



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - N° 311

Bogotá, D. C., miércoles 1° de junio de 2005

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariassenado.gov.co](http://www.secretariassenado.gov.co)

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

**INFORME DE PONENCIA FAVORABLE  
PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NUMERO 239 DE 2004 CAMARA**

*por medio de la cual se modifican y se aumentan las penas de los delitos contemplados en los artículos 208 y 209 del Código Penal y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., mayo 16 de 2005

Doctor

HERNANDO TORRES BARRERA

Presidente

Comisión Primera Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Apreciado Doctor:

Cumpliendo la honrosa designación hecha por usted, nos permitimos rendir informe de ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 239 de 2004 Cámara, *por medio de la cual se modifican y se aumentan las penas de los delitos contemplados en los artículos 208 y 209 del Código Penal y se dictan otras disposiciones*, iniciativa presentada por el honorable Representante Jairo Martínez Fernández.

Atentamente,

*Milton Rodríguez Sarmiento*, Coordinador Ponente; *José Luis Flórez Rivera*, Ponente.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

El presente proyecto de ley busca aumentar las penas contempladas en los artículos 208 y 209 del Código Penal para con ello persuadir a aquellas personas a cometer ese tipo de delitos en contra de los niños y a su vez penalizar aquellas conductas asumidas por algunos adultos que colaboran, consienten, ayudan, permiten y no denuncian el acceso carnal abusivo con menor de catorce años.

La proliferación de ciertos fenómenos criminales en un momento dado de la historia colectiva puede aconsejar, como ha ocurrido recientemente en Colombia con los delitos de índole sexual, que el Estado contemple tipos penales antes no previstos, o que haga más

estrictas y gravosas las penas, con el objeto de atacar de manera más efectiva la raíz de los males causados por esos comportamientos, para lo cual justamente goza el legislador de la mayor discrecionalidad. Los delitos sexuales a los que se refiere la normatividad acusada revisten especial gravedad en cuanto afectan la libertad del sujeto pasivo de los comportamientos sancionados, mucho más cuando se trata de menores, dada la circunstancia de que, por no haber logrado aún la plenitud de su madurez psicológica, les resulta imposible comprender a cabalidad el significado y los alcances del acto sexual y de los que con él están relacionados.

Ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-591 de 1993 que en “el Estado Social de Derecho, donde la dignidad humana ocupa un lugar de primer orden, sustrae del amplio margen de libertad legislativa para la configuración del ordenamiento penal, la facultad de fijar cualquier pena con independencia de la gravedad del hecho punible y su incidencia sobre los bienes jurídicos tutelados. El Constituyente erigió los derechos fundamentales en límites sustantivos del poder punitivo del Estado, racionalizando su ejercicio. Solo la utilización medida, justa y ponderada de la coerción estatal, destinada a proteger los derechos y libertades, es compatible con los valores y fines del ordenamiento”.

Además “solo la protección de bienes jurídicos realmente amenazados justifica la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución. Por otra parte, la aplicación de la pena consagrada en la ley debe hacerse de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. El juicio de proporcionalidad es, por lo tanto, necesariamente individual y el castigo impuesto debe guardar simetría con el comportamiento y la culpabilidad del sujeto al que se imputa”.

Es por ello, que no puede ir el derecho en contravía de la realidad, pues una de sus misiones es aplicar justicia material y no formal, a fin de respetar el valor fundamental del Estado Social y Democrático de Derecho como es la dignidad humana, que sería vulnerado si no se adjudica justicia acorde con la realidad, buscando con dicho incremento de penas persuadir a aquellas personas a cometer ese tipo de delitos en contra de los niños debido al aumento que se ha presentado últimamente en esta clase de delito.

El derecho penal cumple fundamentalmente una finalidad de protección de derechos fundamentales de los asociados y para ello se crea la norma penal que contiene las acciones consideradas dañosas para los bienes jurídicos, con el propósito de dar un mensaje a los ciudadanos que deben respetar tales derechos so pena de aplicárseles la sanción correspondiente (Principio de la prevención general).

Pero al cumplir esa función de protección de bienes jurídicos no le es permitido al derecho penal, sancionar conductas que no causen daño a bienes jurídicos o que el causado sea ínfimo, porque pierde su razón de ser y se convierte en un mecanismo de vulgar dominación del hombre para con sus semejantes, lo que se previene en los estados contemporáneos civilizados, especialmente aquellos que han optado por la forma democrática y social, donde el hombre deja de estar al servicio del Estado para convertirse este en servidor de aquel, proporcionándole todos los recursos necesarios para llevar una vida digna y respetuoso de sus derechos fundamentales.

Por ello el derecho penal actual, en los Estados de ese corte como el nuestro, tiende a ser garantista, protegiendo al ciudadano de los abusos del poder punitivo derivados del *Ius Puniendi*, y el principio de lesividad es precisamente un concepto surgido de la necesidad de que el sistema penal sólo castigue las conductas realmente dañinas a los bienes jurídicos y así proteger a los asociados de ser objeto de sanción por conductas inocuas y de bagatela, lo que atentaría contra el valor esencial del Estado Social y Democrático: La dignidad humana, consagrado en el artículo primero de nuestra Carta Política.

#### Proposición

Sin pliego de modificaciones nos permitimos solicitar a los honorables miembros de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 239 de 2004 Cámara, *por medio de la cual se modifican y se aumentan las penas de los delitos contemplados en los artículos 208 y 209 del Código Penal y se dictan otras disposiciones.*

*Milton Rodríguez Sarmiento, Coordinador Ponente; José Luis Flórez Rivera, Ponente.*

PROYECTO DE LEY NUMERO 239 DE 2004 CAMARA  
*por medio de la cual se modifican y se aumentan las penas de los delitos contemplados en los artículos 208 y 209 del Código Penal y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** El artículo 208 del Código Penal quedará así:

**Artículo 208. Acceso carnal abusivo con menor de catorce años.** El que acceda carnalmente a persona menor de catorce (14) años, incurrirá en prisión de seis (6) a catorce (14) años.

En las mismas penas incurrirán la madre, el padre, familiar y toda persona que permita, colabore, consienta, ayude y se abstenga de denunciar el acceso carnal abusivo, mencionado en este artículo.

**Parágrafo.** En estos casos se tendrán como prueba del acceso carnal abusivo las denuncias o declaraciones del menor previo estudio y análisis de un psicólogo o en su defecto un siquiatra tomado de las listas de auxiliares de la justicia.

**Artículo 2°.** El artículo 209 del Código Penal quedará así:

**Artículo 209. Actos sexuales con menor de catorce años.** El que realizare actos sexuales diversos del acceso carnal con persona menor de catorce (14) años o en su presencia, o la induzca a prácticas sexuales, incurrirá en prisión de cuatro (4) a doce (12) años.

Inciso 2° adicionado. Ley 679 de 2001, artículo 33. Si el agente realizare cualquiera de las conductas descritas en este artículo con personas menores de catorce (14) años por medios virtuales,

utilizando redes globales de información, incurrirá en las penas correspondientes en el presente artículo.

En las mismas penas incurrirá la madre, el padre, familiar y toda persona que permita, colabore, consienta, ayude y se abstenga de denunciar los actos sexuales con menor de catorce (14) años en su presencia, o la induzca a prácticas sexuales, mencionado en este artículo.

**Parágrafo.** En estos casos se tendrán como prueba de los actos sexuales diversos del acceso carnal, las denuncias o declaraciones del menor previo estudio y análisis de un psicólogo o en su defecto un siquiatra tomado de las listas de auxiliares de la justicia.

**Artículo 3°. Circunstancias de agravación punitiva.** Las penas para los delitos descritos en los artículos anteriores se aumentarán de una tercera parte a la mitad cuando la conducta:

1. Se realice directamente sobre un hijo, hijastro o menores al cuidado de un adulto.
2. El responsable sea integrante de la familia de la víctima.
3. La víctima quede en estado de embarazo.
4. la víctima contraiga algún tipo de enfermedad de transmisión sexual.

**Artículo 4°.** Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.  
*Milton Rodríguez Sarmiento, Coordinador Ponente; José Luis Flórez Rivera, Ponente.*

\* \* \*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 319 DE 2005 CAMARA

*por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble.*

Bogotá, D. C., 26 de mayo de 2005

Doctor

HERNANDO TORRES BARRERA

Presidente

Comisión Primera Constitucional

E. S. D.

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 319 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble.*

Respetado doctor:

En cumplimiento de la honrosa designación que nos hiciera la honorable Comisión Primera Constitucional, rendimos ponencia favorable al proyecto de ley, “por la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble”.

