



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 - N° 329

Bogotá, D. C., Miércoles 30 de agosto de 2006

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 102 DE 2006 SENADO

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 bienes inmuebles.

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

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

a) Que el inmueble sometido a este proceso tenga título o títulos registrados durante un período igual o superior 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 o Promiscuo Municipal, 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.

Artículo 5°. *Requisitos de la demanda.* Toda demanda tendiente a la aplicación del proceso especial previsto en esta ley, deberá cumplir en general con los requisitos señalados por el artículo 75 del Código de Procedimiento Civil y, específicamente, los siguientes:

a) La designación del Juez a quien se dirija;

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

c) El nombre y la 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 anexarse 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.

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 ni 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 geomorfológica 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 8º. *Admisión de la demanda y notificaciones.* Presentada la demanda el Juez la calificará y determinará mediante auto 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 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 existen, 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 9º. *Diligencia de inspección.* Cumplido el trámite precedente y dentro de los diez (10) días siguientes, el Juez correspondiente fijará el día y la hora en que se practicará la diligencia de inspección, cuyas expensas y honorarios asumirá el demandante.

Si llegados el día y hora fijados para la diligencia el demandante no se presenta o no suministra los medios necesarios para practicarla, 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 las evaluará y determinará si se fija nueva fecha y hora o se archiva la actuación. En caso de no encontrar razones justificativas, el Juez 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 1º. Si por alguna circunstancia el Juez que practica la diligencia no pudiere 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.

Parágrafo 2º. 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, 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 3º. 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. *Oposición.* Como oposición a las pretensiones del demandante, sólo 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 9º de esta ley. Si la oposición se formula el Juez 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 las pretensiones no se pudiere presentar a la diligencia de inspección, el Juez dentro de los cinco (5) días siguientes a esta, convocará la audiencia especial para valorar pruebas, y llamará a conciliar.

Artículo 11. *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 proferirá inmediatamente providencia de saneamiento del título o títulos de propiedad, la cual se notificará en estrados.

Artículo 12. *Recursos.* Contra la providencia que ordena el saneamiento de la propiedad, procederá el recurso de apelación ante el Juez Civil del Circuito del Distrito Judicial con competencia en el lugar de localización del inmueble.

Artículo 13. *Honorarios.* Los honorarios del apoderado del demandante serán fijados mediante auto por el Juez y equivaldrán al tres (3%) por ciento 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 los 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 14. *Derechos de registro.* Previa cancelación de los derechos de registro que se liquidarán como acta 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 15. *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 16. *Vigencia.* Esta ley empieza a regir seis meses después de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Eduardo Enríquez Maya.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Código Civil, en el artículo 669, define el dominio o la propiedad como el derecho real en una cosa para que la persona pueda usarla, gozar y disponer de ella no siendo contra la ley o contra derecho ajeno. Y el artículo 762 del mismo estatuto, define la posesión como la tenencia de una cosa acompañada del ánimo de señor y dueño. Entre las dos hay diferencias de fondo y de forma. Al propietario y al poseedor corresponden los derechos tradicionales de usar, gozar y disponer de las cosas, pero al primero la ley le adiciona la titularidad que puede ostentar ante la colectividad para perseguir su derecho y hacerlo respetar, por supuesto siempre y cuando el ejercicio del mismo no vulnere el interés general.

El derecho de propiedad tradicionalmente ha sido concebido como un derecho subjetivo o como una función social. Caracterizadas corrientes del pensamiento se ubican en una u otra posición dependiendo de los fines que ellas otorguen a la propiedad sobre los bienes y dependiendo también de la orientación filosófica y política que defiendan.

El derecho de propiedad desde el derecho romano ha permitido a su titular ejercer las facultades de usar, gozar y disfrutar de los bienes, de modo que pueda satisfacer tanto las necesidades individuales, como también las de su familia. Es parte de la actividad productiva y creadora que puede

desarrollar el ser humano, en la medida en que materialice el resultado de su esfuerzo en algo que utilice en beneficio propio y de los demás.

En la revolución francesa el derecho de propiedad estuvo colocado en el mismo nivel de la libertad y la igualdad, en el entendido de que estos derechos individuales, definidos hoy como derechos fundamentales, necesitan de un medio para hacerse efectivos y ese medio es precisamente la propiedad.

La Constitución de 1886 otorgó a la propiedad el atributo de derecho individual con las limitaciones que le imponían las leyes y el derecho ajeno. Es decir, el titular del derecho podía ponerlo en práctica arbitrariamente como decía el Código Civil, pero respetando siempre las condiciones legales y los intereses de los otros asociados haciendo eco al axioma según el cual mi derecho termina donde empieza el de los demás.

La reforma constitucional de 1936 adicionó al derecho de propiedad la función social, la cual permite entenderlo como un derecho subjetivo sí, pero con vocación de servicio social bajo el supuesto de que el propietario, no solamente tiene los límites emanados de la ley y del derecho de los asociados, sino que debe desarrollar sus derechos como si se tratara de un funcionario público, esto es, con miras a hacer efectivos los fines de la organización estatal. Este fue el sentido que le dio el orientador de la reforma mencionada, el ilustre profesor y político conocido como maestro Echandía.

La Constitución de 1991, en primer lugar, ratificó la función social de la propiedad sumándole la función ecológica, y en segundo, estableció el derecho de acceso a la propiedad en el marco del proceso de democratización de la propiedad. Tanto la función ecológica como la democratización de la propiedad en 15 años de vigencia de la Constitución Política permanecen incólumes, esto es, el Estado no ha creado los suficientes instrumentos para convertir esos anhelos y programas en auténtica realidad.

En el marco del espíritu y texto del artículo 64 de la Constitución Política, este proyecto podría convertirse en un instrumento de democratización de la propiedad, en la medida en que quienes ostentan falsa tradición, podrían sanear sus títulos y disfrutar íntegramente de su derecho de propiedad. Esto es, hacerlo valer a plenitud en desarrollo de sus necesidades y además para que acceda al crédito de las entidades bancarias ofreciendo como garantía precisamente el derecho de propiedad sobre los bienes inmuebles y obtener estos el subsidio a la vivienda de interés social como programa central del gobierno.

La Constitución de 1991 clasifica los derechos en fundamentales, sociales, económicos y culturales, y colectivos y del ambiente. La propiedad no está incluida en el título primero de la Constitución como derecho fundamental, sino que hace parte del título segundo, es decir, de los derechos sociales, económicos y culturales.

Sin embargo, la propiedad está relacionada con varios derechos fundamentales, entre los cuales podrían citarse el reconocimiento de la personalidad jurídica, el libre desarrollo de la personalidad y la vida, e inclusive la vivienda, como se advirtió en precedencia, en tanto el derecho a la propiedad puede reflejar creatividad y es un medio de subsistencia que coadyuva el desarrollo de la propia personalidad.

Nada impide en consecuencia, considerarla como derecho fundamental, por la relación que puede tener con los derechos fundamentales que la Constitución describe como tales y con otros de especial significación. Precisamente, este tratamiento le ha dado la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia.

En razón de la categoría que corresponde al derecho de propiedad y frente a la necesidad de extenderlo, ojalá para todos los colombianos, en aras de materializar el interés general que consagra el artículo 1° de la Constitución Política, el artículo 64 de la misma impone al Estado el deber de promover el acceso progresivo de los trabajadores agrarios a la propiedad de la tierra con el propósito de que cuenten con un instrumento de trabajo útil y eficaz para las actividades que regularmente realizan.

