*

4.1 **Sistemas Integrados de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.** Es el conjunto de infraestructura, comprendida por todos los elementos necesarios para la adecuada circulación y movilización de los pasajeros y vehículos que conforman el sistema y constituida por vías, rutas troncales, pretroncales, alimentadoras, patios de operación, vehículos y/o equipos, estaciones, paraderos, señales, predios, bienes, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y control utilizados para satisfacer la demanda y prestación del servicio de transporte masivo en un área urbana ya sea municipal, distrital o metropolitana, que cuenten con una población superior a los 500.000 habitantes.

4.2 **Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte u operador legalmente constituido y debidamente habilitada en esta modalidad, con sujeción a rutas y horarios autorizados por la autoridad única de transporte.

4.3 Operación Troncal. Se considera operación troncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas troncales, para el traslado de personas entre estaciones de las rutas troncales del sistema y que corresponde con la totalidad de las vías y el conjunto de elementos de mobiliario urbano utilizados para la movilización de altos volúmenes de demanda dentro del Sistema; rutas troncales determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad única de transporte en el área de influencia, que transitarán en vías de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.4 Operación pretroncal. Se considera operación pretroncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas pretroncales, para el traslado de personas entre paraderos de las rutas pretroncales y estaciones de las rutas pretroncales o troncales o de las rutas alimentadoras del sistema y que corresponde con la totalidad de las vías utilizadas para la movilización de volúmenes intermedios de demanda dentro de la red de terminales del sistema; rutas determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad única de transporte en el área de influencia, con destinación prevalente de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.5 Operación alimentadora. Se considera operación alimentadora la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollarse por la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas alimentadoras, para el traslado de personas entre paraderos de las Rutas Alimentadoras y estaciones de las rutas troncales, pretroncales o de las rutas alimentadoras del sistema.

4.6 Ruta remanente o complementaria. Son las rutas de transporte colectivo definidas por la autoridad única de transporte dentro de sus competencias, las cuales no formarán parte del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, y continuarán rigiéndose por las normas atinentes al Servicio Público de Transporte Colectivo.

4.7 El recaudo del sistema. Es el componente encargado de recaudar el dinero de la venta de pasajes correspondientes a la prestación del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros, en los puntos de venta autorizados, de controlar el acceso y salida de los usuarios al sistema, validación de pasajes tanto en las estaciones como en los autobuses que conforman el mismo y de la transmisión de datos de pasajeros movilizados y pasajes vendidos.

4.8 Operadores de transporte masivo. Son aquellas empresas de transporte habilitadas legalmente para la prestación del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros, en el área de influencia, constituidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano y conformadas por los transportadores del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el sistema.

4.9 Ente gestor. Es la entidad estatal que se cree o hubiere sido creada en el área de influencia, obligada a responder y garantizar la estructuración del Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros y la prestación continua del servicio correspondiente, conforme a las presentes normas y principios rectores del transporte, en las mejores condiciones de calidad y de manera sostenible en el tiempo.

4.10 Patio de operación. Son los predios, construcciones e instalaciones que la autoridad única de transporte o el ente gestor del Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, previa su adquisición por parte de este, entregará, en usufructo exclusivo al operador de transporte masivo, durante el tiempo que dure la prestación del servicio.

4.11 Área de influencia. El área de influencia del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, estará comprendida dentro de la jurisdicción del municipio, distrito, área metropolitana o departamento. Si los municipios que están unidos por un sistema de transporte masivo pertenecen a varios departamentos se denominará área de transporte masivo especial. En este caso los alcaldes de los municipios respectivos suscribirán un contrato interadministrativo donde especificarán el objeto, los derechos y obligaciones de las partes y quién llevará la representación legal para los efectos del contrato. Los usos del suelo los autorizarán los respectivos concejos municipales.

4.12 Transporte público masivo municipal. Es el que se presta en el territorio del municipio respectivo, incluyendo parte del área rural si técnicamente fuere viable. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal y las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la Empresa por lo menos durante cinco (5) años.

4.13 Transporte público masivo distrital, metropolitano y departamental. Es el que se presta en la respectiva entidad territorial cuando el servicio comprende dos o más municipios. Las autorizaciones sobre usos del suelo las dará el Concejo Distrital, la Junta metropolitana o la Asamblea Departamental. Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde o Gobernador según el caso, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se determinarán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

4.14 Control técnico. Es aquel componente encargado, mediante tecnología de punta, de validar kilómetros recorridos, velocidades, frecuencias, novedades en las vías, cumplimiento de horarios, de los autobuses integrados al Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

4.15 Propietario. Aquella persona natural o jurídica, o arrendataria de *leasing* que detenta la tenencia de uno o más vehículos con tarjeta de operación vigente en el área de influencia que corresponda al Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Parágrafo 1°. Para los efectos de esta ley se entiende que transportador es toda persona natural y/o jurídica, constituida o que se constituya, como empresa de transporte, conforme a las normas vigentes o las que las modifiquen y habilitada legalmente para la prestación del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, en el Área de Influencia.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional facilitará los mecanismos financieros que permitan la participación de los pequeños propietarios dentro del nuevo sistema.

TITULO II

OPERADORES DE TRANSPORTE MASIVO

CAPITULO I

Habilitación y operación de las empresas operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros

Artículo 5°. Los operadores de transporte masivo deberán ser empresas de transporte dedicadas a la prestación del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros, conformadas por los transportadores del municipio, distrito, área metropolitana o departamento donde operará el sistema.

Parágrafo. Los operadores de transporte masivo podrán asociarse con empresas que operen en municipios, distritos o áreas metropolitanas distintas a donde operara el sistema, solo hasta un 20% de su capacidad accionaria y este aporte deberá estar representado en capacidad financiera, económica, técnica y de experiencia.

CAPITULO II

De la habilitación

Artículo 6°. Para obtener la habilitación y operar el Sistema integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, las empresas de que habla la presente Ley deberán acreditar los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte, que estarán sujetos en todo caso a las disposiciones aquí consagradas, especialmente en la aplicabilidad del principio rector de reconocimiento a la experiencia de trabajo que se describe en el artículo 1°, los cuales se fijarán por decreto en un término no superior a 90 días, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

CAPITULO III

Organización de Empresas Operadoras de Sistemas de Transporte Masivo

Artículo 7°. *Organización de Empresas Operadoras de Sistemas de Transporte Masivo.* Para la prestación del servicio de transporte masivo

deberán organizarse empresas, que adoptarán cualquiera de los tipos de sociedad regulados por el Código de Comercio y podrán constituirse, conformarse o asociarse de acuerdo con lo establecido en las normas de contratación y las que las adicionen, complementen, modifiquen o sustituyan.

Parágrafo. En los pliegos de condiciones de los procedimientos licitatorios se dará un mínimo de 60% de calificación en los criterios de adjudicación a la experiencia de las empresas y propietarios de vehículos del área de influencia. El 40% restante se aplicará a la oferta técnica y económica de la propuesta correspondiente. En todo caso los pliegos atenderán criterios y exigencias razonables en materia económica de acuerdo con las condiciones de la ciudad donde se vaya a implementar el sistema. Tales exigencias velarán por la continuidad, sostenibilidad y rentabilidad del mismo.

Artículo 8°. *Capital social y organización.* Las empresas operadoras de transporte masivo deberán tener un capital social mínimo de once mil doscientos (11.200) salarios mínimos legales mensuales vigentes, disponer de los equipos necesarios para atender la demanda de acuerdo con los estudios realizados, tener una estructura administrativa y técnica suficiente para operar y adoptar un plan de capacitación adecuado para sus motoristas y el personal de servicio.

Artículo 9°. *Requisitos operadores de transporte masivo.* La empresa que se organice para prestar el servicio de operador de transporte público masivo deberá obtener autorización del Alcalde o Gobernador según el territorio donde vaya a operar, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos generales:

1. Certificado de existencia y representación vigente en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
2. Información sobre la estructura organizacional, técnica y operativa, relacionando el personal que empleará.
3. Descripción del equipo, diseño y colores.
4. Información financiera para establecer que la empresa garantizará su operación y viabilidad por lo menos durante cinco (5) años.
5. Cumplir con los requisitos que se le hayan exigido en el pliego de condiciones de la licitación pública para acceder al servicio.
6. Constituir garantía de cumplimiento del proyecto ofrecido.

Parágrafo. Para la adjudicación de la operación de los sistemas de transporte masivo se respetarán los principios del artículo 209 de la Constitución política, los principios de la Ley 80 de 1993 o normas que la modifiquen, las disposiciones sobre licitaciones o concursos públicos y el deber de selección objetiva. Como inhabilidades solamente se tendrán las consagradas en el artículo 8° numeral 1 literales a) hasta el f) y numeral 2 literales a) hasta el c). En materia de responsabilidades se aplicarán las normas de la Ley 80 de 1993 a los servidores públicos y las normas civiles y comerciales a los particulares que participen en el proceso.

TITULO III

FINANCIACION PUBLICA DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE SERVICIO PUBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE DE PASAJEROS

CAPITULO I

Artículo 10. La Nación podrá concurrir a la financiación de los sistemas de transporte masivo de pasajeros; en tal caso, la Nación cofinanciará, con recursos que apropie en dinero o en especie, el 70% de Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros y el 30% restante correrá a cargo del municipio, Distrito o área metropolitana, en donde se vaya a implementar el sistema.