Al expedirse en 1970 el Decreto-ley 1250 o Estatuto del Registro de Instrumentos Públicos, nace en Colombia una nueva figura en el **derecho** inmobiliario, la falsa tradición, relativa al registro de títulos relacionados a la enajenación de cosa ajena o a la transferencia de derecho incompleto o sin antecedente propio.

Falsa tradición que se entiende con el tratadista Miguel Dancur Baldovino, como “la inscripción en el Registro de Instrumentos Públicos que se hace a favor de una persona a quien otra que carece de dominio o propiedad sobre un inmueble o derecho vendido, le ha hecho acto de transferencia por cualquiera de los medios establecidos en la ley, la cual se hace en la sexta columna o sección del folio de matrícula correspondiente”.

Por consiguiente, los títulos con falsa tradición que representan en nuestro país más de dos millones de inmuebles los registrados en

folio de matrícula inmobiliaria sistematizado y un volumen similar los que se encuentran aún inscritos en los viejos libros de registro llamado *Antiguo Sistema*, no transfieren la propiedad, impidiendo a quien los adquiere efectuar actos de señor y dueño tales como, englobarlos, segregarlos, gravarlos con hipoteca, darlos en prenda general de los acreedores, limitarlos con servidumbres, usufructo, propiedad horizontal, embargarlos, etc., impidiendo por consiguiente que salgan al comercio inmobiliario para aportar al desarrollo económico del país, teniendo que recurrirse para solucionar esta situación, a tediosos, costosos y demoradísimos procesos de pertenencia ante los Juzgados Civiles del Circuito.

Como solución alterna, se propone un Proceso Especial para el saneamiento de estos títulos de inmuebles en falsa tradición, no contencioso, que se tramitaría ante los Jueces Civiles Municipales y Promiscuos Municipales, por su cobertura a nivel nacional y ante los Registradores de Instrumentos Públicos, estos últimos en desarrollo del artículo 116 de la Constitución Política y por ser el registro inmobiliario una estructura administrativa sólida y con amplia y reconocida experiencia y capacidad jurídica, y siempre y cuando no haya oposición, caso en el cual y después de intentar la conciliación a través de una Audiencia Especial y de no prosperar esta, el expediente se archiva y el interesado podrá optar por acudir al proceso de pertenencia.

Dicho proceso al ser adelantado por los Jueces Municipales y los Registradores de Instrumentos Públicos, permite que el ciudadano tenga acceso a la justicia pronto y sin barreras, ya que este se desarrollaría en forma ágil, rápida y económica, pues sus requisitos son mínimos y sus garantías máximas aplicando a cabalidad la filosofía democrática del debido proceso; sus costos muy bajos, ya que su inscripción sería como actos sin cuantía y los honorarios del apoderado no superarían el 3% del avalúo catastral del predio, y su actuar sería rápido al aplicarse la oralidad en su trámite y decisiones, pues la oralidad es una cultura, es un principio, es una técnica que debe inspirar y aplicarse en los procedimientos judiciales de Colombia; es necesario entonces ponernos a tono con los países más avanzados del mundo en esta materia así hayan pasado muchos años.

Nada mejor para justificar esta aseveración que citando al maestro Ferrajoli quien hermosamente expresara: “Un modelo de procedimiento indica siempre un modelo de civilización”.

Al crearle al país un mecanismo para sanear la falsa tradición como el que se propone en esta ponencia, tratados internacionales de intercambio y comercialización como el TLC, tendrían una gran cantidad de inmuebles que servirían de garantía para las transacciones que en ellos se llevasen a cabo.

Según el estudio desarrollado en más de 145 países por el Banco Mundial “Doingbusiness in 2005 – eliminando obstáculos para el crecimiento”, “debido a que se ven obligados a pagar altos costos de operación para obtener un título de propiedad formal, muchos aspirantes a empresarios poseen activos informales que no pueden utilizar como garantía para obtener un crédito. Esto es lo que Hernando de Soto denomina el “capital muerto”. La solución: Sanear los títulos de propiedad con costos en tiempo y dinero, mínimos”.

Con la propuesta, permitiremos que más colombianos puedan acceder a la propiedad real, para que esta cumpla con sus funciones social y ecológica establecidas en la Constitución, y que en la actualidad son inaplicables en los innumerables casos de titulación precaria o irregular.

Debemos contribuir a que nuestro estado social de derecho sea un estado de verdaderos ciudadanos que puedan disfrutar de este calificativo siempre y cuando sean libres y sean propietarios de sus bienes, conforme a la Constitución y a la ley.

De acuerdo con las anteriores consideraciones, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Primera Constitucional, dar primer debate al Proyecto de ley número 319 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble*.

Atentamente,

*Javier Ramiro Devia A.*, Representante a la Cámara, Tolima, Coordinador; *William Vélez Mesa*, Representante a la Cámara, Antioquia; *Germán Navas Talero*, Representante a la Cámara, Bogotá; *Dixon Ferney Tapasco T.*, Representante a la Cámara, Caldas.

### PLIEGO DE MODIFICACIONES

Los ponentes proponemos las siguientes modificaciones al proyecto presentado por el honorable Representante Eduardo Enríquez Maya y otros:

**Artículo 2º.** Texto propuesto: “Autoridad competente. Facúltase a los Jueces Civiles Municipales y Promiscuos Municipales, para adelantar el proceso que se regula en la presente ley.

Confiérense expresas facultades a los Registradores de Instrumentos Públicos, en desarrollo del artículo 116 de la Constitución Política, para tramitar el proceso especial de saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble, en los términos de la presente ley”.

Se modifica la expresión concédese por facúltase por no armonizar con el resto del texto.

**Artículo 4º.** Se propone el siguiente párrafo: “En el evento de comunidades, cada comunero podrá solicitar el saneamiento de su título y la adjudicación de la parte que le corresponde debidamente determinada con cabida y linderos”.

Se justifica este párrafo porque no tiene presentación sanear el título del comunero cuando sus copartícipes no lo hacen en común, pues esta situación podría ser eterna. Quien tiene el interés de sanear lo suyo debe poder disfrutarlo en forma determinada si esa es su voluntad.

**Artículo 9º.** Párrafo 2º. Texto propuesto: “Si de la inspección resultaren inconsistencias en la cabida y linderos del inmueble, por tratarse de parte del mismo, por cambios de los cauces de los ríos, por la construcción de carreteras, o por cualquier otra circunstancia ajena a la voluntad del demandante, y si el Juez o Registrador no tuviesen los elementos de juicio suficientes para subsanarlas, se procederá a nombrar perito para identificar plenamente el inmueble y solucionar las inconsistencias que se hubieren presentado. Una vez individualizado, se actualizarán sus cambios en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria si lo tuviere, de lo contrario se asignará un folio nuevo”.

No tiene razón el nombramiento de un perito cuando quien practica la diligencia puede subsanar las inconsistencias encontradas con elementos como planos, declaración de testigos, títulos o documentos auténticos, etc. Es claro que uno de los objetivos del proceso es que sea lo más económico posible, y la concurrencia de peritos necesariamente lo encarece.

**Artículo 11.** Párrafo. Texto propuesto: “Si por alguna circunstancia debidamente justificada, quien se opone a las pretensiones no se pudiere presentar a la diligencia de inspección, así lo informará dentro de un plazo máximo de tres (3) días, para que el Juez o Registrador dentro de los cinco (5) días siguientes a esta, convoque la audiencia especial para valorar pruebas, y llame a conciliar”.

Debe fijarse un plazo para que el opositor haga valer sus pretensiones ya que sin este, se daría pie a que en cualquier momento se entorpezca el proceso.

**Artículo 13.** Texto propuesto: “Recursos. Contra la providencia que ordena el saneamiento de la titulación de la propiedad, procederá el recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Distrito Judicial con competencia en el lugar de localización del inmueble”.

Según la jurisprudencia y la doctrina, cuando se cambia el competente, el recurso contra la decisión del nuevo competente, debe interponerse ante el superior de quien perdió la competencia.