En el derecho colombiano se sigue la teoría del título y el modo en materia de derecho de propiedad de bienes inmuebles. La tradición de estos se realiza con la inscripción de los actos respectivos en las oficinas de registro de instrumentos públicos.

El artículo 7° del Decreto-ley 1250 de 1970 creó una nueva figura en el Derecho de la Propiedad Inmueble en Colombia, al determinar que en las secciones o columnas de las que consta el Folio de Matrícula Inmobiliaria, la sexta se destina a la inscripción de títulos que conlleven la falsa tradición, tales como la enajenación de cosa ajena o la transferencia de derecho incompleto o sin antecedente propio.

Falsa tradición que según el tratadista Miguel Dancur Baldovino, se entiende 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. Esa inscripción se lleva en la sexta columna o sección del folio de matrícula correspondiente.

“*Si yo le digo que le regalo mi automóvil y le doy las llaves o el título de propiedad, todo el mundo tomaría el título de propiedad y no las llaves, porque la propiedad está representada en el título.*”, dice Hernando De Soto, Economista y Presidente del Instituto Libertad y Democracia, quien es considerado por el Presidente Clinton como uno de los mejores economistas del mundo.

Por consiguiente, si el título de que nos habla De Soto es de los que conllevan la falsa tradición, es mejor quedarse con las llaves del carro, porque los títulos con falsa tradición (que son muchísimos en nuestro país), no transfieren propiedad, impidiendo a quien los adquiere efectuar en el caso de bienes inmuebles, actos de señor y dueño en los términos del artículo 669 del Código Civil, tales como englobarlo, segregarlo, gravarlo con hipoteca, darlo en prenda general de acreedores, limitarlo con servidumbres, usufructos, propiedad horizontal, embargarlo, etc. (El documento contiene el cuadro comparativo de matrículas de bienes inmuebles con falsa tradición y total de matrículas inscritas).

Como gran parte de los títulos sobre la propiedad inmueble se encuentran en esta situación, proponemos crear un proceso especial para su saneamiento, no contencioso, que se tramitaría ante los Jueces Civiles o Promiscuos Municipales, siempre y cuando no haya oposición, caso en el cual y después de intentar la conciliación a través de un audiencia especial y no prosperar, el expediente se archivaría y el interesado podrá optar por acudir al proceso de pertenencia ante los Jueces Civiles del Circuito.

Cabe anotar que el conocido proceso de pertenencia conlleva varias dificultades para el interesado. Además de que se tramita ante los juzgados del circuito, el trámite incluye notificaciones y citaciones por edicto que no calan en la agilización de la actuación judicial moderna ni están acordes con el beneficio que se espera tengan los usuarios, contribuyendo a la congestión de asuntos y mora en la decisión de los mismos.

En cambio el proceso que se propone, al ser adelantado por los Jueces Municipales, permite que el usuario tenga acceso a la justicia prontamente 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; su actuar sería rápido recurriendo a la oralidad en su trámite y decisiones, y sus costos muy bajos, pues la inscripción se cobraría como actos sin cuantía y los honorarios del apoderado no superarían el 3% del avalúo catastral del predio.

La oralidad en el trámite de los procesos es una cultura, un principio, una técnica que debe inspirar y aplicarse en los procedimientos judiciales en Colombia, como está ocurriendo con el sistema acusatorio en el sistema penal. Es necesario entonces ponernos a tono con la actualidad que vive el país, a semejanza de los países más avanzados del mundo en esta materia.

Nada mejor para justificar esta aseveración el pensamiento de Lougi Ferrajoli quien hermosamente expresara: “*Un modelo de procedimiento indica siempre un modelo de civilización*”.

Al tener el país un mecanismo para sanear la falsa tradición como el que se propone, tratados internacionales como el TLC, tendrían un gran volumen de inmuebles que serían garantía para las transacciones que en él se llevarán a cabo, y desde el punto de vista de los programas de vivienda que está impulsando el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, desaparecería el obstáculo actual de la titulación falsa o irregular, pues podrían construirse viviendas en los inmuebles que atraviesan esa situación y que llegaría a sanearse debidamente. Es sin duda alguna un provecho palpable y a corto tiempo que haría efectivo otro de los derechos que consagra la Constitución Política de 1991, que es la vivienda digna.

Según el estudio desarrollado en más de 145 países por el Banco Mundial “Doing business in 2005 – eliminando obstáculos al 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 De Soto denomina el “capital muerto”. La solución es sanear los títulos de propiedad con costos en tiempo y dinero, mínimos.

Con ello permitiremos que más colombianos puedan acceder a la propiedad real, tal como lo propuso y ratificó el Presidente Álvaro Uribe Vélez, en su discurso de posesión del pasado 7 de agosto.

En efecto, la propiedad irregular no permite al propietario el ejercicio íntegro de su derecho, pues la adquisición viciada continúa viciada en el nuevo propietario y los distintos actos que el segundo realice no eliminan o purgan la irregularidad. Sencillamente, quien ostenta falsa tradición, cumpliendo los requisitos que se exigen en esta ley, puede elevar su condición de propietario irregular a la condición de propietario legítimo. Dicho con otras palabras, el Estado le abriría un camino al propietario de inmuebles con falsa tradición para que la normalice, y de este modo no haría sino reconocer oficial y legalmente un hecho.

Hagamos de nuestro Estado Social de Derecho, un estado de verdaderos ciudadanos que puedan disfrutar de este calificativo siempre y cuando sean libres y propietarios.

Debemos dejar constancia que este proyecto fue concertado con: Ministerio del Interior y de Justicia, Ministerio de Agricultura, Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Superintendencia de Notariado y Registro, Colegio de Registradores de Instrumentos Públicos, In-coder, Agustín Codazzi, y además el proyecto fue acogido por la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., en el pacto por el Hábitat digno en Bogotá, D. C., celebrada con el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, de fecha 23 de junio de 2005. Hacemos un reconocimiento especial al Colegio de Registradores de Instrumentos Públicos de Colombia, y particularmente a los doctores Carlos Ojeda Jurado, Presidente y Leonardo Calderón, Fiscal de la entidad mencionada, por los aportes en la elaboración de este proyecto de ley.

En fin, una pequeña idea que surgió del seno del Congreso ha ido convirtiéndose en una necesidad colectiva y cuenta con el apoyo decidido del Gobierno Nacional para cumplir con el noble propósito de hacer de *Colombia un país de propietarios*.

Dejamos a consideración del honorable Congreso de la República este proyecto buscando que el aporte de sus miembros lo enriquezca, como también el de la academia, de los institutos consagrados al estudio de estas materias y de todas aquellas personas o entidades que quieran participar en la discusión de tan apasionante tema.

Anexo: Cuadro comparativo de Matrículas de Bienes Inmuebles con falsa tradición y total de Matrículas inscritas.

Atentamente,

Eduardo Enríquez Maya,
Senador de la República.

Anexo: Cuadro comparativo de matrículas de bienes inmuebles con falsa tradición y total de Matrículas inscritas.

