



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 288

Bogotá, D. C., viernes 11 de agosto de 2006

EDICION DE 4 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

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 060 DE 2006 CAMARA

por medio del cual la ciudad de Buenaventura se organiza como Distrito Especial Industrial, Portuario y Biodiverso.

Bogotá, D. C., 8 de agosto de 2006

Doctor

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Cordial saludo:

Me permito radicar para su consideración, el Proyecto de Acto Legislativo *“por medio del cual la ciudad de Buenaventura se Organiza como Distrito Especial, Industrial, Portuario y Biodiverso”*. Este acto legislativo pretende adicionar el artículo 356 de la Constitución Política, modificado por los actos Legislativos 01 de 1993 y 01 de 2001.

Conforme a la técnica legislativa se requiere de la presentación de este Proyecto de Acto Legislativo mínimo con la firma de 10 congresistas de acuerdo al artículo 223 de la Ley 5ª de 1992.

Con los antecedentes históricos legales y constitucionales que erigieron a las ciudades de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Bogotá, en Distritos Especiales y Capital. En lo pertinente a la distribución de recursos y de las competencias conforme al mismo artículo 356 de la Constitución, modificado por los precitados actos legislativos será a iniciativa del Gobierno, la fijación de los servicios a cargo del Distrito a través del Sistema General de Participaciones establecido mediante acto legislativo.

Como es de nuestro conocimiento está próxima a ser presentada por el Gobierno Nacional y será esta la oportunidad para implementar lo concerniente a recursos y competencias del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Buenaventura.

Al igual que lo relacionado con las regalías portuarias que debe estar consignado en la legislación de la fijación de las políticas fiscales y económicas.

Agradezco su atención y apoyo.

Atentamente,

Heriberto Sanabria Astudillo,
Congresista Vallecaucano.

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 060 DE 2006 CAMARA

por medio del cual la ciudad de Buenaventura se organiza como Distrito Especial Industrial, Portuario y Biodiverso.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. <ADICIONA>. Adiciónese, el siguiente párrafo, al artículo 356 de la Constitución Política – Modificado. Acto Legislativo 1 de 1993, artículo 2º. Modificado. Acto Legislativo 1 de 2001, artículo 2º.

La ciudad de Buenaventura se organiza como Distrito Especial, Industrial, Portuario y Biodiverso. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las disposiciones dispuestas para los municipios.

Parágrafo. Son Distritos Turísticos y Culturales el de Cartagena de Indias y el de Santa Marta. Son Distritos Especiales, Industriales y Portuarios los de Barranquilla y Buenaventura.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Congresistas:

El presente proyecto de acto legislativo tiene como objetivo principal, formar a la ciudad de Buenaventura en Distrito Especial, Industrial, Portuario y Biodiverso; ya que a pesar de contar con una excelente localización geoestratégica y buenas condiciones de mercado para convertirse en un importante centro o polo de desarrollo portuario, logístico e industrial adolece de la falta de suficiente y adecuada infraestructura económica para tal fin. Razón por la cual debe explorar las diversas posibilidades que le

brindan los instrumentos del presente proyecto de acto legislativo, reformando su régimen político, fiscal y administrativo todo lo anterior conlleva como resultado al mejoramiento de su infraestructura urbana, su sistema vial, redes de servicios públicos y en general instalaciones para garantizar el adecuado funcionamiento de los diferentes modos de transporte, a fin de atraer y generar nuevas inversiones, fomentar la concurrencia de capital privado y estimular la exportación de bienes y servicios producidos en el territorio; incentivar el aumento de las fuentes de empleo como condición para incrementar el ingreso y disminuir la pobreza en la región.

De conformidad con lo dispuesto en el Acto Legislativo 01 de 2001 y la Ley Orgánica 715 de 2001, por medio de la cual se crea el Sistema General de Participaciones que está constituido con los recursos que la Nación transfiere por mandato de la Constitución Nacional artículo 356-357 de la C. N., a las entidades territoriales para la financiación de los servicios cuya competencia se les asigna en las disposiciones anteriormente mencionadas.

Marco legal

- Ley 89 de 1990; Resguardos indígenas.
- Ley 185 de 1959; la Nación cede a Buenaventura los terrenos ubicados en el sector continental, terrenos cedidos a perpetuidad del municipio, del estero del piñal hasta el estero de mondomo en la carretera Simón Bolívar, y entre el estero de San Antonio y la zona reservada de la línea férrea.
- Ley 21 de 1958; crea las juntas de acción comunal, en los diferentes barrios, veredas y corregimientos del municipio.
- Ley 11 de 1986; división territorial de comunas y corregimientos, crea la elección popular para los miembros de las juntas de acción comunal.
- Decreto-ley 2324 de 1984; playas, terrenos de bajamar y las aguas marítimas son bienes de uso público, intransferibles a cualquier particular.
- Ley 55 de 1956; la Nación le cede a la gobernación del Valle en el municipio de Buenaventura terrenos baldíos; hoy Ladrilleros y Juanchaco. Declara de utilidad pública y de interés social la construcción de un balneario en la playa o barra de ladrilleros, jurisdicción del municipio de Buenaventura con la condición, que su nombre será balneario del pacífico.