Artículo 11. La Nación podrá financiar totalmente un proyecto de transporte masivo cuando disponga de los recursos necesarios. En este caso se suscribirá un convenio con las autoridades de las entidades territoriales respectivas donde se establecerá la forma como se administrará el sistema y se fijarán parámetros para garantizar su viabilidad y el reembolso de los recursos invertidos.

Artículo 12. La Nación podrá otorgar garantía a los créditos externos o internos contratados por las entidades territoriales que desarrollen sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros, cuando

estas hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto que corresponda a la Entidad Territorial.

En estos casos la Nación nombrará un interventor para el proyecto, escogido mediante concurso público, para vigilar las inversiones y garantizar que se están aplicando controles administrativos razonables para hacer viable el sistema y garantizar el pago de los recursos invertidos en el proyecto.

Parágrafo 1°. El municipio, el distrito o área metropolitana podrá tomar hasta un 70% de la sobretasa a los combustibles, para cofinanciar el Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros por un tiempo equivalente al de la duración del Sistema.

Parágrafo 2°. Los aportes de la Nación solo podrán ser utilizados en obras de infraestructura del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Artículo 13. *Viabilidad técnica y financiera.* El Ministerio de Transporte evaluará el proyecto presentado por las autoridades municipales, distritales, metropolitanas o departamentales, para la implementación del Sistema integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a fin de establecer su viabilidad técnica teniendo en cuenta los estudios de prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema, en un término no mayor a 3 meses. Su viabilidad financiera la dará Planeación Nacional en el mismo lapso previa presentación por parte de la autoridad local del respectivo estudio.

CAPITULO II

Equipos, homologación

Artículo 14. El Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros se prestará en vehículos homologados que respondan a la tecnología de punta, tipología y las condiciones técnicas que se establezcan en cada caso.

Parágrafo 1°. El servicio podrá prestarse en equipos de lujo o en equipos corrientes que garanticen un costo accesible a los usuarios. Los estudios determinarán el valor de las tarifas de acuerdo con los costos fijos y variables del mismo. La tarifa se fijará por la autoridad territorial competente exclusivamente con base en los estudios técnicos y económicos y solamente podrá modificarse en los períodos establecidos en tales estudios.

Parágrafo 2°. La homologación de los vehículos será establecida por el Ministerio de Transporte, el que en todo caso considerará que podrán utilizarse como autobuses pretroncales y alimentadores vehículos que vengán operando antes de la implementación del Sistema, siempre y cuando cumplan las especificaciones técnicas que se adopten.

CAPITULO III

De la operación

Artículo 15. La operación del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros se adjudicará a través de licitación pública atendiendo los parámetros legales y los que defina la autoridad de transporte del área de influencia.

Artículo 16. Las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras deberán ser servidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano, que podrán conformar empresas operadoras de transporte masivo integradas por los transportadores del municipio, distrito, área metropolitana o departamento, donde operará el sistema.

Parágrafo. Las rutas remanentes o complementarias continuarán a cargo del transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano correspondiente y para ello la autoridad del transporte será quien, conforme a las necesidades del servicio, haga la reestructuraciones necesarias, según la Ley 336 de 1996 y demás normas vigentes sobre la materia.

CAPITULO IV

Infraestructura de proyectos de transporte masivo

Artículo 17. Para la construcción de la infraestructura de proyectos de transporte masivo podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes podrán expropiarse otras conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaran de utilidad pública e interés social.

Artículo 18. La infraestructura podrá ser financiada por la entidad territorial, por los particulares, o por la Nación, o con participación mixta de todos los sectores, previa la celebración de contratos o convenios donde se determinen las obligaciones de las partes firmantes de los mismos.

Artículo 19. Para la financiación de la infraestructura y para la operación y administración de sistemas de transporte masivo podrá el Gobierno Nacional autorizar inversión extranjera especial, para lo cual se determinarán los requisitos en los acuerdos celebrados de Gobierno a Gobierno.

CAPITULO V

Contratación por concesión

Artículo 20. En todos los casos de construcción de infraestructura para sistemas de transporte masivo, para su operación, recaudo, control técnico, mantenimiento y administración, se celebrará contrato de concesión previo el trámite de licitación pública.

En los contratos para la construcción de infraestructura financiada con recursos de la Nación o de las entidades territoriales, la adjudicación del contrato de obra pública se hará previo el trámite de la licitación pública.

En ningún caso las entidades licitantes podrán partir el objeto de los contratos para eludir la licitación.

Los pliegos de condiciones de la licitación estarán basados en los estudios adoptados por la entidad territorial competente para adjudicar la licitación, sobre cuya confiabilidad responderán quienes los hayan contratado y elaborado.

Los cambios se harán en la audiencia de aclaración de pliegos, para lo cual los estudios y los pliegos se pondrán a disposición de los interesados con tres (3) meses de anticipación para que los conozcan y puedan presentar las propuestas de modificaciones que sean pertinentes.

Si como consecuencia de la negativa al cambio de alguna o algunas cláusulas del pliego se derivaren perjuicios para los particulares o para la entidad territorial correspondiente, responderán los funcionarios y asesores encargados de la dirección, asesoría y control del procedimiento licitatorio.

Artículo 21. La concesión será convocada por la autoridad competente de la entidad donde operará el sistema.

Los particulares podrán ofrecer concesiones para construir, operar, mantener y administrar sistemas de transporte masivo previo el cumplimiento de lo establecido en el párrafo 2º, numeral 5, del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 o normas que la modifiquen. La decisión negativa se tomará mediante resolución motivada donde se expliquen claramente las razones de la inconveniencia de la oferta.

TITULO IV DEL RECAUDO CAPITULO I

Artículo 22. El sistema de recaudo se adjudicará mediante el sistema de licitación pública hasta por un término que no exceda la duración del contrato de concesión de la operación; sin embargo, cada vez que entre en operación una nueva etapa del sistema, se deberá adelantar un nuevo proceso de licitación para adjudicar el sistema de recaudo, antes de que dicha etapa empiece a operar.

Parágrafo. En cualquier caso el sistema de recaudo deberá garantizar la sostenibilidad, rentabilidad económica del sistema, sujeto a una auditoría externa que verificará y determinará el nivel de evasión y cumplimiento del objetivo de recaudo; dicha auditoría externa será contratada a través de licitación pública.

TITULO V

INTEGRACION DE OTROS SISTEMAS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Artículo 23. El Transporte Nacional de Pasajeros por Carretera se integrará al Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a través de las terminales periféricas que se construirán en los diferentes puntos cardinales, del municipio, distrito o área metropolitana en donde se vaya a desarrollar el proyecto de transporte masivo y estableciéndose todas las condiciones requeridas para que exista la integración y la transferencia de pasajeros de todos los modos de transporte terrestre automotor de pasajeros.

TITULO VI AUTORIDADES COMPETENTES CAPITULO I

Artículo 24. *Comité Asesor del Sistema.* La autoridad del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, en cada ente territorial estará asesorada por un comité integrado por un delegado del Ministerio de Transporte, el Alcalde, el Secretario de Tránsito y Transporte, el Director de Planeación Municipal o Distrital, o quien haga sus veces, y le corresponderá emitir conceptos sobre las funciones de organización, vigilancia, control en la construcción y operación del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Parágrafo. En la estructuración de los proyectos relacionados con el Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, se debe tener en todo caso la aprobación de la autoridad del sistema a que se hace referencia en este artículo y no se podrá delegar por parte del ente gestor, la aprobación de aspectos técnicos mediante contratos o convenios interadministrativos u otro mecanismo que permita eludir la responsabilidad que funcional y legalmente le compete.

CAPITULO II Vigilancia y control

Artículo 25. El control y vigilancia de los sistemas de transporte masivo se hará por la entidad estatal funcionalmente competente.

TITULO VII DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26. *Impacto social.* El Gobierno Nacional, la entidad territorial, el Ente Gestor si lo hubiere y la autoridad de transporte a que refiere esta norma, adelantarán, coetáneamente a la estructuración del sistema, las acciones pertinentes y destinarán los recursos necesarios y suficientes para mitigar el impacto social ocasionado por la implementación del nuevo sistema de transporte y además generará procesos de readaptación laboral con el fin de reubicar ocupacionalmente a las personas afectadas con dicha implementación.

Parágrafo. En los procesos de estructuración del sistema a que refiere esta ley deberán adelantarse e incluirse estudios técnicos tendientes a determinar el impacto social que ocasionará la implementación del sistema en el área de influencia.

Artículo 27. Los proyectos actuales de transporte masivo deberán acogerse, en su integridad, a las normas de la presente ley.

Artículo 28. La presente ley regirá a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

Luis Guillermo Vélez Trujillo,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores:

Respetuosamente presento ante ustedes el proyecto de ley “por medio de la cual se expiden normas sobre sistemas de transporte masivo”, que pretende regular uno de los aspectos más importantes de nuestra vida en comunidad. En una forma u otra todos somos usuarios del transporte y deseamos que el parque automotor de nuestras ciudades preste un servicio eficiente pero con equipos que se estén renovando periódicamente. Por otro lado, además de la tecnología que implemente el nuevo sistema se debe producir un proceso de democratización de la propiedad para que los pequeños propietarios sean empresarios con visión de futuro, con el apoyo del Estado que aportará los dineros para la infraestructura del sistema.