CUADRO COMPARATIVO CON MATRICULAS CON FALSA TRADICION Y TOTAL DE MATRICULAS INSCRITAS

OFICINAS	MATRICULAS CON FALSA TRADICIÓN	TOTAL MATRICULAS	PORCENTAJE RELATIVO %
ARAUCA	4.806	45.264	10.62
ARMENIA	69.804	149.408	46.72
BARRANCABERMEJA	20.047	60.073	33.37
BARRANQUILLA	131.665	348.217	37.81
BOGOTA, CENTRO	399.036	770.883	51.76
BOGOTA, NORTE	338.087	688.621	49.10
BOGOTA SUR	233.715	757.550	30.85
BUCARAMANGA	129.089	282.719	45.66
BUGA	26.895	77.515	34.70
CALARCA	10.759	33.313	32.30

OFICINAS	MATRICULAS CON FALSA TRADICIÓN	TOTAL MATRICULAS	PORCENTAJE RELATIVO %
CALI	278.684	684.241	40.73
CAQUEZA	12.012	59.909	20.05
CARTAGENA	61.048	187.490	32.56
CARTAGO	22.095	66.606	33.17
CHAPARRAL	12.258	41.782	29.34
CHIQUINQUIRÁ	25.656	62.221	41.23
CHOCONTA	13.500	41.735	32.35
CIENAGA	5.004	31.802	15.73
CUCUTA	66.890	222.609	30.05
DOSQUEBRADAS	28.587	47.468	60.22
DUITAMA	22.140	70.697	31.32
FACATATIVA	21.245	94.956	22.37
FLORENCIA	12.671	74.167	17.08
FUSAGASUGA	22.464	91.359	24.59
GACHETA	11.339	35.595	31.86
GARZON	8.276	44.018	18.80
GIRARDOT	21.782	62.028	35.12
GIRARDOTA	13.742	51.745	26.56
GUATEQUE	13.429	31.976	42.00
IBAGUÉ	49.265	153.053	32.19
IPIALES	23.258	68.383	34.01
LA DORADA	4.997	25.030	19.96
LA MESA		69.498	0.00
LETICIA		6.098	0.00
MAICAO	1.298	10.761	12.06
MANIZALES	76.292	155.439	49.08
MARINILLA	13.790	97.328	14.17
MEDELLÍN, NORTE	151.668	385.622	39.33
MEDELLÍN, SUR	301.549	616.071	48.95
MELGAR	7.392	38.648	19.13
MOCOA	4.047	47.025	8.61
MONTERIA	16.515	91.117	18.13
NEIVA	47.183	164.440	28.69
OCAÑA	11.642	44.473	26.18
PALMIRA	46.351	126.422	36.66
PAMPLONA	9.810	34.473	28.46
PASTO	56.873	162.786	34.94
PEREIRA	73.688	146.893	50.16
PITALITO		56.824	0.00
POPAYÁN	44.195	142.825	30.94
QUIBDO		19.523	0.00
RAMIRIQUI	23.224	42.335	54.86
RIOHACHA	4.769	40.416	11.80
RIONEGRO	16.251	65.320	24.88
ROLDANILLO	9.592	41.102	23.34
SABANALARGA		42.024	0.00
SAN ANDRES (ISLA)	3.576	22.630	15.80
SAN GIL	12.499	39.323	31.79
SAN MARTIN	5.888	46.196	12.75
SANTA MARTA	23.338	80.184	29.11
SDER. DE QUILICHAO	6.846	41.623	16.45
SINCELEJO	14.807	76.945	19.24
SAN VICENTE DEL CAGUAN		13.636	0.00
SOCORRO	10.999	36.269	30.33
SOGAMOSO	45.979	107.791	42.66
STA. ROSA DE CABAL	10.407	21.319	48.82
TULUA	27.153	91.749	29.59
TUNJA	48.358	132.702	36.44
TUQUERRES	17.082	33.629	50.80
TURBO	11.013	52.359	21.03
UBATE	14.127	56.508	25.00
VALLEDUPAR	22.181	98.914	22.42
VELEZ		54.962	0.00
VILLAVICENCIO	28.198	116.960	32.66
YARUMAL	9.627	49.759	19.35
YOPAL	5.618	53.361	10.53
ZIPAQUIRA	23.050	86.617	26.61
GRAN TOTAL	3.381.120	9.423.332	

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., agosto 25 de 2006

Señora Presidenta:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 102 de 2006 Senado, *por medio de la cual se establece un proceso especial para el saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., agosto 25 de 2006

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

Cúmplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Dilian Francisca Toro Torres.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 2006 SENADO

por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público

terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TITULO I

OBJETO, DEFINICIONES, AMBITO DE APLICACION, AUTORIDADES,

ACCESO AL SERVICIO Y AMBITO DE OPERACION

CAPITULO I

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo, a través de la habilitación de empresas de transporte público terrestre individual de pasajeros en motocarro, mototaxi, mototrailer y tricimóvil.

Artículo 2°. *Definiciones*. Para los efectos de la presente ley se entiende por:

Motocarro. Todo vehículo automotor de chasis monoestructural, de tres (3) ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Tricimóvil. Vehículo de chasis monoestructural de tres (3) ruedas con estabilidad propia, accionado con el esfuerzo del conductor mediante el uso de pedales, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros.

Mototrailer. Motocicleta a la cual se le adapta un remolque (Tráiler) con capacidad para el transporte máximo de dos (2) pasajeros.

Bicitráiler. Bicicleta a la cual se le adapta un remolque (Tráiler) con capacidad para el transporte máximo de dos (2) pasajeros.

Mototaxi. Vehículo automotor de dos ruedas en línea o tres ruedas, con estabilidad propia y capacidad de uno (1) o dos (2) pasajeros; o articulado con minirremolque y capacidad de dos (2) pasajeros.

Plan de Movilidad. Es el instrumento administrativo de planeación del sistema de transporte municipal, distrital o metropolitano, diseñado con base en la oferta y la demanda de servicios de transporte de acuerdo con los contenidos temáticos y técnicos que determine el Ministerio de Transporte, aprobado por el Concejo Municipal a iniciativa del Alcalde, previo concepto favorable del mismo por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Transporte público de carga utilitario*. El servicio público de transporte de mercancías en motocarro constituye en una modalidad del transporte de carga denominada utilitario.

Artículo 4°. *Ambito de aplicación*. Las disposiciones contenidas en la presente ley rigen en los municipios del territorio nacional, siempre y cuando en el Plan de Movilidad local se haya viabilizado la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer, mototaxi, y de mercancías en motocarro.

Artículo 5°. *Autoridades*. La autoridad competente para autorizar y controlar la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi es el alcalde municipal, distrital o metropolitano o, la autoridad en quien estos hayan delegado tal competencia.

CAPITULO II

Acceso al servicio y ámbito de operación

Artículo 6°. *Acceso al servicio*. El número de vehículos para el servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi es el determinado en el Plan de Movilidad de cada municipio. El ingreso a los mencionados servicios se hará a través de concurso público que para tales efectos adelantará la autoridad competente.

Parágrafo 1°. Los términos de referencia para la selección y adjudicación del número de vehículos deberán garantizar a los interesados en la prestación del servicio, entre otros principios, los de transparencia, publicidad, igualdad, objetividad, economía y distribución equitativa de los negocios.

Parágrafo 2°. Las empresas adjudicatarias del derecho a prestar los servicios público de transporte, a los que se refiere la presente ley, solo podrán operar una vez hayan sido habilitadas o autorizadas de conformidad con la presente ley.

Artículo 7°. *Ambito de operación*. Los servicios de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi, solo podrán ser autorizados y prestados dentro del perímetro municipal, distrital o metropolitano.