De los honorables Representantes,

*Javier Ramiro Devia A.*, Representante a la Cámara, Tolima, Coordinador; *William Vélez Mesa*, Representante a la Cámara, Antioquia; *Germán Navas Talero*, Representante a la Cámara, Bogotá; *Dixon Ferney Tapasco T.*, Representante a la Cámara, Caldas.

**TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY  
NUMERO 319 DE 2005 CAMARA**

*por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Se podrá sanear por medio del proceso especial establecido en la presente ley, la titulación incompleta de los inmuebles.

Artículo 2°. *Autoridad competente.* Facúltase a los Jueces Civiles Municipales y Promiscuos Municipales, para adelantar el proceso que se regula en la presente ley.

Confiérense expresas facultades a los Registradores de Instrumentos Públicos, en desarrollo del artículo 116 de la Constitución Política, para tramitar el proceso especial de saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble, en los términos de la presente ley.

Artículo 3°. *Requisitos.* Para la aplicación del proceso especial se requiere lo siguiente:

a) Que el inmueble objeto de este proceso tenga título o títulos registrados durante un periodo igual o mayor a cinco (5) años y cuya inscripción corresponda a la llamada falsa tradición, a excepción de aquellos títulos para cuyo saneamiento solo sea necesaria la adjudicación en sucesión notarial o judicial del último titular del derecho de dominio;

b) Que el inmueble se posea materialmente en forma pública, pacífica y continua;

c) Que en el folio de matrícula correspondiente no figuren gravámenes y/o medidas cautelares vigentes;

d) Que el inmueble objeto del proceso conforme a lo previsto en las reglas y principios de la legislación agraria, no se halle sometido al régimen de la propiedad parcelaria establecido en la Ley 160 de 1994, lo cual será certificado por el Incoder;

e) Que con respecto al inmueble de que se trate no se haya iniciado con anterioridad a la demanda alguno de los procedimientos administrativos agrarios de titulación de baldíos, extinción del derecho de dominio, clarificación de la propiedad, recuperación de baldíos indebidamente ocupados, deslinde de tierras de la Nación, o de las comunidades indígenas o **afrodescendientes** o delimitación de sabanas o playones comunales conforme a la legislación agraria, **lo cual será certificado por el Incoder.**

Artículo 4°. *Titular de la acción.* Quien tenga título o títulos registrados que se enmarquen en la llamada falsa tradición al tenor del artículo 7° del Decreto-ley 1250 de 1970 podrá, mediante abogado inscrito, presentar demanda por escrito ante el **Juez Civil Municipal, Promiscuo Municipal, o ante el Registrador de Instrumentos Públicos** del Círculo correspondiente a la ubicación del inmueble, **para que**, previa inspección al inmueble, sanee su

titulación por providencia debidamente motivada, la cual en firme, será inscrita en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente, **como modo de adquirir.**

Parágrafo. En el evento de comunidades, cada comunero podrá solicitar el saneamiento de su título y la adjudicación de la parte que le corresponde debidamente determinada con cabida y linderos, **siempre y cuando la segregación no viole lo señalado por la legislación agraria en caso de predios rurales y el correspondiente plan o esquema de ordenamiento territorial de cada municipio o distrito en tratándose de muebles urbanos.**

Artículo 5°. *Requisitos de la demanda.* Toda demanda para aplicar el procedimiento previsto en esta ley deberá contener en general los requisitos señalados por el artículo 75 del Código de Procedimiento Civil, y, específicamente, los siguientes:

a) La designación del Juez o Registrador de Instrumentos Públicos a quien se dirija;

b) La identificación, nacionalidad, domicilio y residencia del demandante;

c) El nombre e identificación del apoderado del demandante;

d) Lo que se pretende;

e) La localización del inmueble, descripción con cabida y linderos, nomenclatura si es urbano, y, si es rural, el nombre con el que se conoce en la región y sus colindantes actuales;

f) El lugar y la dirección donde pueden ser notificados los titulares de derechos reales principales, donde pueden ser citados los colindantes, y donde recibirán notificaciones personales el demandante y su apoderado. Si se ignora el lugar o dirección donde pueden ser notificados los titulares de derechos reales principales o citados los colindantes, así se afirmará bajo juramento, que se entenderá prestado por la presentación del respectivo escrito;

g) La exposición de los hechos que sirven de fundamento a las pretensiones;

h) Los fundamentos de derecho;

i) La solicitud de los medios probatorios que hará valer el demandante, especialmente la inspección al inmueble.

Artículo 6°. *Anexos.* A la demanda deberá adjuntarse la certificación de la autoridad competente de que tratan los literales d) y e) del artículo 3° de la presente ley. Igualmente deberá anexar el certificado de tradición del inmueble, el certificado catastral del predio y el poder debidamente otorgado. La autoridad competente para expedir las anteriores certificaciones tendrá un término perentorio de quince (15) días hábiles para hacerlo, so pena de incurrir en falta grave y será objeto de acción disciplinaria.

Artículo 7°. *Condiciones de procedibilidad.* Para la aplicación del proceso especial de saneamiento de la titulación, se requiere que la propiedad inmueble cumpla las siguientes condiciones, las cuales deberán declararse bajo la gravedad de juramento en la presentación de la demanda:

i) Que los bienes inmuebles no sean imprescriptibles o de uso público, inembargables, o no enajenables y de los señalados en los artículos 63, 72, 102 y 332 de la Constitución Política, y en general, cuando se trate de bienes cuya apropiación, posesión u ocupación, según el caso, se halle prohibida o restringida por la Constitución o la ley;

ii) Que el inmueble no se encuentre ubicado en las zonas declaradas de inminente riesgo de desplazamiento o de desplazamiento forzado, en los términos de la Ley 387 de 1997 y sus reglamentos y demás normas que la adicionen o modifiquen o en similares zonas urbanas;

iii) Que no haga parte de urbanizaciones o desarrollos que no cuenten con los requisitos legales;

iv) Que el inmueble objeto del proceso no se encuentre ubicado en las áreas o zonas que se señalan a continuación:

- Las zonas declaradas como de alto riesgo no mitigable identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial y en los instrumentos que lo desarrollen y complementen, o aquellas que se definan por estudios geotécnicos que en cualquier momento adopte oficialmente la Administración Municipal, Distrital o el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

- Las zonas de cantera que hayan sufrido grave deterioro físico, hasta tanto adelanten un manejo especial de recomposición geomorfológico de su suelo que las habilite para el desarrollo urbano.

- Las construcciones que se encuentren total o parcialmente en terrenos afectados en los términos del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989.

Artículo 8°. *Admisión de la demanda y notificaciones.* Presentada la demanda el Juez o Registrador la calificará y proferirá un auto en el cual determinará su admisión o rechazo.

La admisión o rechazo de la demanda se sujetará a lo preceptuado en el Código de Procedimiento Civil.

En el auto admisorio de la demanda, el Juez o Registrador de Instrumentos Públicos ordenará su inscripción en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente, la notificación del auto al titular o titulares de derechos reales principales si se conocieren y existieren, y el emplazamiento de personas indeterminadas y la citación de todos los colindantes del inmueble.

Parágrafo. Si los colindantes no concurren a la citación, se entenderá que no tienen interés en el asunto.

Artículo 9°. *Diligencia de Inspección.* Cumplido el trámite precedente y dentro de los diez (10) días siguientes, el Juez o Registrador de Instrumentos Públicos correspondiente fijará el día y la hora en que se practicará la diligencia de inspección, cuyas expensas y honorarios asumirá el demandante.

Llegado el día y hora fijada para la diligencia, si el demandante no se presenta o no suministra los medios necesarios para practicarla, esta no podrá llevarse a cabo. El demandante, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes deberá expresar las razones que justifiquen su inasistencia o incumplimiento. El Juez o Registrador las evaluará y determinará si se fija nueva fecha y hora o se archiva. En caso de no encontrar razones justificativas, el Juez o Registrador sancionará al demandante con multa equivalente al pago de un salario mínimo legal mensual vigente a favor del Tesoro Nacional y se archivará el expediente sin perjuicio de que se pueda presentar nueva demanda.

Parágrafo 1°. Si por alguna circunstancia el Juez o Registrador que practica la diligencia no pudiese identificar el inmueble por sus linderos y cabida, suspenderá la diligencia y ordenará la práctica de las pruebas que considere necesarias para lograr su plena identificación. Si quien actúa en la inspección es el comisionado la suspenderá y remitirá el expediente al comitente para que dé cumplimiento al trámite antes señalado.