El transporte debe modernizarse aprovechando las nuevas tecnologías y procurando que los particulares y gobiernos extranjeros participen en su financiación. Debemos darles claridad, también, a las actuaciones de las autoridades de los diferentes niveles de la Administración.

El proyecto establece los principios generales del sistema que es una de las técnicas modernas para la expedición de leyes. Estos principios aclaran las intenciones del legislador, permiten interpretar las normas y, además, integran los mecanismos de interpretación. De este modo evitamos que hacia el futuro se esté interpretando la ley con fines o móviles diferentes de los que fueron su razón de ser.

Para prestar el servicio de transporte masivo deben organizarse empresas en cualquiera de las formas que contempla el Código de Comercio y tener un capital mínimo para poner freno a la creación de empresas que no respondan a los retos de la modernidad y la tecnología, que causan más daño que beneficio al sistema. Con el pretexto de generar empleo algunas empresas están generando caos urbano y congestión vehicular, imposibles de controlar por parte de las autoridades de tránsito.

La creación de una empresa de este tipo no podrá hacerse sin los estudios técnicos, económicos y jurídicos que permitan conocer las reglas de juego dentro de las cuales operará el sistema dentro del plazo de la concesión. Uno de los problemas clave es el de las tarifas, que no podrán establecerse o modificarse sino con base en los estudios presentados. Así, los usuarios podrán saber qué tarifa pagarán desde el comienzo y hasta el final del tiempo de la concesión. Es imposible permitir que a menos de cuatro (4) o seis (6) meses de funcionar un sistema se aumenten las tarifas.

No son iguales los costos de un sistema que tiene una infraestructura propia donde el desgaste técnico es poco, el número de pasajeros es elevado, frente a un transporte como el tradicional que por las congestiones viales el gasto en equipos, repuestos y combustible es mayor.

Estas empresa podrán organizarse como de radio de acción municipal, distrital, metropolitano o departamental. Y lo podrán hacer igualmente municipios ubicados en dos o más departamentos. Podrán crearse empresas metropolitanas si hay áreas metropolitanas previamente autorizadas conforme a la ley. En caso contrario, el sistema se organizará por cada entidad territorial.

La Empresa deberá cumplir con unos requisitos generales, pero, también, deberá cumplir lo establecido en el pliego de condiciones

Si hay garantía de la Nación, dichos recursos no se pueden perder y las entidades territoriales comprometidas deberán hacer todos los esfuerzos para que el proyecto sea viable financieramente. No se puede descargar una responsabilidad local en la Nación, pues las actuaciones de cada nivel territorial deben estar orientadas por los principios de economía, eficiencia y eficacia.

Para la financiación de infraestructura de proyectos de transporte masivo pueden concurrir el sector público, los particulares y los gobiernos extranjeros. En el caso de las inversiones que se logren mediante acuerdos de gobierno a gobierno no estarán sometidas a impuestos de ninguna naturaleza, pues se trata de impulsar el desarrollo nacional con dinero barato.

Las concesiones para sistemas de transporte masivo se adjudicarán previo el trámite de la licitación pública que será abierta por quien tenga la representación legal y deberán cumplirse algunas de las previsiones de la Ley 80 de 1993. También podrán los particulares ofrecer concesiones y la autoridad deberá estudiar dicha solicitud. Si se niega la oferta, la autoridad lo hará motivadamente para que queden claras las razones de la misma y se puedan hacer las investigaciones por los organismos de control. Las concesiones deberán basarse en estudios por los cuales deberán responder quienes lo hayan contratado y realizado. Es increíble que los proyectos fallen en su ejecución y nadie responda por las citadas fallas.

Los pliegos podrán ser modificados en la audiencia de aclaración dejando constancia de los acuerdos a que se llegue, pero si la Administración niega los cambios propuestos y como consecuencia de esa negativa sobrevienen daños al patrimonio del Estado o de terceros quienes manejaron el procedimiento contractual deben responder.

La empresa deberá garantizar dentro de las áreas donde opera el sistema, la vida, honra y bienes de los ciudadanos en coordinación con las autoridades correspondientes y deberá contratar los seguros de responsabilidad contractual y extracontractual bien para responder por los daños a la vida o bienes de los usuarios o por otros que sean causados por actividades ajenas al contrato de transporte.

Este proyecto, como puede verse, honorables Senadores, fija un nuevo derrotero en el transporte masivo del país y aclara las situaciones jurídicas planteadas en los proyectos en ejecución. Así las cosas, todos aquellos administradores que emprendan proyectos de transporte masivo encontrarán normas más claras para aplicar en las ciudades donde se comprometan recursos para el transporte masivo.

De los honorables Senadores,

Luis Guillermo Vélez Trujillo,
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General
(Arts. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 9 del mes de septiembre del año 2004 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 124 de 2004, con todos los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador *Luis Guillermo Vélez Trujillo*.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., septiembre 9 de 2004

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 124 de 2004 Senado, *por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., septiembre 9 de 2004

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Luis Humberto Gómez Gallo.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 125 DE 2004 SENADO

por la cual se regula el transporte público urbano masivo de pasajeros por vías terrestres.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Ambito de aplicación

Artículo 1°. Lo dispuesto en la presente ley es de riguroso cumplimiento para el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de Tránsito Terrestre en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. Para mayor identificación esta modalidad de transporte masivo tendrá como sigla SPTM, y cuya principal actividad es el conjunto de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas de un lugar a otro utilizando vehículos de alta capacidad debidamente autorizados por las autoridades competentes.

Artículo 3°. El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de Tránsito Terrestre, SPTM, es el sistema organizado que se integra entre equipos e infraestructura, para cubrir un alto volumen de pasajeros en respuesta a las necesidades de movilización, en ciudades mayores a un millón (1.000.000) de habitantes o áreas metropolitanas.

Artículo 4°. El SPTM, para efectos de la presente ley, es el conformado por los componentes propios del mismo, como el conjunto de predios, equipos, estaciones, portales, señales, paraderos e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en el área de influencia que la autoridad competente determine, previo el lleno de los requisitos dispuestos en la presente ley.

CAPITULO II

Autoridades competentes

Artículo 5°. Son autoridades competentes para definir este sistema de transporte:

1. En la Jurisdicción Nacional: El Ministerio de Transporte.
2. En la Jurisdicción Distrital y Municipal. Los Alcaldes Municipales y Distritales o en los que estos deleguen tal atribución.
3. En la Jurisdicción del Area Metropolitana constituida de conformidad con la ley. La autoridad especial de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concreta.
4. La autoridad especial creada para el desarrollo de este sistema por parte del alcalde municipal o distrital.

Parágrafo. Solo podrá prestarse el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de Tránsito Terrestres en el radio de acción autorizado, y las autoridades incurrirán en causal de mala conducta si lo autorizan fuera de su jurisdicción.

Artículo 6°. *Control y vigilancia.* La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio estará a cargo de las autoridades metropolitanas, alcaldes distritales o municipales, según el caso, o de las autoridades especiales a las que se les haya encomendado la función.

Artículo 7°. La autoridad especial constituida para habilitar el SPTM será por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia; bajo la coordinación del Ministerio de Transporte, no pudiendo serlo un operador o empresa habilitada.

CAPITULO III

Habilitación y operatividad

Artículo 8°. El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros por vías Urbanas de Tránsito Terrestre, SPTM, se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante concurso, la celebración de un contrato de operación o concesión adjudicados en licitación pública.

Las condiciones de organización, capacidad técnica, capacidad financiera y de seguridad, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

Artículo 9°. La autoridad jurisdiccional competente determinará las necesidades del servicio, que para tal efecto elaborará estudios para establecer la real demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores viales, como también la asignación de rutas y equipos.

Artículo 10. Las empresas constituidas para prestar el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de Tránsito Terrestre, SPTM, podrán ser autorizadas para operar rutas de alimentación integradas, cuyo permiso de operación será expedido por la autoridad competente, siguiendo los procedimientos establecidos en esta ley.

Artículo 11. La integración de las rutas alimentadoras se hará con prioridad a los vehículos y empresas que estén prestando el servicio en estos corredores, al momento de definir el sistema, observando las calidades y condiciones mecánicas de los vehículos según las normas vigentes.

Artículo 12. La definición e implementación del SPTM debe estar incluida dentro del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial de la jurisdicción respectiva.

Artículo 13. Para la autorización del SPTM en cualquier región del país, debe tenerse concepto previo del Conpes y la autoridad ambiental correspondiente, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental, físico-espacial, evaluación financiera, evaluación económica, política tarifaria y de operatividad, lo mismo que un cronograma y los organismos de ejecución.

CAPITULO IV

De la utilización de los recursos del Estado

Artículo 14. Los entes territoriales o administrativos interesados en desarrollar proyectos de transporte masivo de pasajeros por vías urbanas de tránsito terrestre con participación de la Nación o entidades descentralizadas a través de aportes en dinero o en especie, solicitarán al Ministerio de Transporte la definición del área preliminar de influencia que se debe incorporar al SPTM, de acuerdo con las condiciones de área

metropolitana, distrito o municipio y sus recursos económicos disponibles antes de iniciar los estudios de preinversión.