TITULO II

EL TRANSPORTE DE PASAJEROS
EN MOTOCARRO, TRICIMOVIL, MOTOTRAILER Y MOTOTAXI

CAPITULO III

Habilitación

Artículo 8°. *Habilitación*. El servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi podrá prestarse:

i) A través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los;

ii) propietarios del;

iii) parque automotor sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa, y;

ii) Por las empresas de transporte de pasajeros de radio de acción municipal, distrital o metropolitano habilitadas en sus diferentes modalidades.

Artículo 9°. *Requisitos para la habilitación o para la autorización*. Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi a las que se refiere el numeral i) del artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte. Las del numeral ii) no requerirán de nueva habilitación, pero deberán obtener autorización previa de la autori-

dad competente, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos de operación de este servicio que determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 10. *Vigencia de la habilitación y de la autorización.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación y la autorización, según el caso, será por un término de cuatro (4) años, vencido el cual se podrá renovar previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente.

CAPITULO IV

Prestación del servicio

Artículo 11. *Prestación del servicio.* La prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además, previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

Artículo 12. El parque automotor de las empresas habilitadas o autorizadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros de que trata la presente ley deberá ser nuevo y su permanencia en el servicio será máxima de ocho (8) años; vencido este término el parque deberá ser chatarrizado como requisito previo para la reposición del mismo.

Artículo 13. *Tarifas.* Compete a la autoridad municipal la fijación de las tarifas para la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi las cuales se establecerán con sujeción al respectivo estudio de costos.

CAPITULO V

Régimen de transición

Artículo 14. En los municipios, distritos o áreas metropolitanas del territorio colombiano que a la vigencia de la presente ley se viene prestando el servicio de transporte público de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi la autoridad competente podrá autorizar estos servicios, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

1. Que las motocicletas y bicicletas hayan sido adaptadas como mototrailer y bicitrailer, de acuerdo con las condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de operación que determine el Ministerio de Transporte.

2. Que el motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi cumplan con las condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de operación que determine el Ministerio de Transporte.

3. Que al mototrailer, al motocarro, mototrailer y mototaxi se les haya cambiado de servicio de particular a público, de acuerdo con los requisitos que para estos fines establezca el Ministerio de Transporte.

4. Que el bicitrailer y el tricimóvil hayan sido registrados ante el Organismo de Tránsito en el servicio público, de acuerdo con el reglamento técnico que determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 15. Los vehículos mototrailer, mototaxi, bicitrailer, tricimóvil y motocarro que cumplan con los requisitos técnicos establecidos en el artículo anterior, podrán prestar el servicio de transporte público terrestre alternativo a través de las siguientes personas jurídicas:

1. Empresas unipersonales de transporte que cumplan, con las siguientes condiciones:

- Que la operación del vehículo esté a cargo de su propietario;
- Que al momento de la constitución de la empresa el propietario conductor acredite no tener vinculación laboral alguna;
- Que haya sido autorizada por la autoridad competente.

2. Por empresas de transporte de naturaleza jurídica diferente a las unipersonales, o por cooperativas que tengan por objeto la prestación del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano, autorizadas por la autoridad competente.

Artículo 16. *Requisitos para la autorización.* Son requisitos para la autorización de la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo por parte de las empresas indicadas en el artículo anterior:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte suscrita por el representante legal en la cual conste, el domicilio principal y la dirección de este.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido por la respectiva autoridad competente.

3. Acreditar la propiedad o vinculación, según el caso, del equipo cuyo modelo no podrá tener más de ocho (8) años de fabricación.

4. Certificado de revisión técnico-mecánica vigente del equipo, en donde se haga constar que la adaptación de los mismos se ajusta a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte.

5. Fotocopia del seguro obligatorio SOAT.

6. Acreditar que el propietario conductor asistió y aprobó curso de seguridad vial mínimo de 20 horas, realizado en el organismo de tránsito de la respectiva jurisdicción en donde prestará el servicio, o en un centro de enseñanza legalmente autorizado para ello.

7. Fotocopia de la cédula de ciudadanía y de la licencia para conducción del motocarro, motocicleta o tricimóvil, según el caso, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

8. Fotocopia del certificado de antecedentes judiciales del propietario conductor vigente.

9. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedidas por una compañía de seguros legalmente autorizada en Colombia, en los términos que determine el Ministerio de Transporte en el respectivo reglamento.

10. Declaración extrajudicial ante notario del propietario conductor, donde este manifieste no tener vinculación laboral vigente.

Parágrafo 1°. La autorización para la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo a las empresas que se refiere el artículo anterior, será personal e intransferible.

Parágrafo 2°. Presentada la solicitud de autorización con el lleno de los requisitos establecidos en el presente artículo la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a sesenta (60) días hábiles para resolver.

La autorización se concederá o negará mediante resolución motivada expedida por la autoridad competente, contra la cual solo procederá el recurso de reposición.

Artículo 17. *Vigencia de la autorización.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la autorización tendrá vigencia solo hasta el 31 de diciembre de 2008.

Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero de 2009 la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo de pasajeros en motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi solo podrá efectuarse por las personas jurídicas que se habiliten o sean autorizadas de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 18. *Conductores y licencias para conducir los vehículos autorizados.* Los conductores de los vehículos tipo motocarro, tricimóvil, mototrailer y mototaxi deberán ser propietarios de los mismos y además acreditar licencia de conducción según el tipo de vehículo, así:

Mototrailer. Licencia de motocicleta de primera o segunda categoría según el cilindraje, o su equivalente.

Motocarro. Licencia de conducción de tercera categoría, o su equivalente.

Bicitrailer. Licencia de conducción de primera categoría, o su equivalente.

Tricimóvil. Licencia de conducción de primera categoría, o su equivalente.

Mototaxi. Licencia de motocicleta de primera o segunda categoría según lo reglamentado por el Ministerio de transporte.

Artículo 19. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 14 de la presente ley, autorízase el cambio de servicio de particular a público de motocarros, tricimóviles, mototrailer y mototaxi por el término

de seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento técnico por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 20. *Término del régimen de transición.* El término del régimen de transición previsto en este capítulo será de seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación técnica por el Ministerio de Transporte.

Tiempo durante el cual todos los motocarros, tricimóviles, mototrailers y mototaxis; deberán ajustarse a las exigencias de la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

TITULO III

TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MOTOCARRO

CAPITULO VI

Habilitación

Artículo 21. *Habilitación.* El servicio público de transporte de mercancías en motocarro podrá prestarse:

i) A través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa, y;

ii) Por las empresas de transporte de carga de radio acción Nacional.

Artículo 22. *Requisitos para la habilitación o para la autorización.* Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación del servicio de transporte de mercancías en motocarro a las que se refiere el numeral i) del artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte. Las del numeral ii) no requerirán de nueva habilitación, pero deberán obtener autorización previa de la autoridad local competente, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos de operación de este servicio, que determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 23. *Vigencia de la habilitación y de la autorización.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación y la autorización, según el caso, serán por un término de cuatro (4) años, vencido el cual se podrán renovar previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente.

CAPITULO VII

Prestación del servicio

Artículo 24. *Prestación del servicio.* La prestación del servicio público de transporte de mercancías en motocarro, deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además, previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

Artículo 25. El parque automotor de las empresas habilitadas o autorizadas para la prestación del servicio público de transporte de mercancías de que trata la presente ley deberá ser nuevo y su permanencia en el servicio será máxima de ocho (8) años; vencido este término el parque deberá ser chatarrizado como requisito previo para la reposición del mismo.