Parágrafo 2°. Si de la inspección resultaren inconsistencias en la cabida y linderos **del inmueble**, por tratarse de parte del mismo, por cambios de los cauces de los ríos, por la construcción de carreteras, o por cualquier otra circunstancia ajena a la voluntad del demandante, y si el Juez o Registrador no tuviesen elementos de juicio suficientes para subsanarlas, se procederá a nombrar perito para identificar plenamente el inmueble y solucionar las inconsistencias que se hubieren presentado. Una vez individualizado, se actualizarán sus cambios en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria si lo tuviere, de lo contrario se asignará un folio nuevo.

Parágrafo 3°. La identificación física de los inmuebles se **apoyará en** planos georreferenciados, con coordenadas geográficas referidas a la red geodésica nacional. Para los inmuebles rurales si no fuere posible se hará mediante presentación de un plano en el cual se determine la descripción, cabida y linderos, elaborado por la autoridad catastral o por un topógrafo, agrimensor o ingeniero con matrícula profesional vigente.

Artículo 10. *Comisión.* Por razones de conveniencia del proceso, se podrá comisionar a funcionarios del Despacho del Registrador de Instrumentos Públicos cuando este conoce de aquel o autoridades administrativas, para la práctica de la inspección solicitada. Recibida la comisión, el comisionado procederá conforme a lo establecido en la presente ley.

Artículo 11. *Oposición.* Como oposición a las pretensiones del demandante, solo se tendrán en cuenta las objeciones relacionadas con la propiedad o la violación de normas jurídicas, las cuales podrán plantearse oralmente en la diligencia de inspección a que se refiere el artículo noveno de esta ley. Si la oposición se formula ante la autoridad comisionada, esta suspenderá la diligencia y remitirá el expediente al comitente quien señalará fecha y hora para la realización de una Audiencia Especial en la cual se intentará la conciliación. Si la oposición se formula en la diligencia practicada personalmente por el Juez o Registrador, este oír a las partes y fomentará la conciliación. Lograda esta, continuará el proceso. En todo caso, la Audiencia Especial se celebrará dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de presentación de la oposición o de recibo del expediente. Si las partes no concilian sus diferencias el proceso se archivará.

Parágrafo. Si por alguna circunstancia debidamente justificada, quien se opone a la pretensiones no se pudiese presentar a la diligencia de inspección, así lo informará dentro de un plazo máximo de tres (3) días, para que el Juez o Registrador dentro de los cinco (5) días siguientes a esta, convoque la Audiencia Especial para valorar pruebas, y llame a conciliar.

Artículo 12. *Acta de Inspección y Decisión.* Si en la diligencia de inspección al inmueble se determina su identificación plena y no hubiere oposición, se dejará constancia en el acta, con base en la cual el Juez o Registrador proferirá inmediatamente providencia de saneamiento del título o títulos de propiedad, la cual se notificará en estrados.

Artículo 13. *Recursos.* Contra la providencia que ordena el saneamiento de la propiedad, procederá el recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Distrito Judicial con competencia en el lugar de localización del inmueble.

Artículo 14. *Honorarios.* Los honorarios del apoderado del demandante serán **fijados** mediante auto por el Juez o **Registrador** y equivaldrán al **tres por ciento (3%)** del avalúo catastral del inmueble, suma que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) salario mínimo legal mensual vigente. Los honorarios del perito si lo hubiere, serán fijados de igual manera teniendo en cuenta la calidad de la experticia y el avalúo catastral, determinándose con un máximo del 1% de este avalúo y un mínimo del 50% de un salario mínimo legal mensual vigente.

Artículo 15. *Derechos de registro.* Previa cancelación de los derechos de registro que se liquidarán como acto sin cuantía, la providencia una vez en firme, hace tránsito a cosa juzgada material, produce efectos *erga omnes* y se registrará en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente para que cumpla todos los efectos de modo de adquirir, publicidad, medio de prueba y seguridad jurídica.

Artículo 16. *Aplicación retrospectiva de la ley.* El interesado o interesados que hubieren cumplido con los requisitos consagrados en esta ley antes de su entrada en vigencia, podrán acogerse al procedimiento previsto en la misma, sin perjuicio de que quien sea demandado, pueda oponerse a la pretensión.

Artículo 17. *Vigencia.* Esta ley rige a partir del primero de enero del año 2006 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

\* \* \*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 353 DE 2005  
CAMARA**

*por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., mayo de 2005

Honorable Representante

SANTIAGO CASTRO GOMEZ

Presidente

Comisión Tercera Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Estimado Representante Castro:

De conformidad con el honroso encargo que nos fuera encomendado por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 353 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*, en los siguientes términos:

**1. Objeto del proyecto**

Son muchos y muy bien sustentados los documentos se han escrito en el país y en el mundo sobre la necesidad de cambiar los esquemas de movilidad, con varios objetivos concretos:

**1.1. Disminuir los niveles de contaminación atmosférica,** que en la mayor parte de los centros urbanos de Colombia y del mundo, son producidos por fuentes móviles. En el país, de conformidad con el Documento Conpes 3344 de 2005, las ciudades más contaminadas son, en su orden, Bogotá, Medellín, Cali, *Barranquilla, el Valle de Sogamoso*, Bucaramanga, Cartagena y Pereira en los cuales, en promedio, se observan porcentajes de contaminación superiores al 80% producidos por fuentes móviles. En Barranquilla y el Valle de Sogamoso esta relación varía, teniendo una participación inferior en el 50% en el total de contaminación atmosférica.

**1.2. Disminuir los niveles de accidentalidad.** Según datos de Medicina Legal para el 2003, cada hora y media muere en el país una persona en un accidente de tránsito. De las 33.206 muertes violentas que hubo en el país en el referido año, 5.632 correspondieron a fallecidos en accidentes de tránsito, de los cuales cerca del 47% eran peatones y ciclistas. Según el rango de edad, las tasas de fatalidad más altas se presentan en mayores de 60 años.

**1.3. Mejorar la salud pública.** Aunque la relación entre contaminación atmosférica y contaminación ambiental no está claramente determinada y cuantificada, está más que demostrado que las emisiones tóxicas de las fuentes móviles, como el material particulado menor a 10 o a 2.5 micras, así como el bióxido de azufre, generan problemas cardiovasculares y empeoran enfermedades respiratorias, siendo los más perjudicados los niños y las personas de la tercera edad. De conformidad con datos de las autoridades de salud, aproximadamente 4 niños mueren diariamente en Colombia por enfermedades respiratorias agudas. En Bogotá, en el 2004, 222 niños murieron por esa causa.

El empleo de métodos alternativos de transporte no solo mejora la salud pública vía disminución de contaminantes, sino porque genera condiciones de vida más sanas para quienes lo emplean.

**1.4. Mejorar la movilidad.** Ha sido ampliamente documentado que responder a los problemas de congestión del tráfico con más vías para el tránsito vehicular, además de generar los problemas referidos anteriormente, en el mediano plazo genera mayor congestión a la

que había previamente a la construcción de la vía en cerca de un 20%. Esto se explica por viajes más largos, más frecuentes y en que la gente saca muchos de los vehículos que tiene en reserva. El fenómeno se conoce como “inducción vehicular”.

Igualmente se ha demostrado que medios alternativos como la bicicleta, entre sus muchas ventajas, puede llegar a constituirse como el medio de transporte más veloz en trayectos menores a 5 kilómetros y aún más largos, a medida que el tráfico aumenta.

**1.5. Generar ciudades más incluyentes.** Porque solo un pequeño porcentaje de la población tiene acceso al vehículo particular y, sin embargo, la mayor parte de la infraestructura de movilidad favorece este tipo de transporte sobre otros a los que tiene acceso la gran mayoría de la población.

Pero no solo por esta vía ciudades pensadas para el tráfico vehicular son excluyentes, sino también por las condiciones hostiles que representan para personas que difícilmente se pueden movilizar por ellas: Niñas, niños, adolescentes, mayores adultos y personas con limitaciones. Especial énfasis merecen las niñas y niños, quienes, aunque tienen derechos prevalentes sobre los demás (artículo 44 de la Constitución), deben vivir en ciudades que son absolutamente inadecuadas para su tránsito a los colegios o escuelas, o a parques o zonas de recreación.