Artículo 15. Para la inversión de la Nación y sus entes descentralizados con aportes de capital, en el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de tránsito terrestre, debe constituirse una Sociedad por Acciones que será titular de este tipo de sistema de transporte.

Artículo 16. La constitución de esta sociedad debe dar opción prioritaria a los pequeños propietarios de vehículos de transporte público urbano de pasajeros, que se vean afectados en la marginación, por el trazado de las troncales definidas en la implementación de este servicio.

CAPITULO V

Disposiciones generales

Artículo 17. Cuando el permiso de operación a una empresa sea por el sistema de concesión, esta en conjunto con las que simultáneamente presten el servicio por los corredores viales adjudicados exclusivamente, deben hacer el respectivo mantenimiento a las vías que se les entrega preferencialmente.

Artículo 18. Las empresas adjudicatarias de las concesiones de operación, que tengan la obligación de chatarrizar vehículos en compensación por razones del compromiso licitatorio, el pago lo harán directamente al propietario en efectivo o en acciones, con el fin de que continúe con ingresos estables, logrando así la democratización accionaria.

Artículo 19. Por razones de su uso, la vida útil de los vehículos integrados al Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros por vías urbanas de tránsito terrestre, es de once (11) años, término en el cual deben chatarrizarse.

Artículo 20. En virtud a la seguridad y protección del medio ambiente, los vehículos homologados al SPTM deben someterse a la revisión técnico-mecánica y revisión de gases, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 para vehículos de servicio público.

Artículo 21. Los vehículos de Servicio Público Masivo de Pasajeros por vías urbanas de tránsito terrestre, que su estructura sea articulada deben ser operados por conductores que a la expedición de esta ley posean sexta categoría, o a la que en adelante determine el Ministerio de Transporte para vehículos articulados.

Artículo 22. Los buses operadores y alimentadores que presten el servicio SPTM deberán tener autorización para un sobrecupo determinado por la autoridad competente y adaptar un dispositivo sensor, con el fin de evitar sobrepesos y exceso en sus cupos asignados.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 23. *Tarifas.* Las tarifas para el SPTM serán fijadas por los alcaldes metropolitanos distrital o municipal, según el caso.

Artículo 24. Las normas no contenidas en la presente ley serán aplicadas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 86 de 1989, Ley 310 de 1996, Ley 769 de 2002, Ley 336 de 1996, Ley 105 de 1993, Código de Procedimiento Civil, Código Contencioso Administrativo y Código Penal.

Artículo transitorio. Los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros por vías urbanas de tránsito terrestre que a la fecha de vigencia de esta ley se encuentren contratados, continuarán con las condiciones que hayan sido definidas hasta la fecha de su preclusión.

Artículo 25. *Vigencia.* La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Carlina Rodríguez Rodríguez,
Senadora de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS**Antecedentes**

Después de haber sometido a consideración del honorable Congreso de la República el Proyecto de ley número 24 de julio 30 de 2002, que pretendía darle una mayor posibilidad de implantación en todas las ciudades de primer orden en el país, del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, cuya ponencia fue asignada a los Senadores Guillermo Chávez C., Edgar Artunduaga, Samuel

Moreno R. y Luis Humberto Gil C., y consultadas las autoridades que tienen ingerencia directa o indirecta en este servicio; surgieron algunas propuestas modificatorias y de criterio conceptual, por la cual decidí retirarlo con el fin de atender estas sugerencias, además de no dejar precluir el tiempo reglamentario para su discusión en primer debate.

Al retomar esta iniciativa se consultan las experiencias vividas hasta hoy con el Sistema TransMilenio de Bogotá y las demás propuestas de Megabús en Pereira; Metrolínea en Bucaramanga; Transmetro de Barranquilla; Transcaribe en Cartagena; MIO (Masivo Integral de Occidente) en Cali y el Masivo de Medellín, en concordancia con aplicación de la Ley 310 de 1996 y demás normas sobre Transporte Masivo.

La Ley 86 de 1989, es modificada por la Ley 310 de 1996 que tiene como objetivo la implementación de un Sistema Masivo de Pasajeros, iniciando con la creación de la modalidad metro para las ciudades de Medellín y Bogotá, para posteriormente ampliarlo a las capitales que urgieran de este servicio, por la necesidad de movilización rápida, segura, ordenada y rentable a futuro, de acuerdo con los estudios técnico-financieros que en cada región se exigiera.

En la experiencia y evolución del mismo, Bogotá logró crear la Empresa TransMilenio S.A., con los resultados exitosos ya conocidos, Sistema Público-Privado que comprende infraestructura exclusiva para buses, operación organizada, recaudo electrónico y una estructura empresarial para su planeación, gestión y control, con el fin de emprender una ambiciosa estrategia de movilidad para enfrentar los graves problemas de transporte, producto del rápido y desordenado crecimiento de la población y del veloz aumento en la propiedad y uso de automóviles. Este sistema basado en buses, articulado para la operatividad en las vías de utilización exclusiva (troncales) y de buses rígidos en las rutas alimentadoras; cuyo diseño está encaminado al respeto a la vida, a la diversidad humana y al tiempo de las personas. La infraestructura, gestión, control y planeación del sistema son provistos por el Estado, la operación y el recaudo son contratados con agentes privados.

Con base en los resultados del estudio y la evaluación realizada por la Nación y el Distrito, en febrero de 1998 se suscribió un acuerdo entre el Presidente de la República y el Alcalde Mayor, “para definir los mecanismos y procedimientos de colaboración de las partes para el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM, en su primera etapa y definir las obligaciones de hacer de la Nación y el Distrito, con el objeto de desarrollar el proyecto que permitirá al Distrito, con la colaboración de la Nación, contar con un servicio integrado de transporte masivo”. En abril de 1998, el CONPES dio concepto favorable al proyecto y estableció los términos de participación de la Nación en cumplimiento de los requisitos legales, comprendiendo el proyecto de la Primera Línea del Metro e inclusión en el Plan de Desarrollo Distrital (en conjunto con el proyecto de troncales “TransMilenio”). Contratación de estudios complementarios encaminados a la ejecución de la PLM y de componentes de infraestructura y operación de TransMilenio durante 1999, e iniciación de la compra de predios.

El 24 de junio de 1998 la Nación y el Distrito firmaron el “convenio para la financiación de la primera línea del Metro para la ciudad de Bogotá, D. C.”. Este convenio incluye el compromiso de aportes de la Nación y el Distrito y obligaciones de las partes respecto a la estructuración financiera, técnica y legal, estudios complementarios, sociedad titular del sistema de procedimientos para ejecutar desembolsos, distribuir riesgos y solucionar conflictos. Así mismo la Nación y el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, firmaron el “convenio para la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la primera línea Metro y la financiación de algunos componentes flexibles del Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad capital”, en condiciones similares al anteriormente mencionado. El sistema flexible se relaciona con TransMilenio y hace parte del SITM, definido como la combinación de redes integradas y jerarquizadas de transporte colectivo; que se hace con rutas de buses por las principales avenidas de la ciudad, con infraestructura, horarios y paraderos determinados.

Posteriormente las autoridades distritales resuelven suspender el proyecto del sistema masivo rígido (metro) y decidirse por el sistema flexible (TransMilenio), con los alcances anteriormente expuestos.

En Bogotá

Troncales calle 80, Caracas, Autopista Norte (Fase 1)

El sistema empezó a operar el 18 de diciembre de 2000, con 173 buses articulados con una capacidad de 160 pasajeros cada uno, y 56 buses alimentadores, que progresivamente fue aumentando su número para tener un total de 470 buses y 201 alimentadores, movilizó a marzo de 2002, 146 millones de personas, en los 41 kilómetros de vía troncal. Siendo el valor de la tarjeta viaje de \$900.00.

En el último informe de julio se llegó a movilizar en un solo día 710.563 pasajeros.

El desarrollo de la infraestructura del sistema está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU. La inversión total asciende a US\$213 millones, financiados con recursos de impuesto local a los combustibles (46%), aportes del sector Central Distrital (producto de la descapitalización de la Empresa de Energía, principalmente – 28%), crédito del Banco Mundial (6%) y aportes del Gobierno Nacional (20%).

La productividad del sistema es muy alta: 6.21 pasajeros/kilómetro, 1.945 pasajeros diarios por bus y 325 kilómetros diarios por bus, en promedio.

Los logros en los objetivos buscados fueron evidentes; reducción de 100% en muertes por accidentes de tránsito, de 40% en algunos contaminantes y de 32% en tiempo de viaje, con niveles de aceptación de 98% y pasaje de US\$0,36 sin subsidios operativos.

Troncales Américas, calle 13

El corredor de la calle 13 comprende el tramo entre la Avenida Caracas y Puente Aranda, se inició en enero de 2002, terminando a los doce (12) meses, con un total de 4.3 kilómetros, con 8 estaciones paradero. La Avenida Jiménez (calle 13), posee dos estaciones ubicadas a la altura de la carrera 7ª y en la carrera 3ª con calle 19, la cual se encuentra en funcionamiento.