Artículo 26. *Tarifas.* Las tarifas del servicio público de transporte de mercancías en motocarro, estarán determinadas por el mercado.

Artículo 27. *Conductores y licencias para conducir.* Los conductores de motocarro para el servicio público de transporte de mercancías deberán ser propietarios de los mismos y además, acreditar licencia de conducción de tercera categoría o su equivalente.

TITULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 28. *Color de los equipos y tarjeta de operación.* Los vehículos que en virtud de esta ley sean autorizados para la prestación del servicio de transporte público de mercancías deberán ser en su totalidad pintados de un color único y para la operación de los mismos se requerirá la obtención ante la autoridad competente de la tarjeta de operación.

Parágrafo. Además del cumplimiento de los requisitos anteriores, los vehículos autorizados para la prestación del servicio público de transporte de mercancías, deberán tener en todo su contorno pintada en color verde una franja horizontal de 20 centímetros de ancho.

Artículo 29. *Facultades protémptore.* Deléguese en el gobierno nacional para que dentro de los tres meses siguientes a la vigencia de la presente ley expida el régimen y procedimiento sancionatorio para la prestación del servicio de transporte público de mercancías en motocarro.

Artículo 30. *Término para reglamentación.* La reglamentación técnica a cargo del Ministerio de Transporte que demande la aplicación de la presente ley, deberá ser expedida dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 31. Excepcionalmente y siempre y cuando el respectivo Plan de Movilidad así lo determine, las empresas de transporte público individual de pasajeros con radio de acción municipal, distrital o metropolitano autorizadas para prestar los servicios de transporte público a los cuales se refiere la presente ley, podrán dentro del programa reposición del parque automotor de las mismas, reponer un vehículo tipo taxi previamente chatarrizado, por una unidad de motocarro nuevo.

En las zonas especiales de frontera y del territorio extracontinental las empresas de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción municipal, distrital y metropolitano autorizadas para los fines de esta ley, podrán dentro de sus programas de reposición de parque automotor reponer por unidades de motocarro de propiedad de la empresa de acuerdo con las equivalencias que establezca el Ministerio de Transporte, su parque automotor.

Artículo 32. Autorízase por el término de seis (6) meses a los Organismos de Tránsito con jurisdicción en las zonas de frontera y de territorio extracontinental, para matricular motocicletas y motocarros usados, conforme al procedimiento que expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 33. Toda modificación de la capacidad vehicular de motocarros, tricimóviles, mototrailers y mototaxis determinada inicialmente en el respectivo Plan de Movilidad, deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Transporte.

Artículo 34. Todo incremento de la capacidad transportadora municipal, distrital y metropolitano para las diferentes modalidades deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Transporte.

Artículo 35. En aquellos municipios que de acuerdo con el respectivo Plan de Movilidad se determine un déficit de vehículos de transporte público de pasajeros o en desarrollo de programas reposición de parque automotor, se podrá autorizar para suplir dicho déficit o reposición, el ingreso de vehículos de servicio público usados de no más de 10 años de edad, siempre y cuando, estos provengan de ciudades en donde se estén desarrollando proyectos de transporte masivo.

Artículo 36. El Ministerio de Transporte podrá autorizar el registro de vehículos usados o el cambio de servicio y transformación de estos, para el desarrollo de programas especiales de transporte.

Artículo 37. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado,

Pedro Nelson Pardo R. y Miguel Angel Rangel S., Representantes a la Cámara, departamento del Guainía; *Oscar Suárez Mira,* Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las crisis económicas y sociales del país, nos comprometen aún más en búsqueda de alternativas y soluciones inmediatas para que la mayoría de habitantes del territorio colombiano puedan acceder a condiciones mínimas de supervivencia y qué mejor manera de retribuirle la confianza depositada a nuestros electores de representarlos en esta importante Corporación legislativa, coadyuvando el cumplimiento, entre otros artículos de nuestra Constitución Política de Colombia:

Artículo 1° “Colombia es un Estado Social de Derecho, ... fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

Artículo 25. “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial modalidad del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

Artículo 26. “Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social...”.

Artículo 38. “Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad”.

Artículo 57. “La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas”.

Artículo 333. “La actividad económica y la iniciativa privada... La empresa como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial...”.

Ahora bien, una de las alternativas que hemos venido observando a lo largo y ancho del territorio Nacional, es el servicio de transporte público terrestre alternativo en la modalidad de mototaxi, motocarro, mototriciclo y tricimóvil como observarán; la expedición reciente del Código Nacional de Tránsito y Transporte, no definió con claridad sobre este servicio en particular, creando una incertidumbre jurídica, que en la órbita del derecho da lugar a una serie de interpretaciones unas válidas, otras no tan válidas y unas que verdaderamente se salen de cualquier contexto hermeneúico de las regulaciones de Tránsito y Transporte.

Ante esta imprecisión jurídica, nos permitimos presentar para consideración y análisis de este importante Órgano Legislativo, los planteamientos generales, con el objeto de esbozar un análisis a fondo de este coyuntural servicio, que hoy por hoy se está convirtiendo en una *problemática social gravísima para el Gobierno Nacional*.

El transporte público terrestre organizado existe entre la cabecera municipal y las áreas rurales, el cual es informal y entre ellos se destaca el servicio prestado por las “motos” y las administraciones municipales no cuentan con las herramientas legales y jurídicas para la autorización de este servicio. Y lo que pretendemos con este proyecto es dotar de herramientas jurídicas para que proceda a la homologación e institucionalización del servicio público en la modalidad de mototaxi en todos aquellos municipios que el Ministerio de Transporte considere necesario, ante la ausencia de un servicio de transporte público eficiente y que se carezca de una logística adecuada para satisfacer esta necesidad.

De la misma manera podemos observar cómo el acceso a algunos municipios. Desde las grandes urbes colombianas, se hace vía aérea, porque no se cuenta con una red vial que permita su comunicación con los municipios circunvecinos y en el mejor de los casos, solo se cuenta con trochas o viejos caminos de herradura que no facilitan la movilización de los vehículos automotores tradicionales; es más, no se cuenta con un parque automotor para la prestación del servicio de transporte urbano organizado, porque no es rentable debido a los costos del flete aéreo para el mantenimiento y adquisición de repuestos para los mismos; no obstante, el transporte de las motocicletas para el servicio que se pretende homologar y/o legalizar, es de mayor acceso a los bolsillos de aquellas familias asociadas.

Los mayores problemas sociales que enfrenta el Estado en estos momentos son; los desplazados, reinsertados, desempleados, delincuencia común, drogadictos, entre otros, y hoy tenemos la gran oportunidad para aliviar, los flagelos mencionados y ello consiste en la eliminación de la PROHIBICION DE LA CIRCULACION DE MOTOTAXIS.

Hoy día estamos hablando de aproximadamente 400.000 mototaxistas, que en promedio económico diario bruto es de \$70.000.00 diarios, los cuales generan unos \$28.000.000.000 de pesos diarios en la economía Nacional, promedio bruto aproximado de \$840.000.000.000 millones de pesos mensuales, cifra considerable para un País en *crisis económica*. Únicamente en los estratos uno, dos y tres.