**1.6. Disminuir los costos que genera el transporte eminentemente motorizado:** El tema de costos se puede observar desde variadas perspectivas en este tema, algunas de ellas ya tocadas en los numerales anteriores, pero que por ser relativas al ítem específico *costos*, se han agrupado en este acápite especial.

– De acuerdo con el citado Conpes 3344 de 2005, la contaminación del aire es el generador de mayores costos sociales después de la contaminación del agua y de los desastres naturales. Están estimados en 1.5 billones de pesos anuales y se relacionan con efectos sobre la salud pública, mortalidad y morbilidad.

– El mantenimiento de gigantescas mallas viales, empleadas en su mayor parte por vehículos particulares, genera costos exorbitantes. De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, para el 2003 una malla vial como la de Bogotá, que tiene cerca de 15.271 kilómetros requería una intervención de poco más de 5 billones de pesos; el déficit para atenderla era cercano a los 4.8 billones de pesos. Esa malla vial es usada casi en su totalidad por 1'000.000 de vehículos particulares que realizan apenas el 20% de los viajes de la ciudad. Si se otorga un tratamiento preferencial a los desplazamientos en modos alternativos de transporte, la malla vial será utilizada de manera más eficiente, disminuyendo costos de construcción y mantenimiento.

– De conformidad con el más reciente documento de la Unidad de Planeación Minero Energética, UPME, *La Cadena del Petróleo*, a partir del año 2006, Ecopetrol deberá comprar crudo a sus asociados en el país y a partir del 2009, deberá importarlo. La importación de diesel inició a finales del 2004, en cerca de 3.000 BDP. Colombia está consumiendo más petróleo y más derivados de los que produce, lo cual implicará, por un lado, dejar de exportar y por otro, estar comprando estos productos en mercados internacionales.

– Aunque en nuestras ciudades no tenemos cuantificado cuál es el costo en dinero y en tiempo de estar metidos en embotellamientos todo el día, vale la pena citar el estudio efectuado por la *Confederation of British Industry* que calculó en más de 10.000 millones de euros al año la producción y el tiempo perdidos en trancones.

Bajo este tipo de premisas, el proyecto tiene como objetivo fundamental dar prioridad a modos de transporte alternativos al vehículo particular en los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, que son los más afectados por los problemas

generados por las fuentes móviles. Se busca fomentar el desplazamiento peatonal, en bicicleta u otros modos no contaminantes, así como al desplazamiento en transporte público siempre y cuando este sea respetuoso de las normas que lo regulan, eficiente y funcione con combustibles limpios. Adicionalmente, brinda algunas herramientas para generar una gestión ambiental más eficiente y visible para los ciudadanos.

## 2. Fundamentos constitucionales del proyecto

El proyecto desarrolla importantes principios y fundamentos constitucionales, contenidos en una serie de disposiciones, partiendo del derecho a la vida (artículo 11), una serie de disposiciones que protegen el derecho a gozar de un medio ambiente sano que le han valido el calificativo de Constitución Ecológica por parte de nuestra Corte Constitucional (artículos 2°, 8°, 49, 58, 67, 79, 80 y 95-8), el derecho a la igualdad (artículo 13), a gozar del espacio público y prevalencia del interés general (artículo 82), así como el ya referido derecho prevalente de los niños (artículo 44).

Proyectos como el que tenemos bajo estudio propenden por la realización de todos estos derechos, en un tema tan sensible como lo es el desarrollo urbano, en el tema específico de movilidad.

El proyecto es de iniciativa parlamentaria, lo cual se ajusta al artículo 154 de la Constitución, como quiera que no regula ninguno de los aspectos contemplados como de iniciativa privativa del gobierno.

## 3. Otras normas que regulan la planeación de distritos y municipios

El doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa plantea en su obra *Derecho Urbanístico*, que esta es una rama de reciente formación: “*Los primeros intentos de adentrarse en esta disciplina se comienzan a vislumbrar en los años 60 con la expedición de normas reguladoras de la actividad constructora, acrecentados posteriormente con las normas sobre autonomía, derivadas de los Actos Legislativos número 1 de 1986 y 2 de 1987, y las Leyes 14 de 1983 y 12 de 1986*”. Con la Ley 11 de 1986 se reconocen normas estructuradas sobre la materia y se otorgan facultades al ejecutivo para codificar la normatividad dispersa sobre municipios, lo cual se concretó con los Decretos 1222 y 1333 de 1986, que a decir del referido autor “*son la base de un régimen de clara intervención estatal en los asuntos urbanísticos*”.

Posteriormente se expiden las Leyes 9ª de 1989, 232 de 1995, 388 de 1997, 400 de 1997, 810 de 2003 y 902 de 2004 y un gran número de decretos reglamentarios, como los 1504 y 1507 de 1998, 932 y 1337 de 2002, y 975, 1788 y 4002 de 2004, entre otros, conjunto normativo este que en la actualidad rige el tema urbanístico en municipios y distritos, a través de los planes de ordenamiento territorial, planes básicos de ordenamiento territorial, esquemas de ordenamiento territorial y demás instrumentos de planeación.

Igualmente es de recibo citar la Ley 361 de 1997 sobre mecanismos de integración social de personas con limitación, en el cual se dictaron diversas disposiciones sobre accesibilidad a espacios públicos y eliminación de barreras arquitectónicas.

En todas estas normas se establecen ciertos parámetros que deben ser observados a nivel nacional, y que ahora son complementados con el presente proyecto de ley para el tema específico de movilidad, en lo que respecta a distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.

## 4. Contenido del proyecto y pliego de modificaciones

El proyecto consta de 3 capítulos: El primero sobre aspectos generales, el segundo sobre movilidad urbana sostenible y el tercero sobre gestión ambiental. El ámbito de aplicación del proyecto se circunscribe a distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, es decir, aquellos con más de 100.000 habitantes. De

conformidad con la Ley 617, los municipios que tengan entre 30.000 y 100.000 habitantes elaborarán planes básicos de ordenamiento territorial, y los que tengan menos de 30.000, esquemas básicos de ordenamiento territorial. La razón para delimitar de esta manera el proyecto de ley radica, como ya se ha dicho, en que son los grandes centros urbanos los que perciben a mayor escala los problemas derivados de la congestión vehicular.

### 3.1. Capítulo I. Aspectos generales

En este aparte del proyecto, los autores parten de reconocer el derecho a respirar un aire que no sea perjudicial para la salud, así como a moverse en modos alternativos de transporte, aclarando que la presente ley tiene por objeto crear un marco legal para el desarrollo de esos derechos en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.

Al respecto consideramos los ponentes que si bien hay una clara relación entre el derecho a respirar de un aire limpio –como desarrollo del derecho a gozar de un medio ambiente sano– y moverse en modos alternativos de transporte, tal y como se anuncia en la misma exposición de motivos y como se ha puesto de manifiesto en esta ponencia, hay muchos otros derechos que también guardan estrecha relación con la movilización en modos alternativos de transporte, por lo cual no consideramos procedente hacer mención a uno de ellos y obviar los demás.

Tampoco resulta claro consagrar como derecho el de moverse en modos alternativos de transporte, por lo que hemos decidido eliminar este primer capítulo, sin que por ello se vea afectado el proyecto en su objeto, como lo veremos a continuación.

### 3.2. Movilidad sostenible en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial

Lo primero que debemos indicar sobre este capítulo es que se elimina la palabra *urbana*, de manera que se hablará de *movilidad sostenible*. Lo anterior teniendo en cuenta que el artículo 30 de la Ley 388 de 1997 establece que los planes de ordenamiento territorial clasificarán el suelo en urbano, rural y de expansión urbana, pudiendo incluso establecer subcategorías al interior de estas. De esta suerte, debe entenderse que la movilidad sostenible a que hace referencia la ley será en todo el distrito o municipio, independientemente que el suelo se clasifique en urbano, rural o de expansión urbana.

Adicionalmente, se reorganiza el articulado, de manera que todo lo relativo al tema de movilidad en modos alternativos de transporte quede regulado de manera consecutiva.