La nueva troncal Américas comprende hasta el monumento Banderas, constando de cinco (5) estaciones, además se proyecta construir el tramo que va de Banderas a la Avenida Ciudad de Cali, y de las Américas a la Avenida Villavicencio con el fin de dar acceso a la estación de cabecera y el Portal de este corredor que estarán localizados en la intersección de la Avenida Ciudad de Cali con Avenida Villavicencio, este corredor contará con tres (3) estaciones.

En el informe entregado por TransMilenio S.A. registra ingresos por concepto de ventas así:

Año 2001 \$102.856.20 (millones); año 2002 \$ 187.873.60 (millones); año 2003 \$255.880.63 (millones).

Además, que después de deducir el pago de pruebas, contingencias y multas, arroja un total de \$527.105.7 (millones), distribuidos así:

Para operadores, es decir los buses rojos articulados	\$388.067.2 millones
Para alimentadores, es decir los buses verdes	\$ 72.249.5 millones
Para recaudadores	\$ 44.850.0 millones
Para la Fiducia	\$ 202.8 millones
Para TransMilenio S.A., es decir Distrito Capital	\$ 20.144.2 millones

A los ingresos del Distrito se deben descontar \$5.916.252.997 por aseo, mantenimiento y vigilancia de las estaciones y portales, fuera de los gastos administrativos de la empresa.

Dentro del citado informe a corte 31 de diciembre de 2003, los aportes del Estado para el establecimiento del sistema fueron: Distrito Capital \$332.252.191.130 y la Nación \$323.206.879.570, y los costos totales correspondientes a los contratos de estudios, diseños, adecuación y construcción de la infraestructura requerida para troncales de las fases I y II del sistema, suman dos billones ochocientos sesenta y nueve mil quinientos dieciocho millones, cuatrocientos mil pesos (2.869.518.400.000).

Lo que nos da por conclusión que este negocio sí es rentable para los particulares, pero muy desventajoso económicamente para el Estado. Exigiéndose por ello un replanteamiento de la forma como se administra, se invierte o se concesiona este modo y sistema de transporte.

Dentro de lo dispuesto en el articulado se ha querido que lo definido como Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, tenga una regulación específica para aquel que se hace por vía urbana terrestre asfaltada y no por rieles como se ha definido en leyes anteriores. Pues este modo de transporte ha identificado una característica muy particular y es la implementada en Bogotá, D. C., con el servicio de transporte ofrecido por la Empresa TransMilenio S.A., que está siendo homologado en otras ciudades del país.

Se ha querido exigir el estudio previo de la necesidad de este servicio y limitarlo a ciudades con mayor volumen de movilización de usuarios, con el fin de no incurrir en el artificio del modernismo, permitiendo la implementación de un sistema que no sea rentable y el Estado incurra en inversiones innecesarias.

Dejando la posibilidad de que el Sistema de Transporte Masivo lo pueda hacer una autoridad especial por delegación de su inmediata superior, da una alternativa de mayor dinámica a la implementación del servicio.

El permiso de operación para este sistema se deja exigido mediante concurso, teniendo que ser sometido a licitación pública, cumpliendo requisitos previos en lo financiero y técnico, además del estudio de necesidades del servicio para determinar una real demanda del mismo.

Por el traumatismo que se le ha causado a las empresas y especialmente a los transportadores que tradicionalmente han operado las rutas que se verán marginadas al definir este sistema, se les debe dar prioridad tanto en la sociedad que se cree para su funcionamiento en las troncales exclusivas, como en las rutas alimentadoras.

En cuanto a la utilización de los recursos del Estado, las autoridades deben previamente de tener un completo estudio de preinversión y definición completa del área de influencia, con la exigencia de crear una sociedad por acciones, con el fin de que el Estado perciba una utilidad proporcional a sus inversiones que pueden ser en dinero o en especie, sin perder la posibilidad de que si el sistema se hace por concesión, las empresas intervinientes deben responsabilizarse del mantenimiento de las vías que se les entreguen exclusivamente.

Con la experiencia que se tiene sobre la vida útil de los vehículos que se utilizan en el transporte masivo de pasajeros, y con la intención de tutelar la seguridad y vida de los usuarios, se ha pensado en definir, como ya se hace, que la vigencia de los buses utilizados en este sistema no exceda de once (11) años, además de someterse a la revisión técnico-mecánica y de gases, como lo están haciendo los demás vehículos de

servicio público. También se ha pensado en limitar el cupo de pasajeros de estos buses, pensando en la seguridad de los usuarios y que su operatividad sea con personas idóneas, capacitadas para la categoría que corresponda para estos vehículos.

Por todo lo anterior creo que el país está exigiendo de una normatividad más precisa sobre un servicio novedoso, de gran utilidad social, pero que concurren todos los sectores que involucran al sistema y muy especialmente en lo referente al Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros por Vías Urbanas de Tránsito Terrestre Automotor.

Carlina Rodríguez Rodríguez,
Senadora de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., septiembre 13 de 2004

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 125 de 2004 Senado, *por la cual se regula el transporte público urbano masivo de pasajeros por vías terrestres*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., septiembre 13 de 2004

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Luis Humberto Gómez Gallo.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PONENCIAS

PONENCIA PARA EL PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 51 DE 2004 SENADO

por la cual la Nación se asocia a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho (Cundinamarca).

Dando cumplimiento a esta honrosa designación me permito rendir ponencia del Proyecto de ley número 51 de 2004 del Senado, *por la cual la Nación se asocia a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho (Cundinamarca)*. Esta iniciativa fue presentada por la honorable Senadora Leonor Serrano de Camargo y da comienzo al primer debate.

I. Introducción

El proyecto de la referencia tiene como objetivo conmemorar una fecha muy importante para los pachunos y hacer honor a la historia de nuestra patria. Por eso, se quiere que el Gobierno y el Congreso de la República se asocien a la celebración de los cuatrocientos (400) años de la fundación del nuevo pueblo de indios en Cusatá, municipio de Pacho, departamento de Cundinamarca, por el señor oidor visitador Don Lorencio de Terrones, Protector de Naturales y Doctrinero, el 25 de agosto de 1604.

El 25 de agosto de 1604, las autoridades españolas ordenaron el asentamiento de 150 indios en Cusatá para darle vida al municipio de Pacho. Este lugar, tenía muy buenas condiciones: se trataba de un clima templado, lleno de tierras fértiles y tenía fácil acceso al agua. Es así como comienza el asentamiento y se le cobra un primer impuesto a los indios

para construir la iglesia principal. Posteriormente, llegan las autoridades españolas para hacer el censo y verificar que el pueblo se haya instaurado alrededor de la institución eclesiástica.

El nombre del municipio se debe a que el territorio de Pacho estuvo habitado por dos tribus descendientes de los chibchas: "Los Rutes y los Gotaques". Su último jefe militar se llamaba "Pacho" que en su lengua significaba "Padre Bueno". Es a este valeroso guerrero a quien se le atribuye la fundación de Pacho en Cundinamarca.

A través de la Ordenanza número 24 del 7 julio de 1942, el 6 de enero de 1642, se consigna como fecha de su fundación. Desde entonces Pacho ha jugado un papel importante en la historia y en el desarrollo del país. Varios pachunos murieron en la guerra de independencia y otros se han destacado culturalmente como el poeta Roberto Cortaza Toledo. El municipio fue nombrado la capital de la provincia de Río Negro por su importancia económica ya que su desarrollo se ha dado a través de la explotación minera de hierro y plomo en el río, sumada a su gran producción agrícola. Hoy Pacho se destaca por su gente amable, su clima enamorado y su riqueza mineral y agrícola.

El proyecto de ley inicial presentado por la honorable Senadora Leonor Serrano de Camargo, pretendía honrar la conmemoración del cuarto centenario de Pacho e incluía modificaciones al tema del presupuesto designado al municipio, para incluir el programa social del Plan Maestro de Alcantarillado. Estas disposiciones fueron suprimidas

debido a que el mandato constitucional prohíbe que el honorable Congreso de la República haga modificaciones presupuestales. Sin embargo, se continúa con el proyecto de ley que rinde homenaje a la fundación del municipio de Pacho, competencia legal de la presente comisión.