¿Finalmente quién es el beneficiado? Es sencillo apreciados Congresistas, el Gobierno Nacional, nos preguntáramos entonces, ¿cuáles beneficios? En medio ambiente, preservación de la red vial, impuestos, aportes parafiscales, seguros, empleos directos, empleos indirectos, seguridad, salubridad, es decir una economía permanente, circulante productiva. En el país, la tasa de crecimiento del PIB está entre el 4 y 8% anual, por supuesto, dicho crecimiento no se debe únicamente a este fenómeno, pero creemos que la homologación del uso del mototaxi sí contribuye a dinamizar la economía y lo más importante la estabilidad de la misma y si no legítimos al respecto, nuestro gran interrogante es ¿En un par de años, qué vamos a hacer para laborales a los más de 1.200.000. Mototaxistas? Cifra considerable, ¿verdad? Sin contar además con los empleos directos e indirectos involucrados con la fabricación, reparación y mantenimiento.

Por lógicas razones se afectaría algunos pocos vehículos del transporte organizado, pero la generación de alternativas labores superaría todas las expectativas esperadas de las diferentes entidades oficiales como empresas privadas del país. **¿Cuántos desplazados, reinsertados, desempleados, delinquentes, drogadictos y demás, realizarían esta actividad lícita, honesta y digna, dejando de ser una carga para la sociedad colombiana?**

EL EJERCICIO DE LA LIBERTAD

Las personas que utilizan el servicio de mototaxi tienen constitucionalmente libertad para decidir su forma de movilizarse; no se les puede imponer un estilo forzoso de vida o de transporte. El artículo 24 de nuestra Carta Política reza: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional;”, y el numeral 1 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 consagra el derecho del usuario a “¿transportarse a través del medio y modo que escoja, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad?”. Por eso, salvo en un estado totalitario, no se puede coaccionar a la población para evitar que se desplace en un medio de transporte que ella misma elige y utiliza, porque la necesidad lo impone, con el vano argumento de la accidentalidad o el peligro al que pudiera estar expuesta, porque las personas, como ciudadanos autónomos, están en capacidad de decidir cómo desplazarse y, más aún, si las estadísticas de accidentalidad no justifican tal prohibición. Este argumento es improcedente porque, si de prevenir accidentes se trata, entonces deben prohibirse también el consumo de alcohol o el porte de armas en el país, dos factores peligrosos y siempre involucrados, y en mayor número, en accidentes y en estadísticas de violencia. ¿Y qué decir de la violencia intrafamiliar! en la que las estadísticas muestran cifras de un 20% de mujeres maltratadas por sus compañeros, o de 2.000.000 de niños maltratados en Colombia, 870.000 en forma grave, en muchos casos, ¡bajo el efecto del alcohol! ¿No será que estamos resolviendo el problema que no es? ¿No será que los intereses particulares de algunos sectores están distraendo la atención del Ministerio de Transporte y de otros estamentos con miras a evitar la legalización de este novedoso y complementario medio de transporte?

REDUCCION DE LA ACCIDENTALIDAD

Miremos en mayor detalle la verdadera dimensión de la accidentalidad de las motocicletas. Según las cifras del Fondo de Prevención Vial (www.fonprevial.gov), el número de conductores heridos en motocicletas ha disminuido desde 1998, año en el que se reportaron 15.255, a 5.988 en el 2003 (61% menos). Esta disminución es aún mayor si se tiene en cuenta que en 1998 el parque de motocicletas era de 1.128.848, y en el 2003, de 1.449.523, de donde se tiene que el número de accidentes por moto disminuyó en un ¡70%! Otro tanto sucede en términos de muertes de conductores de motocicleta cuyos índices correspondientes son: 1.738 en 1998 vs. 923 en el 2003, para una disminución total, ajustada por el crecimiento en el parque de motocicletas de un 59%. Esto significa que a pesar de haber un mayor número de motocicletas, sus usuarios han mejorado los hábitos de conducción y protección, y se desvirtúa el argumento de que el mototaxi ha generado más muertes en motocicleta.

ACCIDENTALIDAD DE LOS AUTOMOVILES VS. LAS MOTOCICLETAS

Al comparar la accidentalidad de los vehículos de 4 o más ruedas con la de las motos, teniendo en cuenta el número de vehículos y de accidentes reportados, las estadísticas no soportan la premisa de una mayor accidentalidad para las motocicletas.

• Al 2003 existía aproximadamente 1 moto por cada 1,86 vehículos de 4 o más ruedas.

• Según datos del Fondo de Prevención Vial, en el 2003 ocurrieron en total 209,904 accidentes de tránsito. Las cifras indican que en el mismo año, por cada accidente en moto (10.3% del total de los accidentes: 21,660) se contabilizaron 8,13 accidentes en vehículos de 4 o más ruedas (83,7% del total de los accidentes: 175,689).

• Para que las tasas de accidentalidad fuesen iguales -en proporción al parque automotor de cada tipo de vehículo- debería existir sólo un accidente en moto por cada 1,86 accidentes en vehículos de 4 o más ruedas.

• Sin embargo, como la accidentalidad reportada en los *vehículos* de 4 o más ruedas es 8,13 veces mayor, esto equivale a decir, al ajustarla por la proporción de cada tipo de vehículo, que los accidentes de vehículos de 4 o más ruedas son 4,37 veces mayores que los de las motocicletas.

En cuanto al número de muertes ocasionadas por vehículos automotores de 4 o más ruedas, este es proporcionalmente mayor que el número de muertes ocasionadas por motocicletas.

• Según cifras oficiales de las ensambladoras e importadoras de vehículos, durante el 2003 circulaban en Colombia aproximadamente 2.700.000 vehículos de 4 o más ruedas y 1.449.523 motocicletas.

• En ese año el número de muertes causadas por vehículos de 4 o más ruedas fue de 2.943 (incluidos peatones arrollados, pasajeros y conductores muertos, más un 90% asumido de las muertes de ciclistas), lo que arroja un total de 109 muertos por cada 100.000 vehículos de 4 o más ruedas.

• En comparación con lo anterior, el número de muertes causadas por motocicletas en 2003 fue de 1.469 (incluidos peatones arrollados, pasajeros, conductores muertos y el 10% asumido de las muertes de ciclistas), lo que arroja un total de 101 muertos por cada 100.000 motocicletas.

• Por lo tanto, por cada 100.000 vehículos de cada tipo, la accidentalidad de las motocicletas es 7% menor que la de los vehículos de 4 o más ruedas.

Esta cifra deja sin piso los argumentos que sostienen que el transporte en motocicleta genera una mortalidad desproporcionadamente mayor que la del transporte en vehículos de 4 o más ruedas.

• No sobra decir que Estadísticas de la RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) en España, indican que el 67% de los accidentes motociclisticos son culpa del conductor del automóvil.

ANTECEDENTES EN COLOMBIA

Ley 105 de 1993. Uno de los principios generales allí consagrados, “*es que el usuario pueda transportarse a través del medio de transporte que escoja, siempre que esté en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad*” (página 13).

En el año 2003, 9 de abril, en la ciudad de Montería-Córdoba, se reunieron entre otros: El asesor del Ministerio de Transporte, doctor Davis Gómez Pineda; el Alcalde de Montería, doctor Omar Hernández Padilla; el Secretario de Tránsito, doctor Generoso Puche Yáñez, entre otros, con el fin de coordinar el servicio de “mototaxis” para evitar los inconvenientes de orden público de la ciudad, elaborar censo, y otros temas para la prestación del servicio. Anexo 1 (tres folios).