**Artículo 1°.** Retomando lo manifestado en el numeral 3.1, incluimos como artículo primero del proyecto y del capítulo, una norma que establece la obligatoriedad en los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, de dar prelación a los modos alternativos de transporte, por los cuales se ha entendido el desplazamiento peatonal, en bicicleta u otros modos no contaminantes, así como en transporte público siempre y cuando este se encuentre debidamente organizado dando cumplimiento a las normas que lo regulen y funcione con combustibles limpios. Cuando nos referimos a modos alternativos de transporte agregamos *u otros modos no contaminantes*, para dejar la expresión más general y no referida específicamente a la bicicleta. Esto cobra especial relevancia en disposiciones posteriores del proyecto, por cuanto, por ejemplo, señala la necesidad de restringir la circulación en ciertas áreas a quienes se desplacen a pie, en bicicleta o transporte público, por lo cual es preciso dejar de manera genérica que también pueden ingresar otros medios no contaminantes.

En este artículo se establece que los Ministerios de Minas y Energía, Protección Social y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, definan de manera conjunta qué se entiende por combustibles limpios. Se elimina la expresión *del mercado nacional*,

pues no resulta claro otorgar efectos jurídicos a la diferenciación en el origen del combustible, pero sobre todo porque debemos empezar a exigir el uso de combustibles de buena calidad, por lo menos en el transporte público que es el que se requiere fomentar, así sea preciso importarlos si en el país no logramos producir combustibles con unos mínimos estándares de calidad.

**Texto propuesto como artículo 1°:**

*Artículo 1°.* En los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial se deberá dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros modos no contaminantes, así como en transporte público siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios. Igualmente, procurarán la integración de estos esquemas de movilidad a nivel intermunicipal, metropolitano y regional.

**Parágrafo.** Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente.

**Artículo 2°.** Se establece que una de las determinantes de todos los planes de ordenamiento territorial será la consolidación de los modos alternativos de transporte como principal herramienta de movilidad. Decidimos cambiar la expresión *principios rectores* por la palabra *determinantes*, lo cual se explica en que la Ley 388 habla de principios y determinantes, siendo los primeros mucho más universales que los segundos, los cuales apuntan más a fijar unas pautas superiores, pero específicas, que deben ser tenidas en cuenta al momento de elaborar los planes.

**Texto propuesto como artículo 2°:**

*Artículo 2°.* Una de las determinantes de todos los planes de ordenamiento territorial en todos los distritos y municipios obligados a elaborarlos, será la consolidación de los modos alternativos de transporte como principal herramienta de movilidad.

**Artículo 3°.** Se establece la obligatoriedad para que los distritos y municipios que de conformidad con la ley se encuentren obligados a adoptar planes de ordenamiento territorial, dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley incluyan en los mismos planes de movilidad o adapten los existentes con determinados parámetros mínimos indicados en la ley.

Los parámetros mínimos que se establecen son los siguientes:

**3.1.** Procurarán que dentro de la jurisdicción de su distrito o municipio se pueda transitar, de manera articulada, en modos alternativos de transporte. Con esto se hace referencia a la necesidad de propender porque las redes de movilidad de los modos alternativos de transporte se encuentren interconectadas entre ellas y estén a lo largo y ancho del territorio del distrito o municipio. Mejor dicho, se debe procurar que las personas que quieran desplazarse en bicicleta o a pie a lo largo de la jurisdicción del distrito o municipio, lo puedan hacer en condiciones óptimas; pero que aquel que vaya a usar la bicicleta en un tramo y en otro más largo se vaya a desplazar en bus o transporte masivo, puedan hacerlo porque las rutas se encuentran interconectadas entre sí.

Al efecto se reemplaza el mandato de *garantizar* el tránsito en estas condiciones, como quiera que el proyecto de ley propone modificar los planes de ordenamiento territorial, lo cual no puede condicionar un resultado determinado, como el de *garantizar* el tránsito en modos alternativos de transporte.

Adicionalmente se reorganiza el artículo para que lo relativo al tránsito seguro de niñas, niños, adultos mayores y personas con

limitaciones quede incorporado dentro de este numeral y no al final del artículo. Si bien como ya lo anotamos hoy existe una norma que reguló lo relativo al acceso a espacios públicos de personas con limitaciones, nos parece correcto que se haga alusión en este aparte a todos aquellos que, por sus especiales características, merecen una especial consideración como lo son, además de las referidas personas con limitaciones, las niñas, los niños y los ancianos.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se adiciona el proyecto previendo que los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, señalen unos lineamientos mínimos sobre las características de las nuevas vías de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, en los cuales se dará especial relevancia a los modos alternativos de transporte. Por supuesto, los distritos y municipios que lo consideren podrán hacer más exigentes esos lineamientos mínimos.

**3.2.** Preverán la creación de zonas sin tráfico vehicular, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante. Por supuesto, como cualquier norma jurídica, ésta podrá ser obviada en eventos de caso fortuito o fuerza mayor.

Este tipo de zonas alrededor del mundo han implicado no solo beneficios para la salud y el ambiente, sino importantes réditos comerciales por la concentración de personas en la respectiva zona.

**3.3.** Preverán la creación de zonas de emisiones bajas, a las cuales solo podrán acceder, además de los referidos en el artículo anterior, quienes se desplacen en transporte público, siempre y cuando este sea respetuoso de las normas que lo regulan y funcione con combustibles limpios del mercado nacional.

**3.4.** Incorporarán un plan de parqueaderos, el cual deberá tener como uno de sus pilares fundamentales fomentar la intermodalidad en los desplazamientos el respectivo distrito o municipio. Para generar modelos de desplazamiento como los esbozados en el numeral 3.1, es preciso que se brinden todas las condiciones necesarias, una de las cuales es tener recintos adecuados para parquear bicicletas o cualquier otro modo de transporte no contaminante que se use.

Finalmente, cuenta con tres párrafos con el siguiente contenido:

– Las autoridades coordinarán operativos especiales a la hora de ingreso y salida de los colegios, con miras a propender por la seguridad y guía de los niños, para lo cual, incluso, podrán restringir el tráfico vehicular si así lo consideran pertinente. Es absolutamente necesario que los niños y niñas puedan transitar de manera segura hacia sus colegios. Una manera de lograrlo es generando condiciones para que lo hagan en modos alternativos de transporte sin que ello se constituya en un riesgo para sus vidas.

– Procurando que se cumpla con los términos que tienen los distritos y municipios para realizar o adaptar sus planes de movilidad, propone un término máximo de 1 año para que los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial fijen las condiciones de las vías a que hace referencia el numeral 3.1.

– Modifica lo previsto en el proyecto en cuanto a la no obligatoriedad del uso del casco de seguridad en zonas sin tráfico vehicular. Si bien la medida propuesta buscaba generar condiciones asequibles a quienes tienen bajos recursos para que puedan transitar en estas zonas, en donde los riesgos a la integridad física son relativamente bajos, consideramos prudente que el casco sea obligatorio para menores de edad, a quienes se debe proteger en cualquier circunstancia; para las demás personas, será facultativo de la autoridad local determinar la obligatoriedad o no del casco, para lo cual deberá tener en cuenta las condiciones especiales de su distrito o municipio.

**Texto propuesto como artículo 3°:**

**Artículo 3°.** *Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo anterior, a más tardar dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, los distritos y municipios obligados a adoptar planes de ordenamiento territorial deberán incorporar dentro de los mismos planes de movilidad, o ajustar los existentes, con los siguientes parámetros mínimos:*

1. *Procurarán el tránsito peatonal y/o en bicicleta u otros medios no contaminantes, de manera articulada, a lo largo y ancho del distrito o municipio. Igualmente, procurarán que las niñas, niños, mayores adultos, y personas con limitaciones, puedan acceder a la red vial y transitar por la misma en condiciones adecuadas.*

*Para el efecto, de conformidad con los lineamientos mínimos que señalen los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las características que tendrán las nuevas vías en los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, en las cuales se deberá dar especial preponderancia a los modos alternativos de transporte y al tránsito seguro de las niñas, niños y demás personas indicadas en el inciso anterior.*

2. *Crearán zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.*

3. *Crearán zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios.*

4. *Se incorporará un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.*

**Parágrafo 1°.** *Como herramienta adicional a lo previsto en el numeral 3.1 para el tránsito seguro de niñas, niños y adolescentes, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.*

**Parágrafo 2°.** *Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de las vías a que hace referencia el numeral 3.1., para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.*

**Parágrafo 3°.** *Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclomotoros, ciclovías y zonas de tránsito exclusivo de peatones y ciclistas. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.*

**Artículo 4°.** *Se prevé que el Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, determine un procedimiento, cualquiera que este sea, de identificación de los vehículos que funcionen con combustibles limpios. Se modifica la propuesta original del proyecto en el sentido en que no será necesario*