II. Reseña histórica

“ACTA DE FUNDACION DE PACHO”

“En el pueblo de Pacho a veinticinco de agosto de mil seiscientos cuatro el señor doctor Lorencio de Terrones del Consejo de su Majestad, su Oidor en la Real Audiencia deste Reyno y Visitador General de los Partidos de su comisión, Dijo: Que por la visita y descripciones que su merced ha hecho de este valle ha parecido que Juan de Olmos tiene por encomienda cincuenta indios útiles que llaman Tibitó, Pacho y Francisco de Ortega tiene otros cien indios sujetos al cacique de Gotaque y el capitán Tute, los cuales por mandato de la Real Audiencia se mandaron poblar en este valle para que tuviera doctrinas enteras, y conforme al pedido por los indios y por el Defensor de la visita en su nombre y por los dichos Juan de Olmos y Francisco de Ortega encomenderos y por la vista de ojos que su merced ha hecho ha parecido que este sitio donde ahora están poblados es frío y no se hallan bien los indios en le por estar acostumbrados a estar en tierra mas templada y caliente, por lo cual piden a los indios y encomenderos sean mudados y poblados en un valle de tierra fértil que esta por bajo desta poblazon una loma en medio donde están unos curas que llaman el sitio de Cusata por ser mas templada y menos ofendida de los aires fríos y fértil como se ha visto y en comarca de las labranzas de todos donde hay leña cerca y dos o tres quebradas de agua buena ya a mayor abundamiento con facilidad se puede llevar al dicho sitio una acequia de agua que esta sobre el sitio de Gotaque, visto los autos y la información secreto que tiene el padre fray Agustín Garzón de orden de los Franciscanos, cura desta doctrina, y mando que los que los indios de ambas encomiendas se pasen a vivir y hagan su poblazón y casas por sus cuadras y calles haciendo la iglesia en el sitio mas acomodado y llano que esta mas arriba de los curas, recogiendo y poblándose todos para que vivan juntos y sean doctrinados y industrializados en las casa de nuestra santa fe católicas t tenga sacerdotes todo el año como esta ordenado por la Real Audiencia por esta dicho sitio en el comedio de las labranzas de todos para acudir a la iglesia de ordinarios y doctrinarios, sobre las cuales se hagan las diligencias y premias necesarias de tal manera, sin consentirles fuera de ella ninguna rancherías que tuviere en otra parte, las cuales se les puedan quemar para que se recojan en el pueblo, para que tenga efecto la medida se le recomendó a Pedro de Tovar para que lo haga y reparta a los indios por menudo dentro del resguardo que le será señalado y en ello se ocupe cuarenta días y en cada uno dellos ha de haber dos pesos de oro corriente, los cuales les serán pagados de donde hubiere lugar acabada la dicha poblazón y llevando certificación de haberla hecho del corregidor y doctrinero, y para ello se dé comisión en forma con vara de la Real Justicia. Y para que los indios de ambas encomiendas tengan tierras suficientes para sus labranzas y ganados desde luego les señalaba y les señalo por resguardo todo el valle y las tierras incluidas entre los dos ríos que bajan del arcabuco de Pacho que unos llaman Sutagua que dividen los dos términos de las tierras entre Gotaque y Tibitó que están a mano derecha entrando a este valle, y el otro río se llama Suchín que bajan por detrás de la población vieja de los indios del capitán Tute, y el dicho Suchín arriba hasta llegar ala monte desde la ceja del arcabuco de Pacho corriendo hacia abajo hasta donde se juntan los dichos dos ríos juntos a la mesa del dicho Juan de Olmos, en todo lo cual y las tierras y labranzas incluidas en el dicho resguardo y limite les amparaba y amparó para que las gocen, las posean y labren como suyas propias y traigan sus ganados. Y mandaban al Corregidor que es o fuere de deste partido y al dicho poblador le amparen en ellas. Y se declara que los salarios del poblador ha de ser a costa de ambos encomenderos, la tercia parte Juan de Olmos y las otras dos tercias partes Francisco de Ortegas. Y así lo mando y firmo el Doctor LORENCIO DE TERRONES. Ante mí, Rodrigo Zapata”.

Después de dejar organizado el pueblo de Pacho, el Oidor Lorencio de Terrones regresa a Santa fe y acusa a Juan de Olmos de no tener iglesia para los indios de la encomienda como era su obligación y dice además que los indios están en labranzas. Juan de Olmos hace los descargos diciendo que no hay tejas ni materiales en Pacho para construir la iglesia. El 29 de noviembre y como resultado de esta diligencia se fija la tasa de tributos de los indios de Pacho.

El escribano Rodrigo Zapata vuelve a Pacho el 12 de octubre de 1633, con carácter de Juez Comisionado del Oidor Gabriel de Carvajal, para juntar a los indios, contarlos y hacer visita ocular de dicho pueblo, de la iglesia y sus ornamentos y hacer el inventario. En la descripción aparecen 208 indios de Gotaque y Rute, distribuidos en las capitanías de Gotaque y Rute.

Es necesario aclarar que el territorio de Pacho estuvo habitado por dos tribus aborígenes descendientes de los Chibchas; “Los Rutes y los Gotaques”, su gobernante era Uzaquén o jefes militares y el último de ellos fue “Pacho” cuyo nombre en su lengua significaba “Padre Bueno”, a quien los españoles antepusieron el nombre de Diego.

Fue el gran organizador de la economía, valeroso defensor de su pueblo y promotor de la paz a quien se atribuye la fundación de Pacho, probablemente en 1624 los primeros españoles llegaron a la región, bajo el mando del encomendado don Juan de Olmos en representación de Gonzalo Jiménez de Quesada.

Igualmente hay quienes dan a 1624 como fecha de la fundación de Pacho en la Ordenanza número 24 de julio 7 de 1942, se consigna como fecha de su fundación, el 6 de enero de 1642, teniéndose de tal forma esta como fecha guía de dicho acontecimiento.

En 1905 durante el Gobierno de Rafael Reyes, se convierte en Distrito Capital del Departamento de Quesada llevando este nombre hasta 1910 cuando se incorporó de nuevo a Cundinamarca, también la gesta gloriosa de nuestra independencia registra con orgullo nombres de soldados pachunos que lucharon con valor y dieron su sangre por la libertad, como Javier Florido Salvará, Fermín Hernández, Pedro Pablo Buitrago, Juan Nepomuceno Molano, Francisco Vega, Juan Nepomuceno Moreno, entre otros.

Pacho es la cuna de la Industria Siderúrgica en Latinoamérica desde cuando en 1814, el Inglés Jacobo Wiesner encontró y comenzó a explotar los yacimientos de Hierro y Plomo para abastecer al ejército de Nariño, su fundición la Ferreira donde se hicieron los rieles para el ferrocarril de la Sabana y Girardot y numerosos productos industriales. Otra empresa de renombre ha sido la Polvorería Barragán, fundada en 1875 por Pedro Barragán y también la siderurgia “Corradine”.

Pacho ha sido inspiración de poetas y cuna de historiadores, escritores, militares, educadores de renombre nacional como Roberto Cortaza Toledo autor del libro titulado “Nuevo Lector Colombiano”.

El pachuno es persona amable, emprendedora, laboriosa y muy cordial con los visitantes. Siempre tiene en su mirada el mejoramiento, el progreso, la ciencia, la cultura, el bienestar social, el arte y el deporte.

III. Consideraciones generales

Presento al honorable Congreso de la República de Colombia este proyecto de ley con el ánimo de que la Nación se asocie a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho, en la región de Río Negro, departamento de Cundinamarca.

El municipio de Pacho, se encuentra localizado geográficamente en el Nor-Occidente del departamento de Cundinamarca y es cabecera de la Provincia del Rionegro, limita por el Norte con el municipio de San Cayetano, Villa Gómez y Topaipi, por el Sur con los municipios de Supatá y Subachoque, por el Occidente con los municipios de Vergara y el Peñón y por el Oriente con los municipios de Zipaquirá, Tausa y Cogua.

Una de las características geográficas de Pacho es su riqueza hidrográfica con que cuenta la región del Rionegro, nombre de la región tomado por la característica especial de uno de los más importantes ríos que lo bañan: Su color negro, los yacimientos de hierro, carbón y otros metales ferrosos que son explotados en esta región, sus sedimentos van a parar al río.

Otra característica es su agradable clima que lo hace más bello, entornado en lo abrupto de la Cordillera Oriental, apacible lugar, su ambiente idílico, florecido en estas tierras, sus hermosos paisajes hacen posible desarrollar la imaginación de los habitantes de Pacho, la copla, el gracejo, la “Chanza Pachuna”, anécdotas, apodos y leyendas, cultura muy arraigada de sus pobladores y cuyos personajes parecen escucharse cuando se recorren en horas de quietud las calles de la Ferreira y otros sectores antiguos evocadores de recuerdos.

No todos los años se celebra el cuarto centenario en el municipio, por tal razón es menester hacerle honor a este municipio que como se ha demostrado anteriormente ha contribuido enormemente al desarrollo social, económico, político y cultural del país.

IV. Sustento jurídico

Esta iniciativa legislativa está fundamentada sobre la base Constitucional determinada en el artículo 154 de la Carta Política, que autoriza al Congreso de la República presentar proyectos de ley, con la excepcionalidad allí descrita.

La Ley 5ª de 1992 establece que las Comisiones Segundas de Senado y Cámara son las encargadas de rendir los honores y monumentos públicos, a través de la Ley 3ª de 1992 de Honores. El presente proyecto de ley hace uso de esta facultad para honrar el municipio de Pacho.

Sin embargo, no se encuentra en la Constitución una interdicción aplicable a la iniciativa de los miembros del Congreso para presentar proyectos de ley que involucren gasto público. En efecto, el artículo 154 de la Constitución Política establece que en materia del gasto público, la competencia se encuentra radicada en el ejecutivo. Adicionalmente, la Corte subraya que las leyes que decretan gasto público no pueden, por sí mismas, ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos.