- Ley 70 de 1993; ley de comunidades negras reglamentado en el artículo transitorio 55 de la Constitución Nacional, reconoce la existencia de la raza y le da nacimiento a los consejos comunitarios a través del Decreto Reglamentario 1745 de 1995.

Conclusión: Gran parte del territorio del municipio de Buenaventura, son terrenos de bajamar y por lo tanto “bienes de uso público” los grandes asentamientos como el barrio Lleras, Viento Libre, La Playita, San Luis, San Francisco, Santa Fe, y buen sector del resto de los barrios del municipio están sobre bienes de uso público y en consecuencia a las personas que los habitan no se les puede dar título de propiedad, además son zonas de alto riesgo ambiental y físico.

Todo lo anterior es motivo de crecientes conflictos entre la Dimar (Dirección General Marítima) y las comunidades que argumentan se les debe reconocer el proceso de recuperación de tierras del mar que hace más de 50 años viene adelantando la morfología de la ciudad. Con esta ley el alcalde no puede disponer de los bienes de uso público, es decir, del 30% de la población en el territorio urbano ocupado, porque quienes ordenan el manejo del territorio en el uso público son la Dimar (concesiones marítimas) y la Superintendencia General de Puertos (concesiones portuarias) hecho que deslegitima la gobernabilidad del alcalde.

Cordialmente,

Heriberto Sanabria Astudillo,
Honorable Representante a la Cámara,
Departamento del Valle del Cauca.

Firman,

Ubéimar Delgado Blandón,
(Siguen firma ilegibles).

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 10 de agosto del año 2006 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de Acto Legislativo número 060, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Heriberto Sanabria A.* y otros.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 056 DE 2006 CAMARA

por medio de la cual se toman medidas en materia de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La capacidad transportadora asignada a las empresas de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte y/o las autoridades locales, para prestar servicio de transporte en rutas, horarios, frecuencias y en las zonas de operación establecidas en vehículos homologados por el Ministerio de Transporte, con tal fin, será de propiedad del Estado colombiano.

Artículo 2°. La vida útil de los vehículos destinados para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en todas sus formas y modalidades, será de quince (15) años contados a partir de la fecha de producción del vehículo, debidamente certificada por el productor y/o ensamblador del mismo.

Parágrafo. Exceptúanse los vehículos tipo taxi cuya vida útil será de diez (10) años, los vehículos tipo campero cuya vida útil será establecida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Reposición.* Los propietarios de vehículos tipo bus, buseta o microbús que deseen reponerlos, tendrán que realizarlo dentro de los diez (10) primeros años de vida útil, y en el caso de los taxis dentro de los primeros cinco (5) años de servicio.

Cuando el automotor tipo bus, buseta o microbús supere los diez (10) años de servicio, y para taxis cinco (5), podrá seguir prestando el servicio público hasta cumplir la vida útil establecida en la presente ley, pero el propietario perderá la posibilidad de la reposición del vehículo. Es decir, prestará servicio durante cinco (5) años más, obligándose a chatarrizarlo cumplida su vida útil, sin que pueda hacer uso de la reposición.

Artículo 4°. Los vehículos que a la promulgación de esta ley superen la vida útil establecida en el artículo 2°, siempre que no sobrepasen los 18 años para bus, buseta y colectivo, y para taxi ocho años, podrán seguir prestando el servicio por un tiempo no

mayor de dos años, siempre que el automotor se conserve en óptimas condiciones de comodidad y de seguridad.

Artículo 5°. Los vehículos retirados del servicio, para ser reemplazados por reposición, y los vehículos que cumplan la vida útil no podrán ser utilizados en ninguna otra clase de servicio. Por tanto, sus propietarios están obligados a retirarlos de circulación, y la autoridad de tránsito y transporte, de oficio, procederá a cancelar la respectiva matrícula.

Artículo 6°. Las autoridades locales informarán anualmente al Ministerio de Transporte sobre la cantidad de vehículos requeridos para prestar el servicio, indicando el tipo de vehículo, con fundamento en la necesidad previamente establecida y apoyada en los estudios de que trata la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, para que el Ministerio, una vez analizado el requerimiento, expida acto administrativo donde autorice el número y tipo de vehículos que podrán ingresar, para el año que se solicitó. La autoridad local que no cumpla este requisito no podrá autorizar el ingreso de ningún automotor.