*que la identificación sea una calcomanía o cualquier elemento visible.*

*El objeto de esta medida es que pueda haber por parte de las autoridades locales un trato preferencial a este tipo de vehículos, por ejemplo, en los sitios a los que pueden acceder o las horas a las que pueden circular.*

**Texto propuesto como artículo 4°:**

**Artículo 4°.** *El Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos y motocicletas de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial que funcionen con combustibles limpios.*

*Estos vehículos podrán ser objeto de beneficios en cuanto a la frecuencia en su circulación, los lugares a los que pueden acceder, así como de los demás beneficios que determinen las autoridades locales.*

**Artículo 5°.** *En concordancia con los objetivos del proyecto de ley en cuanto a fomentar el uso del transporte público eficiente en su gestión operativa, así como ambientalmente, se busca que en el futuro, cualquier habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación del servicio público de transporte se haga bajo el entendido que los vehículos vinculados funcionarán con combustibles limpios. Igualmente se prevé la necesidad que, en el futuro, la reposición de vehículos de transporte público se haga por vehículos que funcionen con combustibles limpios.*

*Se morigerará la propuesta original del proyecto, en la medida en que esta medida se exigirá a partir del 1° de enero de 2010 y no del 2008, con el objeto de otorgar un período de transición suficiente, pero además se prevé que si el Ministerio de Transporte determina para esa fecha que las condiciones del mercado hacen imposible o excesivamente oneroso el cumplimiento de las disposiciones de esta norma, podrá cambiar las condiciones de la misma, teniendo siempre como finalidad la consolidación de un transporte público que funcione con combustibles limpios en su totalidad.*

**Texto propuesto como artículo 5°:**

**Artículo 5°.** *A partir del 1° de enero del año 2010, toda habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros con radio de acción metropolitana, distrital o municipal, se hará bajo el entendido que la totalidad de vehículos vinculados a las mismas funcionará con combustibles limpios. El incumplimiento de esta disposición acarreará la revocatoria inmediata de la habilitación.*

*En todo caso, a partir de la expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios, en los procesos licitatorios para la adjudicación de rutas y frecuencias, se tendrá como uno de los criterios de calificación preponderantes, el hecho que los vehículos vinculados funcionen con combustibles más limpios.*

*A partir del 1° de enero del año 2010, toda reposición que se haga de vehículos vinculados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá hacerse por vehículos que funcionen con combustibles limpios.*

**Parágrafo.** *En todo caso, si para el 1° de enero de 2010 el Ministerio de Transporte determinará mediante acto administrativo debidamente motivado que las condiciones del mercado no hacen posible el cumplimiento de este artículo, o lo hacen excesivamente oneroso, podrá modificar las condiciones del mismo, propendiendo en todo caso, por la consolidación de un parque automotor que funcione con combustibles limpios.*

**Artículo 6°.** *En lo sucesivo, en los procesos licitatorios que se adelanten para la prestación de servicios de transporte masivo, deberá exigirse que la totalidad de vehículos funcionen con*

combustibles limpios. Igualmente, se exige que la reposición de vehículos se haga por aquellos que funcionen con este tipo de combustibles.

**Texto propuesto como artículo 6°:**

*Artículo 6°. En los procesos licitatorios que se adelanten para adjudicar la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, deberá preverse que todos los vehículos que se vinculen para el efecto, incluyendo los que cubrirán las rutas alimentadoras, funcionarán con combustibles limpios.*

*Parágrafo. Los vehículos vinculados al transporte masivo de pasajeros que a la fecha de expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios no funcionen con alguno de los mismos, deberán ser reemplazados por vehículos que funcionen con este tipo de combustibles, cuando sean objeto de reposición por el cumplimiento del término de su vida útil.*

**3.2. Algunas disposiciones sobre gestión ambiental**

En este segundo capítulo, que correspondía al tercer capítulo en el proyecto bajo estudio, se indican algunas pautas sobre gestión ambiental. En este proyecto se toca el tema, como quiera que, como ya se ha dicho en repetidas ocasiones, una de las principales causas de contaminación atmosférica en las ciudades, es la producida por las fuentes móviles. Normas de gran relevancia sobre este particular son el Código de Recursos Naturales no Renovables, la Ley 99 de 1993 y el Decreto 948 de 1995 con sus modificaciones.

No obstante la prolija normatividad que hay sobre calidad del aire, en la actualidad hay 2 temas relacionados con el mismo que deben ser desarrolladas de manera urgente:

– Información a la ciudadanía, elemento fundamental si en realidad queremos mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades.

– Estados de prevención, alerta o emergencia. En efecto, si bien están previstos en la norma como situaciones en las cuales la excesiva concentración de contaminantes ameritan que se tomen medidas urgentes para conjurar la situación, en nuestro país es una herramienta que no ha sido empleada ni una sola vez, entre otras cosas, porque no ha sido regulado el término de exposición a sustancias contaminantes que se considera riesgoso para la salud, así como el protocolo que se debe seguir para declarar el estado de alerta, y el que se debe seguir durante su declaratoria. Las autoridades ambientales han entendido que ante la ausencia de esta reglamentación, no están autorizadas para declarar uno de estos estados y por ende, no pueden tomar las medidas especiales que desde 1995 se les autorizó para tomar en estos casos.

Antes de entrar en el análisis de cada uno de los artículos previstos en este capítulo, manifestamos que los ponentes consideramos que este tema no debe ser de aplicación exclusiva de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial. En efecto, el mismo protocolo para declarar un estado de alerta deberá determinarse para todas las autoridades ambientales, quienes en virtud del principio de rigor subsidiario podrán hacerlo aún más exigente; aplicar esto sólo para ciertos municipios y distritos tendría el efecto negativo consistente en que una autoridad ambiental podría tener bajo su jurisdicción municipios en los que podría declarar estados de alerta y en otros no, generando caos al interior de las mismas.

Por lo anterior, también se modifica el título del capítulo de “divulgación de la gestión ambiental en los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial” a “algunas disposiciones sobre gestión ambiental”

Los artículos propuestos son los siguientes:

**Artículo 7°.** Se establece que en un período máximo de 2 años a partir de la promulgación de la ley, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, regulará todo lo relativo a la declaración de los niveles de prevención, alerta o emergencia,

incluyendo los períodos de exposición que se consideran se pueden constituir en una amenaza para la salud, así como los procedimientos que se deben seguir para hacer la declaración, durante y después de la declaración.

**Texto propuesto como artículo 7°:**

*Artículo 7°. Dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, regulará todo lo relativo a las declaratorias de los niveles de prevención, alerta o emergencia, por parte de las autoridades ambientales, incluyendo los tiempos de exposición mediante los cuales se considerará que existe una grave amenaza a la salud, los procedimientos que deberán seguir las autoridades ambientales para declarar alguno de los estados de emergencia ambiental, los que deberán observar durante y después de los mismos.*

**Artículo 8°.** Obliga a regular la forma como la información disponible sobre la calidad del aire deberá ser informada a los habitantes del respectivo distrito o municipio; igualmente, será preciso dar a conocer los instrumentos de planificación ambiental aplicables, los niveles de cumplimiento de los mismos, y las estrategias que se tomarán en lo sucesivo para corregir esa situación.

**Texto propuesto como artículo 8°:**

*Artículo 8°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial regulará la forma en que las autoridades ambientales deberán divulgar a la población de los distritos o municipios del país, los resultados obtenidos como consecuencia del monitoreo de la calidad del aire. La información deberá ser divulgada oportunamente y de manera eficaz, sin perjuicio de los eventos en los que el Ministerio determine que la divulgación podrá diferirse en el tiempo.*

*Se deberá dar especial relevancia a que la declaración del nivel de prevención, alerta o emergencia, sea conocida oportunamente por los habitantes del respectivo distrito o municipio, junto con las medidas que se han tomado para conjurar el respectivo episodio ambiental.*

*Igualmente, regulará la manera en que deberá darse a conocer a los habitantes de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial los instrumentos de planificación ambiental que son aplicables a su respectivo distrito o municipio, así como los niveles de cumplimiento de los mismos, las causas del cumplimiento o incumplimiento, y los correctivos que se tomarán en el nuevo instrumento de planificación.*

**Artículo 9°.** Se prevé que una de las medidas que deberá ser tomada al momento de declarar uno de los estados de prevención, alerta o emergencia, es la restricción de la circulación de los vehículos que no funcionen con combustibles limpios, salvo que sea evidente que el episodio ambiental nada tiene que ver con la contaminación producida por fuentes móviles, evento en el cual resultaría nugatorio tomar medida semejante. Esto complementa las facultades que el Decreto 948 de 1995 otorga a las autoridades ambientales frente a la declaratoria de uno de los estados de prevención, alerta o emergencia.