Por estas razones se suprimió del proyecto de ley original las modificaciones presupuestales del municipio de Pacho, para la construcción de obras sociales; ya que:

“Las leyes que decretan gasto público de funcionamiento e inversión no se encuentran constitucionalmente atadas a las iniciativa gubernamental y por lo tanto, no resulta legítimo restringir la facultad del Congreso y sus Miembros, proponer proyectos de ley sobre las referidas materias, con la obvia salvedad de que la iniciativa de su inclusión en el presupuesto corresponde exclusiva y discrecionalmente al Gobierno”.

TEXTO MODIFICATIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 51 DE 2004 SENADO

por la cual la Nación se asocia a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho (Cundinamarca).

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Gobierno y el Congreso de la República se asocian a la celebración de los cuatrocientos (400) años de la fundación del nuevo pueblo de indios en Cusatá, municipio de Pacho, departamento de Cundinamarca, por el señor oidor visitador Don Lorenzo de Terrones, Protector de Naturales y Doctrinero, el 25 de agosto de 1604.

Artículo 2°. Este municipio como despensa agrícola, de invaluable riqueza cultural e histórica, será objeto de especial cuidado y conservación por parte de las autoridades nacionales y departamentales.

Artículo 3°. El Congreso de Colombia, concurre a la celebración de los cuatrocientos (400) años de la creación del municipio de Pacho, Cundinamarca, emitiendo en nota de estilo un pergamino que contenga el texto de la presente ley.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

El texto original comprendía seis artículos de los cuales el artículo 2° que decía: “Autorícese al Gobierno Nacional para incluir dentro del Presupuesto General de la Nación, la partida presupuestal que permita la ejecución de la siguiente obra social en el municipio de Pacho, en el departamento de Cundinamarca: Plan Maestro de Alcantarillado para el municipio de Pacho”; fue suprimido por las consideraciones legales previamente explicadas.

Proposición

Por las razones previamente expuestas rindo ponencia **positiva** respecto al Proyecto de ley número 51 de 2004 del Senado, *por la cual la Nación se asocia a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho (Cundinamarca)* debido a que es un honor para mí como Senador rendirle homenaje a este maravilloso municipio.

De los honorables Congresistas,

Jairo Clopatofsky Ghisays,
Senador de la República.

PONENCIA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 056 DE 2003 CAMARA, 060 DE 2004 SENADO

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.

Honorables Congresistas:

Tengo el gusto de rendir ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 056 de 2003 Cámara, 060 de 2004 Senado, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones*, presentado a consideración del Congreso de la República por el honorable Senador Manuel Ramiro Velásquez Arroyave y el honorable Representante Carlos Alberto Zuluaga Díaz.

1. Marco histórico

En un rancherío, entre los años 1760 y 1770, a orillas de una quebrada, rica en minas de aluvión, la cual baña un pequeño valle localizado sobre un ramal de la Cordillera Central que se levanta en el nordeste antioqueño entre los ríos Guadalupe y Porce, se asentaron mineros que dieron el nombre de Hojas Anchas a esa quebrada por el tipo de vegetación que abundaba en sus riberas, allí fundaron un caserío que también llamaron Hojas Anchas.

En 1788, el Oidor Juan Antonio Mon y Valarde ordenó trasladar el pueblecito a un sitio conocido como “Claros” donde nació el municipio de carolina del Príncipe, pero el caserío de Hojas Anchas no desapareció, incrementándose su población a mediados del siglo XIX, con el descubrimiento de nuevas minas.

El 6 de marzo de 1882 el Presidente del Estado, señor Luciano Restrepo, estableció por decreto la fracción de Hojas Anchas, con un Inspector de Policía; esta fracción pertenecía al municipio de Carolina del Príncipe.

Mediante Ley 149 de diciembre 15 de 1883, la Asamblea Legislativa, elevó la fracción de Hojas Anchas, a la categoría de Distrito, denominándose El Distrito de Pabón en honor al General Pabón, militar destacado en las guerras civiles; pero su vida municipal sólo duró un año y medio porque el Jefe Superior del Estado, General José María Campo Serrano por Decreto 156 del 3 de junio de 1885 le quitó tal categoría volviendo a ser Corregimiento de Carolina del Príncipe.

El 24 de septiembre de 1887 pasó a ser parroquia, que inició su funcionamiento, donde hoy está situada la gruta de Nuestra Señora de Lourdes, en el barrio Simón Bolívar. Gracias al empuje de su primer párroco el Padre Jenaro Roldán, (trasladó el caserío para un sitio conocido como “Llano Grande”, medio kilómetro al sur de donde se encontraba). El 22 de julio de 1896 mediante Ordenanza 35 sancionada por el Gobernador Bonifacio Vélez, se restableció el distrito con el nombre de Gómez Plata; se nombró como primer Alcalde Municipal a Don Marcelino Maya mediante el oficio 202 del 9 de abril de 1897; es esta ocasión su vida municipal fue sólo de dos años porque los habitantes de Carolina del Príncipe ante la nueva fragmentación de su municipio, lucharon hasta lograr que se le quitara la categoría de distrito a Gómez Plata, mediante la Ordenanza 22 del 4 de julio de 1898; procediendo el Consejo de Carolina a elegirlo nuevamente como corregimiento de su jurisdicción por Acuerdo 1 del 2 de agosto de 1898.

El Distrito se llamó Gómez Plata, en memoria del Obispo Juan de la Cruz Gómez Plata. El 20 de mayo de 1903, mediante la Ordenanza 26 sancionada por el Gobernador Pompilio Gutiérrez, se revivió el Distrito de Gómez Plata, iniciándose definitivamente su vida municipal, en esta ocasión fue nombrado como alcalde Don Lázaro Yarce.

Los límites establecidos para Gómez Plata fueron: De la confluencia del río Guadalupe arriba hasta el recodo en los límites con Santa Rosa; de aquí hasta el nacimiento de la quebrada La Clara, por esta abajo hasta la confluencia con el río Porce; el río Porce abajo hasta la desembocadura del río Guadalupe; punto de partida.

2. Ubicación geográfica

El municipio de Gómez Plata, está ubicado en el norte medio de Colombia y del departamento de Antioquia, limita con los municipios de Guadalupe y Amalfi, al norte; con los municipios de Santa Rosa y Yolombó, al sur; con los municipios de Amalfi y Yolombó, al oriente; con los municipios de Carolina del Príncipe y Guadalupe, al occidente.

Su extensión geográfica es de 360 k2, y localización a 6 grados 40 minutos 43 segundos de latitud norte y a 75 grados 13 minutos y 43 segundos de longitud al oeste del meridiano de Greenwich.

3. Clima

Es variado desde frío a 15 grados en los límites con Santa Rosa de Osos, hasta cálido 28 grados en las orillas del río Porce. Se presenta tres tipos térmicos distribuidos así: cálido 18 kilómetros, templado 266 km, frío 76 km. La influencia del exceso de humedad se refleja en sus abundantes recursos hidrográficos.

4. División político-administrativa

El municipio de Gómez Plata, tiene una división político-administrativa de tres corregimientos, 26 veredas y algunos parajes. Su población promedio es de 10.000 habitantes.

En términos de crecimiento, el ecosistema de esta región ha ofrecido ciclos y auges en la producción de oro, riqueza mineral que ha propiciado la explotación individual y de pequeña y mediana empresa en algunas minas de veta y aluvión. Siendo este renglón económico de tanta importancia como la agricultura y la ganadería tradicional.

Su desarrollo económico está ocasionado en labores agrícolas y ganaderas, al igual que la explotación aurífera y el trabajo con las Empresas Públicas de Medellín, en razón de la construcción y funcionamiento de las hidroeléctricas de Troneras, Miraflores, Guadalupe es sus diversas etapas y Porce. Como vemos su riqueza hídrica y su diversidad climática le han permitido a este poblado diversidad en producción agrícola y pecuaria.

5. Consideraciones de la ponencia

El proyecto de ley se estructura en tres (3) artículos, a los cuales la ponencia considera que no se deben modificar:

Artículo 1º. Queda igual. “La Nación se asocia a la celebración del Primer Centenario de la Fundación del municipio de Gómez Plata, en el departamento de Antioquia y rinde homenaje a sus primeros pobladores y a quienes le han dado lustre y brillo en sus 100 años de existencia”.

Artículo 2º. Queda igual. “Autorícese al Gobierno Nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia”.

- Mejoramiento y decoración infraestructura parque principal.
- Terminación coliseo cubierto.
- Construcción pabellón área de cirugía Hospital Santa Isabel.

Artículo 3º. Queda igual. “La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación”.

6. Marco constitucional y jurisprudencia

1. Que mediante Sentencia N° C-486 de 2002 la Corte Constitucional reitera su posición conforme en la cual el Congreso de la República puede aprobar leyes que comporten gasto público, correspondiendo al Gobierno decidir su inclusión de las erogaciones en el respectivo proyecto de presupuesto. Conforme a este aspecto, la constitucionalidad de este tipo de leyes se determina el análisis si la norma consagra una “orden” o una “autorización de la partida en el presupuesto de gastos”.

2. En esta sentencia la misma Corte Constitucional establece las siguientes consideraciones:

- La Corte Constitucional ha analizado en desarrollo de su función de guardiana de la integridad y supremacía de la Carta Política (Art. 241-8) diferentes proyectos de ley en los que el legislativo ha decretado un gasto público, estableciendo varios criterios para el ejercicio del control de constitucionalidad sobre esa materia, que se reiteraran en esta sentencia.