Parágrafo. Todos los municipios informarán anualmente al Ministerio de Transporte sobre la existencia de sobreoferta de vehículos de servicio público, a efectos de que dicho organismo tenga actualizada su base de datos que le permita, en forma oportuna, pronunciarse sobre las solicitudes recibidas.

Artículo 7°. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días contados a partir de la fecha de publicación de esta.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir del día de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial, el artículo 6° de la Ley 105 de diciembre de 1993, la Ley 769 de 2002 y la Ley 903 de 2004.

Atentamente,

Buenaventura León León,

Representante a la Cámara,

Departamento de Cundinamarca.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Al presentar a consideración del honorable Congreso de la República el proyecto de ley se parte, en primer lugar de la previsión contenida en el artículo 365 de la Carta Política, según la cual los servicios públicos se encuentran sometidos al régimen jurídico que establezca la ley, y podrán ser prestados por el Estado directamente o de manera indirecta por particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos dentro de los cuales está el de transporte de pasajeros. Adicionalmente, como lo enseña el numeral 23 del artículo 150 *ibídem*, es función del Congreso de la República expedir las leyes que rigen la prestación de los servicios públicos por lo que se debe atender la relevancia constitucional del transporte como servicio público, y su trascendencia en la vida moderna, en la búsqueda del progreso social y crecimiento económico, al igual que asegurar la prestación eficiente del mismo a todos los habitantes del territorio nacional, salvaguardando la vida y por lo mismo la integridad personal de los asociados.

En este orden, la obligación estatal de protección que se establece de manera genérica en el Preámbulo de la Carta, al señalar que uno de los propósitos de su vigencia es precisamente el de asegurar la vida a los integrantes de la comunidad, y que está desarrollada en diversas normas constitucionales, adquiere una mayor dimensión tratándose de actividades peligrosas, como es el caso del servicio público de transporte de personas en sus modalidades de colectivo e individual, pues en estos eventos corresponde

al Estado proveer todas las condiciones necesarias para que dicha actividad no rebase los límites de riesgo, de por sí implícito en ella.

En las circunstancias actuales, buena parte del parque automotor destinado al tráfico de pasajeros en la modalidad del servicio colectivo (bus, buseta y microbús) e individual (taxi), presenta ostensibles deficiencias de carácter técnico y de seguridad por ser obsoleto, ya que la Ley 105 de 1993 otorgó un tiempo de vida útil excesivo de veinte años y con posibilidad de “repotenciación”, lo que ha hecho que en la práctica vehículos con veinticinco años continúen rodando por las vías transportando pasajeros.

Es cierto, por tanto, que las vidas de los habituales usuarios de este servicio –la mayoría de la población– se hallan en deficientes condiciones de seguridad, salubridad y por lo mismo comprometiéndose la dignidad humana –pilar fundamental de nuestra Carta Política– amén del evidente peligro generado por automotores de por sí desgastados, unido a que en el momento de abordarlos, la persona que necesita el servicio no está en posibilidad de escoger el vehículo al cual accede, ni mucho menos de verificar técnicamente cuál es el estado mecánico, de operación y funcionamiento.

Dentro de la actual coyuntura, operan además importantes razones ecológicas que justifican este proyecto de ley, pues los vehículos que no reúnen las condiciones técnicas adecuadas son altamente contaminantes.

Descendiendo ahora al panorama legal, y en cuanto al ámbito de competencia de las autoridades nacionales y territoriales, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 769 de 2002, entre otras, han desarrollado las pautas constitucionales para que las autoridades locales dentro de sus respectivas jurisdicciones y de acuerdo con la ley, puedan expedir las normas y medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículo, por las vías públicas.

Así, entonces, este proyecto de ley pretende determinar en primer lugar que la capacidad transportadora es de propiedad del Estado y por lo tanto este la establece de acuerdo con las necesidades soportadas por medio de estudios técnicos para obtener una mejor reorganización y funcionamiento del servicio.

En la búsqueda de mayores y mejores condiciones de seguridad, salubridad, y por lo mismo de la dignidad humana, se pretende reducir en cinco años el tiempo de vida útil de los vehículos destinados al transporte de pasajeros, en las modalidades de colectivo e individual y al mismo tiempo establecer la condición para aquellos propietarios que deseen reponer el automotor, efectuarlo antes de los diez años de servicio para buses, busetas y colectivos y cinco años para los taxis.

En aras de no perjudicar a particulares se concede un término de dos años más de explotación económica de los vehículos que a la fecha de expedición de la presente ley superen los quince años de servicio para los buses, busetas y colectivos y de ocho para los taxis, pero en estos casos sin posibilidad de reposición, con lo cual necesariamente se obtiene la disminución de la sobreoferta del parque automotor y por ende se aumentan los tiempos de movilidad en los centros urbanos.