15 de marzo de 2004, periódico *El Tiempo* - Nación: titular; Mototaxis/ su actividad se ha multiplicado en los últimos tres años, el sector del transporte lanza una alerta por el desborde de este negocio, que esconde una gran problemática social. No hay cifras sobre el número de vehículos. El fenómeno es impulsado por los altos niveles de desempleo del país.

El 20 de abril de 2004, uno de los medios escritos de carácter económico del país *Portafolio*, Opinión, entre otros aboga, por la autorización de la prestación del servicio individual de transporte público de Mototaxis o Bicitaxis, por parte del Ministerio de Transporte, por los beneficios generales que ello conlleva.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte, mediante la Circular número 005 y con argumentos muy débiles, por no decir inexistentes; sobre la prohibición de la prestación del servicio de los denominados mototaxis, con el argumento de que son inseguros, pero la entidad en mención sigue autorizando la circulación en todo el territorio nacional (incluyendo

grandes capitales) a las denominadas “zorras” un medio de transporte bien inseguro y agresivo.

Ahora bien, de manera objetiva nos dimos a la tarea de indagar por el número de municipios en el país y la verdad que es complicado, razón por la cual mencionaremos los departamentos con mayor influencia de este fenómeno social que es de aproximadamente el 55% del territorio nacional:

- AMAZONAS
- ANTIOQUIA
- ATLANTICO
- BOLIVAR
- CALDAS
- CAQUETA
- CESAR
- CORDOBA
- CHOCO
- GUAINIA
- GUAJIRA
- RISARALDA
- SAN ANDRES ISLAS
- SUCRE
- VALLE DEL CAUCA
- VAUPES

ANTECEDENTES EN OTROS PAISES

Frankfurt-Alemania, acaba de aprobar el uso de los bicitaxis y mototaxis en las calles del sector financiero. ¿Será que los alemanes son tan irresponsables, para autorizar este servicio?

Lima-Perú con la Ley 8004 de 1997 de la Cámara Municipal de Fortaleza, que autoriza el servicio. Asimismo en Italia, Japón, España, Bolivia, Brasil, Holanda, México, Cuba, China, India, Nicaragua, por mencionar algunos.

Al homologarse esta modalidad de transporte público terrestre, las economías de estos países, se han fortalecido por las alternativas diversas de ocupación y circulación permanente de la moneda. Nuestras regiones igualmente reactivarán en cierta medida, esta economía, amortiguando así, el impacto de los procesos de reestructuración establecido por la administración del Presidente de la República, doctor Álvaro Uribe Vélez, en aras de hacer un Estado más dinámico y eficiente, amén de la crisis fiscal y las medidas implementadas por la Ley 617 de 2000 o de ajuste fiscal.

Desde el punto de vista económico, podemos observar cómo el nivel de desempleo en los municipios donde se presta este servicio asciende al 50% aproximadamente y con la conformación de estas empresas, como ya se dijo anteriormente, se logrará reducir este índice a un 20 ó 30% aproximadamente, como consecuencia de la creación de 2.000 pequeñas empresas y cada empresa afiliaría en promedio de 30 mototaxis y de cada una de estas dependerá el sustento de una familia, generándose alrededor de 600.000 empleos directos aproximadamente.

Ahora bien, salgamos del contexto social y económico, analizando otros factores coyunturales que fortalecen la unidad familiar, es decir los beneficios indirectos que por este fenómeno, no exaltan su importancia a la vista:

1. Poseer un vehículo (moto) de transporte individual, la persona ingresa a la vida moderna, generando una alternativa diferente a las de emplearse constantemente.

2. La moto no requiere de lugares adicionales para su garaje, contrario al automóvil.

3. La moto representa una economía de *El Tiempo*, se desplaza dos (2) veces más rápido que un vehículo en lugares urbanos (no en velocidad sino maniobrabilidad).

4. No representa pérdida de tiempo esperando transporte organizado y las paradas del mismo en lugares diferentes.

5. Por lo tanto al desplazarse en motocicleta ahorra el usuario más de 1.5 horas de tiempo día, el cual puede dedicar a la familia, trabajo, estudio o a la recreación familiar, podríamos decir entonces que los servicios de motos ahorrarían en Colombia aproximadamente 1.6 millones de horas al día de desplazamiento escasamente productivo o más de 47 millones de horas al mes.

6. Que si de cada cinco (5) automóviles que se desplazan en vías congestionadas, una (1) se reemplaza por una moto, la velocidad promedio de desplazamiento se aumentaría en un 35%, sin necesidad de implantar los sistemas de *pico y placa* respectivos.

7. La moto promedio utiliza cuatro (4) veces menos combustible que un automóvil económico, y dada la incierta situación de autosuficiencia petrolera del país a cinco (5) años; iniciaríamos desde ya este importante aporte a las futuras crisis del petróleo.

8. Respecto con la contaminación del *medio ambiente* los motores de las motocicletas producen 1/3 parte de CO₂ de lo que produce un automóvil económico y de bajo cilindrada.

9. Finalmente, la motocicleta por su bajo peso, poseer dos ruedas, se convierte en un vehículo que causa poco deterioro a la malla vial del país.

BREVE RESEÑA HISTORICA DE LA LEGISLACION COLOMBIANA DEL USO DE LA MOTOCICLETA

El Código Nacional de Tránsito de la legislación anterior, Decreto 1344 de 1970, contenía entre otras definiciones:

“**Motocicleta**”. Vehículo automotor de dos (2) ruedas en línea con capacidad hasta de un pasajero.

“**Motocarro**”. Vehículo automotor con estabilidad propia destinado al transporte de carga dentro del perímetro urbano, con capacidad máxima de setecientos (700) kilogramos.

Observamos por la lectura del texto, que no contienen prohibición alguna al respecto. Es adecuado aquí recordar que en derecho, las prohibiciones deben ser expresas; no pueden hallarse implícitas, ni mucho menos, derivarse de interpretarse mentales paralizadas, por el contrario, lo que en la ley no está expresamente prohibido está permitido.

En el texto del proyecto de ley propuesto para debate número 001 de 2000, 010 de 2000, 0083 de 2000 Cámara. 90-100 acumulados de 2000 Senado, 140 de 2001 Senado acumulados, tal como se desprende de la *Gaceta del Congreso* número 199, publicada el jueves 30 de mayo de 2002, se encuentran las siguientes definiciones, que para entonces, aún recogían parte de las prohibiciones del servicio público para los motocarro y las motocicletas.

“**Motocicleta**”. Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante destinado al servicio particular (observación subrayado destinado al servicio particular).

El texto final, de la Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito y Transporte, artículo 96.

“*Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas a las siguientes especificaciones: 1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad. 2. Deberán usar de acuerdo a lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. 3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 4. El conductor deberá portar siempre el chaleco reflexivo con el número de la placa del vehículo en que se transite*”.

De lo anterior se colige claramente que el nuevo Código Nacional de Tránsito, por una parte, permite el uso de la motocicleta y del motocarro como vehículos automotores y por la otra parte, los capacita para prestar

el servicio público de transporte de pasajeros, previa homologación de los mismos y de conformidad con las reglamentaciones que el Ministerio de Transporte expide para tal efecto. Adicionalmente, fuera de su uso para transporte de pasajeros.