- Es en principio, el único facultado para decretar las erogaciones necesarias destinadas a la ejecución de proyectos inherentes al Estado, atribución que sólo puede ejercer el Ejecutivo cuando actúa como legislador extraordinario durante los estados de excepción.

- En cuanto a iniciativa legislativa se refiere, las leyes de presupuesto y las que contienen el Plan Nacional de Desarrollo e Inversiones son de iniciativa exclusiva del Gobierno Nacional (art. 154 ídem). No sucede lo mismo con las leyes que decretan gastos públicos, pues respecto de ellas el Congreso y el Gobierno cuentan con facultades para presentarlas.

Potestad que “no puede confundirse con la iniciativa para modificar partidas propuestas por el Gobierno en la ley anual de rentas y de apropiaciones, la cual si bien debe tener origen en el Gobierno y debe ser presentada al Congreso dentro de los primeros diez días de cada legislatura, de forma que una vez ordenado el gasto en ley previa, sólo pueda ejecutarse si es incluido en el respectivo presupuesto, según el inciso 2º del artículo 345 de la Carta. El Ejecutivo por su parte conserva competencia para formular el presupuesto anual de rentas y gastos de la Nación que le atribuye el artículo 346 del mismo ordenamiento”.

- Por lo anterior, el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público. Sin embargo, corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esas erogaciones, por lo cual no puede el Congreso, al decretar un gasto, “ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos”. Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra “un mandato imperativo dirigido al ejecutivo”, caso en el cual es inexecutable, “o si, por el contrario, se trata de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente –en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta– para la eventual inclusión de la partida correspondiente, en la ley de presupuesto”, caso en el cual es perfectamente legítima.

- Según la jurisprudencia, la Corte advierte que el verbo rector de este tipo de proyecto de ley no ordena la ejecución de una serie de obras públicas sino que establece una autorización para efectuar una apropiación. Si tal es el sentido de la norma, es claro que el artículo es constitucional, pues el Congreso en manera alguna no está invadiendo la competencia del Gobierno.

- Nótese que el proyecto objetado, no contiene una orden al Gobierno Nacional, sino que se limita a autorizar que incluya el gasto en el proyecto de presupuesto. En efecto, la expresión “autorízase”, no impone un mandato al gobierno, simplemente se busca habilitar al Gobierno Nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias, que no es otra cosa que autorizarlo, en los términos del artículo 346 de la Carta, para incluir el respectivo gasto en el proyecto de la ley de presupuesto.

- En el presente fallo, la Corte reiteró su posición conforme a la cual el Congreso de la República puede aprobar leyes que comporten gasto público, correspondiendo al Gobierno decidir la inclusión de las erogaciones, en el respectivo proyecto de presupuesto. Conforme a esta tesis, la constitucionalidad de la ley se determina analizando si la norma consagra una orden o una simple autorización de la partida en el presupuesto de gastos.

Que según los Conceptos de la Procuraduría General de la Nación frente a este tipo de proyectos de ley, expresa que en materia de gasto público, la Constitución de 1991, establece como regla general para el Congreso, la de la libre iniciativa legislativa. Por esta razón, las leyes que crean gasto público son simplemente títulos jurídicos que servirán de base para que en un momento ulterior el Gobierno, si lo juzga conveniente, incorpore en el Presupuesto General de la Nación los rubros necesarios para satisfacer las obligaciones decretadas previamente por el Congreso. En este sentido, las leyes que autorizan gasto público no tienen per se la aptitud jurídica para modificar directamente la ley de apropiaciones o el Plan Nacional de Desarrollo, ni pueden ordenarle perentoriamente al Gobierno que realice los traslados presupuestales pertinentes con arreglo a los cuales se pretende obtener los recursos para sufragar los costos que su aplicación demanda. Así, el Gobierno requiere de la aprobación de sus proyectos por parte del Congreso y el Congreso requiere de la anuencia del Gobierno, quien determinará la incorporación de los gastos decretados por el Congreso, siempre y cuando sean consecuentes con el Presupuesto General de la Nación, así lo señala el artículo 346 de la Carta.

Concluye que de conformidad con el texto constitucional y los planteamientos de la Corte Constitucional, las leyes mediante las cuales el Congreso decreta el gasto público, se ajustan al ordenamiento constitucional siempre y cuando ellas se limiten a habilitar al Gobierno para incluir estos gastos en el proyecto de presupuesto. Por el contrario, son inconstitucionales, si mediante dichas leyes se pretende obligar al Gobierno a ejecutar un determinado gasto.

Que según Sentencia C-197 de 2001 sobre el principio de legalidad del gasto, la jurisprudencia constitucional ha tenido la oportunidad de sentar

los siguientes conceptos: “El principio de legalidad del gasto constituye uno de los fundamentos más importantes de las democracias constitucionales. Según tal principio, corresponde al Congreso, como órgano de representación plural, decretar y autorizar los gastos del Estado, pues ello se considera un mecanismo necesario de control al Ejecutivo y una expresión inevitable del principio democrático y de la forma republicana de Gobierno (C.P. art. 1º). En el constitucionalismo colombiano, la legalidad del gasto opera en dos momentos diferenciados, pues en general las erogaciones no solo deben ser previamente decretadas por la ley (C.P. art. 346) sino que, además, deben ser apropiadas por la ley de presupuesto (CP art 345) para poder ser efectivamente realizadas”.

Que a juicio del Congreso, la intención del legislador en el proyecto de ley en estudio se examina, consistió en lograr que en virtud de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad de que trata el artículo 288 de la Constitución, la Nación pudiera brindar apoyo económico adicional a un ente territorial. El fundamento para ello, a juicio del legislativo, radica en el interés social que reviste la inversión propuesta y en la facultad constitucional del Congreso de la República para tramitar y aprobar proyectos de ley que generen gasto público, facultad que, en su sentir, fue plenamente ratificada por esta Corporación.

Que al analizar el texto final de este proyecto de ley y comparado con algunas leyes ya sancionadas sobre la misma materia: Leyes 803 de 2003, 817 de 2003, 832 de 2003, 835 de 2003, 739 de 2002, 751 de 2002, 774 de 2002, 783 de 2002 y 792 de 2002, se observa que guardan la misma estructura legislativa en su contenido. En consecuencia no se entiende por qué algunos proyectos sí son sancionados y por qué otros son objetados. Es decir, no existe una coherencia de criterio por parte del ejecutivo en establecer los puntos de vista para sancionar u objetar este tipo de leyes de Honores.

7. El proyecto en materia de gasto público

Tal y como proponemos la redacción del proyecto de ley en sus diferentes artículos en materia de gasto público y presupuesto, es jurídicamente viable puesto que la honorable Corte Constitucional en varias de sus sentencias ha sostenido que el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público, siempre y cuando no consagren un mandato imperativo al ejecutivo y, por el contrario se utilicen términos como “autorizase al Gobierno Nacional”, redacción que se ajusta a las previsiones constitucionales.

En consecuencia, queda claro que en el proyecto no se le está dando ninguna orden al ejecutivo y por lo tanto, el texto encuentra pleno respaldo entre otras, en las siguientes Sentencias de la Corte Constitucional: C-324 de 1997 con ponencia del doctor Alejandro Martínez Caballero y C-197 de 2001 con ponencia del doctor Rodrigo Escobar Gil.

De otro lado, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 “*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, acerca del análisis del impacto fiscal de las normas, aunque en el articulado del proyecto no se ordena el gasto, sino que se autoriza al Gobierno Nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación las partidas pertinentes para la ejecución de algunas obras de interés social para el municipio.

8. Proposición

Por las anteriores consideraciones solicito a la Comisión Cuarta del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 056

de 2003 Cámara, 060 de 2004 Senado, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

José Ignacio Mesa Betancurt,
honorable Senador de la República.

TEXTO ARTICULADO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 056 DE 2003 CAMARA, 060 DE 2004 SENADO

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. La Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata, en el departamento de Antioquia y rinde homenaje a sus primeros pobladores y a quienes les han dado lustre y brillo en sus 100 años de existencia.

Artículo 2º. Autorícese al Gobierno Nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia.

- Mejoramiento y decoración infraestructura parque principal.
- Terminación coliseo cubierto.
- Construcción pabellón área de cirugía Hospital Santa Isabel.

Artículo 3º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Cordialmente,

José Ignacio Mesa Betancurt,
honorable Senador de la República.

C O N T E N I D O

Gaceta número 533 - Martes 14 de septiembre de 2004
SENADO DE LA REPUBLICA

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 124 de 2004 Senado, por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.	1
Proyecto de ley número 125 de 2004 Senado, por la cual se regula el transporte público urbano masivo de pasajeros por vías terrestres. ..	5
PONENCIAS	
Ponencia para el primer debate y texto modificativo al proyecto de ley número 51 de 2004 Senado, por la cual la Nación se asocia a la celebración del cuarto centenario de la creación del municipio de Pacho (Cundinamarca).	8
Ponencia primer debate y texto articulado al proyecto de ley número 056 de 2003 Cámara, 060 de 2004 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del primer centenario de la fundación del municipio de Gómez Plata en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.	10