Sobre el específico tema de chatarrización de un vehículo viejo con fines de reposición por uno nuevo, se ha convertido en un negocio en el cual el propietario del vehículo pretende obtener los mayores beneficios económicos, sobre la capacidad transportadora, que a pesar de haberse asignado a cada una de las empresas de transporte se ha convertido, casi en un “derecho adquirido”, estableciendo unos costos exagerados, lo que entraba el proceso de chatarrización.

En el momento en que el Estado retome el manejo y la disposición de las capacidades transportadoras globales, se termina con el problema del mal llamado “cupó”, puesto que quien lo regula no va a ser el mercado, como sucede hoy día, sino las autoridades con base en un estudio que determine su necesidad.

Así, la chatarrización, reposición y en fin la inscripción en el inventario nacional automotor de un vehículo nuevo para el servicio público, debe tener como horizonte la realidad innegable de que se requiere brindar al usuario mejores condiciones de seguridad en sus desplazamientos, y para ello se deben adoptar medidas que permitan:

- Disminuir la sobreoferta de vehículos de transporte público de pasajeros existente en las grandes ciudades del país, que está generando bajos rendimientos a los propietarios y causando deterioro en la malla vial secundaria.

- Brindar mejores condiciones de comodidad y seguridad a los usuarios mediante la disposición o permanencia en el servicio de vehículos con avances tecnológicos que las garanticen.

- Brindar a los propietarios que deseen participar en la explotación económica de la industria del transporte la posibilidad de cambiar equipos por unos nuevos que garanticen la prestación del servicio.

Para lograr estos propósitos este proyecto de ley pretende la disminución de la vida útil del parque automotor público, fijándola en un plazo razonable que encaja dentro de los estándares internacionales de los países que, como el nuestro, se encuentran en vía de desarrollo, brindándole, a la vez, a los propietarios la posibilidad de renovar su equipo, incluso antes de terminar su vida útil, pues es de común ocurrencia que por el deterioro del automotor su propietario desee reemplazarlo por uno nuevo y, paradójicamente, se encuentre frente a la realidad que la normatividad vigente no se lo permite.

Como se observa, el texto del articulado contiene la posibilidad para el propietario que decida en un tiempo razonable chatarrizar el viejo automotor, reponerlo por uno nuevo, en tanto que superado ese límite de diez años para buses, busetas y colectivos, y cinco para taxis, si bien es posible la continuación de la explotación económica durante cinco años más, no se hace acreedor a la reposición del automotor. En suma, salvo situaciones de carácter temporal o transitorio se pretende que como máximo la vida útil de un bus, buseta o microbús no supere los 15 años y para taxis los 10 años, vencidos los cuales se procederá a la cancelación de las correspondientes matrículas y por lo mismo a sacarlos de todo servicio.

Así se busca no solo la disminución de la sobreoferta, sino que, además, se logrará la modernización del parque automotor de las ciudades, evitando la prestación del servicio en unos vehículos cuyos costos de mantenimiento sobrepasan los ingresos, lo que a su vez pone en peligro la integridad de los usuarios.

Estas medidas, aunque parezcan drásticas, son las únicas verdaderamente efectivas para lograr que se acabe la sobreoferta de

equipos que cada día es más grande. Así, ni empresa, ni propietario pueden oponerse a la modernización del parque automotor público y a la disminución necesaria de la capacidad global existente.

El que se preste servicio público de pasajeros, con vehículos de modelos recientes, redundará en beneficios tanto para la comunidad en general y lo que resulta más importante la dignidad humana fin último de nuestra Carta Política.

Se logra además con la aprobación de este proyecto de ley, dar estricto cumplimiento a los principios rectores del transporte, tal como lo establece la Ley 105 de 1993, en lo pertinente a la seguridad.

De igual manera, se garantiza el mejoramiento en las condiciones de seguridad, protección, comodidad y eficiencia en la prestación de este servicio público esencial, de acuerdo con lo determinado por la Ley 336 de 1996.

La autoridad local controla anualmente el número de vehículos que salen del servicio y así no podrán ingresar ni por reposición, pues reponiendo un automotor por otro no se termina con la sobreoferta.

Atentamente,

Buenaventura León León,
Representante a la Cámara,
Departamento de Cundinamarca.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 1º de agosto del año 2006 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 056, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Buenaventura León León*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

CONTENIDO

Gaceta número 288 - Viernes 11 de agosto de 2006
CAMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Proyecto de Acto legislativo número 060 de 2006 Cámara, por medio del cual la ciudad de Buenaventura se organiza como Distrito Especial Industrial, Portuario y Biodiverso..... 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 056 de 2006 Cámara, por medio de la cual se toman medidas en materia de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto..... 2