**Texto propuesto como artículo 9°:**

*Artículo 9°. Sin perjuicio de las demás medidas a que haya lugar, cuando de conformidad con las normas sobre calidad del aire se declare en un área determinada de un distrito o municipio con plan de ordenamiento territorial, el nivel de prevención, alerta o emergencia, se restringirá o prohibirá inmediatamente la circulación de vehículos de transporte público o privado que no funcionen con combustibles limpios en el área objeto de la declaración, salvo que sea manifiesto que las fuentes móviles no tienen incidencia relevante en el respectivo episodio ambiental.*

**Parágrafo.** *La aplicación de lo dispuesto en este artículo estará sujeta a que previamente hayan sido identificados los vehículos que funcionen con combustibles limpios, de conformidad con lo previsto en el artículo 4° de este proyecto.*

El artículo 10 es eliminado, por considerar que el principio de rigor subsidiario ha sido consagrado de manera perentoria y general en la Ley 99 de 1993.

### Proposición

En los anteriores términos, ponemos a su consideración el siguiente texto definitivo propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 353 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

*Sergio Diazgranados, Ponente Coordinador; César Negret, José Albeiro Mejía, Muriel Benito, Ponentes.*

### TEXTO DEFINITIVO

#### PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 353 DE 2005 CAMARA

*por medio del cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.*

#### CAPITULO I

##### Movilidad sostenible en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial

Artículo 1°. En los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial se deberá dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros modos no contaminantes, así como en transporte público, siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios. Igualmente, procurarán la integración de estos esquemas de movilidad a nivel intermunicipal, metropolitano y regional.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de la Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente.

Artículo 2°. Una de las determinantes de todos los planes de ordenamiento territorial en todos los distritos y municipios obligados a elaborarlos, será la consolidación de los modos alternativos de transporte como principal herramienta de movilidad.

Artículo 3°. Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo anterior, a más tardar dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, los distritos y municipios obligados a adoptar planes de ordenamiento territorial deberán incorporar dentro de los mismos planes de movilidad, o ajustar los existentes, con los siguientes parámetros mínimos:

1. Procurarán el tránsito peatonal y/o en bicicleta u otros medios no contaminantes, de manera articulada, a lo largo y ancho del distrito o municipio. Igualmente, procurarán que las niñas, niños, mayores adultos, y personas con limitaciones, puedan acceder a la red vial y transitar por la misma en condiciones adecuadas.

Para el efecto, de conformidad con los lineamientos mínimos que señalen los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las características que tendrán las nuevas vías en los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial, en las cuales se deberá dar especial preponderancia a los modos alternativos de transporte y al tránsito seguro de las niñas, niños y demás personas indicadas en el inciso anterior.

2. Crearán zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

3. Crearán zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios.

4. Se incorporará un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Parágrafo 1°. Como herramienta adicional a lo previsto en el numeral 3.1 para el tránsito seguro de niñas, niños y adolescentes, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en su desplazamiento. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.

Parágrafo 2°. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de las vías a que hace referencia el numeral 3.1., para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.

Parágrafo 3°. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas, ciclovías y zonas de tránsito exclusivo de peatones y ciclistas. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

Artículo 4°. El Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos y motocicletas de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial que funcionen con combustibles limpios.

Estos vehículos podrán ser objeto de beneficios en cuanto a la frecuencia en su circulación, los lugares a los que pueden acceder, así como de los demás beneficios que determinen las autoridades locales.

Artículo 5°. A partir del 1° de enero del año 2010, toda habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros con radio de acción metropolitana, distrital o municipal, se hará bajo el entendido que la totalidad de vehículos vinculados a las mismas funcionará con combustibles limpios. El incumplimiento de esta disposición acarreará la revocatoria inmediata de la habilitación.

En todo caso, a partir de la expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios, en los procesos licitatorios para la adjudicación de rutas y frecuencias, se tendrá como uno de los criterios de calificación preponderantes, el hecho que los vehículos vinculados funcionen con combustibles más limpios.

A partir del 1° de enero del año 2010, toda reposición que se haga de vehículos vinculados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá hacerse por vehículos que funcionen con combustibles limpios.

Parágrafo. En todo caso, si para el 1° de enero de 2010 el Ministerio de Transporte determinará mediante acto administrativo debidamente motivado que las condiciones del mercado no hacen posible el cumplimiento de este artículo, o lo hacen excesivamente oneroso, podrá modificar las condiciones del mismo, propendiendo en todo caso, por la consolidación de un parque automotor que funcione con combustibles limpios.

Artículo 6°. En los procesos licitatorios que se adelanten para adjudicar la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, deberá preverse que todos los vehículos que se vinculen para el efecto, incluyendo los que cubrirán las rutas alimentadoras, funcionarán con combustibles limpios.

Parágrafo. Los vehículos vinculados al transporte masivo de pasajeros que a la fecha de expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios no funcionen con alguno de los mismos, deberán ser reemplazados por vehículos que funcionen con este tipo de combustibles, cuando sean objeto de reposición por el cumplimiento del término de su vida útil.

CAPITULO II

**Algunas disposiciones sobre gestión ambiental**

Artículo 7°. Dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentará todo lo relativo a las declaratorias de los niveles de prevención, alerta o emergencia, por parte de las autoridades ambientales, incluyendo los tiempos de exposición mediante los cuales se considerará que existe una grave amenaza a la salud, los procedimientos que deberán seguir las autoridades ambientales para declarar alguno de los estados de emergencia ambiental, los que deberán observar durante y después de los mismos.

Artículo 8°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial regulará la forma en que las autoridades ambientales deberán divulgar a la población de los distritos o municipios del país, los resultados obtenidos como consecuencia del monitoreo de la calidad del aire. La información deberá ser divulgada oportunamente y de manera eficaz, sin perjuicio de los eventos en los que el Ministerio determine que la divulgación podrá diferirse en el tiempo.

Se deberá dar especial relevancia a que la declaración del nivel de prevención, alerta o emergencia, sea conocida oportunamente por los habitantes del respectivo distrito o municipio, junto con las medidas que se han tomado para conjurar el respectivo episodio ambiental.

Igualmente, regulará la manera en que deberá darse a conocer a los habitantes de los distritos y municipios con planes de ordenamiento

territorial los instrumentos de planificación ambiental que son aplicables a su respectivo distrito o municipio, así como los niveles de cumplimiento de los mismos, las causas del cumplimiento o incumplimiento, y los correctivos que se tomarán en el nuevo instrumento de planificación.

Artículo 9°. Sin perjuicio de las demás medidas a que haya lugar, cuando de conformidad con las normas sobre calidad del aire se declare en un área determinada de un distrito o municipio con plan de ordenamiento territorial, el nivel de prevención, alerta o emergencia, se restringirá o prohibirá inmediatamente la circulación de vehículos de transporte público o privado que no funcionen con combustibles limpios en el área objeto de la declaración, salvo que sea manifiesto que las fuentes móviles no tienen incidencia relevante en el respectivo episodio ambiental..

Parágrafo. La aplicación de lo dispuesto en este artículo estará sujeta a que previamente hayan sido identificados los vehículos que funcionen con combustibles limpios, de conformidad con lo previsto en el artículo 4° de este proyecto.

Artículo 10. La presente ley rige a partir de su promulgación  
Cordialmente,

*Sergio Diazgranados*, Ponente Coordinador; *César Negret*, *José Albeiro Mejía*, *Muriel Benito*, Ponentes.

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 311-Miércoles 1° de junio de 2005  
CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Informe de Ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 239 de 2004 Cámara, por medio de la cual se modifican y se aumentan las penas de los delitos contemplados en los artículos 208 y 209 del Código Penal y se dictan otras disposiciones. ....	1
Ponencia para primer debate Pliego de modificaciones y Texto definitivo al Proyecto de ley número 319 de 2005 Cámara, por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble. ....	2
Informe de Ponencia para primer debate y Texto definitivo propuesto al Proyecto de ley número 353 de 2005 Cámara, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. ....	6