Es importante anotar cómo el fenómeno de mototaxis no se deriva de un agresivo plan publicitario de empresa alguna para abrir mercados comerciales por el contrario, este es una muestra de emprendimiento colectivo, de cómo el pueblo mismo, por la necesidad de buscar alternativas de empleo y buscar los ingresos necesarios para su congrua subsistencia, de cómo el pueblo mismo, movido por la necesidad de ingresos honestos, emprende un nuevo uso para la motocicleta. La realidad es que el fenómeno ha crecido considerablemente, demostrando que no sólo se hace posible que de la motocicleta derive su sustento, sino también suple la necesidad sentida en los usuarios de transporte público terrestre de bajos recursos.

Las ventajas del mototaxi son múltiples, estas se pueden dividir en ventajas para el usuario y para el propietario del vehículo:

VENTAJAS PARA EL USUARIO

- **Economía en las tarifas.** El mototaxi presta servicios de transporte de pasajeros puerta a puerta, por un costo mínimo de lo que cuesta un taxi normal; por ejemplo: Un mototaxi ofrece el servicio por más de 20 cuadras y su costo es de \$1.000 pesos y un taxi normal es de \$3.000 pesos, en la misma distancia, el ahorro es significativo.

- **Agilidad y rapidez.** Conduciendo dentro de los límites de velocidad legales, un mototaxi puede desplazarse más rápidamente en sitio de alta congestión en menos de la mitad del tiempo, en áreas rurales puede hacerlo en camino de herradura, veredales, por donde no transitan los automóviles.

- **La familia.** Dedicación en mayor tiempo al núcleo familiar, como compensación a la ausencia diaria por motivos laborales y para los solteros, mayor dedicación al estudio, recreación, deportes y similares.

- **Servicio permanente.** El usuario dispone de las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana, como también de otros servicios adicionales para la clientela continua.

VENTAJAS PARA EL PROPIETARIO

- **Economía en el mantenimiento.** Consumo de combustible, bajo costo de los repuestos y los arreglos mecánicos son realizados por los dueños.

- **Economía en el costo de la moto.** El precio del vehículo es más accesible al presupuesto de las familias de bajos ingresos, en porcentaje de ocho (8) veces de un vehículo normal o en su financiamiento.

- **Ingresos.** Los ingresos que percibe son proporcionales a la labor realizada, es decir de acuerdo con su esfuerzo realizado, sin jefe o superior alguno.

- **Capitalización.** La persona que desarrolla su labor mejorará su calidad de vida y aumentará sus inversiones acorde con las capacidades.

VENTAJAS DEL TRANSPORTE ORGANIZADO

- **Fortalecimiento de la organización empresarial.** Crea nuevos espacios y estrategias, para el complemento de la calidad del servicio y personaliza su clientela.

- **Economía mantenimiento.** No se desgasta la maquinaria del vehículo en trayectos no aptos y su movilización es menor por ubicaciones en lugares fijos o predeterminados.

- **Creación de empresa.** Dentro de la sana competencia, pueden crear igualmente este servicio, como complementario puerta a puerta y luego hacer los transbordos necesarios y buscar la satisfacción del cliente y mejorar el servicio.

- **Experiencia.** Con los conocimientos adquiridos durante el ejercicio de su actividad, pueden mejorar ostensiblemente la organización de los mototaxis, en lugares que verdaderamente requieran su actividad.

- **Economía de mercado.** Los ahorros en la proyección empresarial serían los más adecuados, evitando inversiones innecesarias y el fortalecimiento de empresas con visión estratégica de servicio.

PROPUESTA

Teniendo en cuenta lo expuesto en la parte motiva del presente y en el entendido de que el mototaxi es un vehículo que la ley colombiana permite para uso de transporte público y se constituye en una opción para nuestras regiones y no en una competencia del transporte organizado, pues este tipo de vehículos atiende otros segmentos de la población, determinando condiciones de equidad y competencia desleal con el transporte organizado, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1. Organizar a los mototaxis en cooperativas, asociaciones, fundaciones o similares.
2. Reglamenta un uniforme para los mototaxistas, códigos de conducta y seguridad respectiva.
3. Expedir placas y licencias especiales para los mototaxistas.
4. Que las autoridades se comprometen en labores pedagógicas en toda la reglamentación del Código de Tránsito y Transporte.
5. Establecer los seguros respectivos del SOAT y Póliza de responsabilidad Civil Extracontractual.
6. Establecer las condiciones mínimas de seguridad.
7. Realizar, mediante operativos continuos, el cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley para su funcionamiento.
8. Verificar que estén realizando los aportes respectivos a pensión y salud respectivos.
9. Determinar la limitante de los cupos para la renovación de la respectiva licencia de funcionamiento.
10. Que la empresa constituida o por constituirse debe contar con el previo visto bueno del Ministerio de Tránsito y Transporte.

Con la trascendencia e importancia que merece esta problemática social de los municipios donde se presta el servicio de mototaxis, ofreciéndoles mecanismos idóneos y claros a las autoridades del Gobierno Nacional como municipal; el presente proyecto de ley, para la homologación del servicio de mototaxis, como medio de transporte público terrestre individual. Lo anterior tiene como soporte las más de 12.000 firmas de mototaxistas y de ciudadanos que requieren este servicio individual de transporte terrestre. Dejo a consideración de los honorables Congresistas, el presente proyecto de ley; el que esperamos sea aprobado por las mayorías que in-

tegramos este importante Organismo Legislativo; acorde con los trámites de ley establecidos.

De los honorables Congresistas,

Pedro Nelson Pardo R.,

Representante a la Cámara,
departamento del Guainía.

Oscar Suárez Mira, Senador de la República.

Miguel Angel Rangel S.

Representante a la Cámara,
departamento de Bolívar.

SENADO DE LA REPUBLICA**SECRETARIA GENERAL**

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., agosto 29 de 2006

Señora Presidenta:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 104 de 2006 Senado, *por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., agosto 29 de 2006

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

Cúmplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Dilian Francisca Toro Torres.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

P O N E N C I A S**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 296 DE 2006 SENADO, 139 DE 2005 CAMARA**

por medio de la cual se adiciona el Capítulo IV de la Ley 5ª de 1992 Reglamento del Congreso. Creación Legal de las Comisiones Regionales Interparlamentarias.

Bogotá, D. C., agosto 29 de 2006

Doctor

EDUARDO ENRIQUEZ MAYA

Presidente de la Comisión Primera

Honorable Senado de la República

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 296 de 2006 Senado, 139 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se adiciona el capítulo IV de la Ley 5ª de 1992 Reglamento del Congreso. Creación Legal de las Comisiones Regionales Interparlamentarias.*

Señor Presidente:

En cumplimiento del honroso encargo que me hiciera para rendir ponencia para primer debate proyecto de ley de la referencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el siguiente informe de ponencia.

En su primeros debates en la Cámara de Representantes tanto en la Comisión primera como en la Plenaria, esta iniciativa no tuvo mayores observaciones por parte del Congreso, ya que su utilidad como instrumento de control político regional es de aceptación general, igualmente no es muy compleja la composición de las comisiones que fue diseñada con el fundamento básico de los resultados electorales, de la misma manera el hecho de que se les dé a las comisiones el carácter de deliberatorias hace que su creación no interfiera en el actual sistema de discusión, aprobación o negación de proyectos de ley, Acto Legislativo o cualquier otra iniciativa que se tramite tanto en la Cámara como en el Senado.

Mis consideraciones para solicitarle a la Comisión Primera del honorable Senado que se le dé aprobación en tercer debate, al reseñado proyecto de ley; las resumo de la siguiente manera:

1. El papel del Congreso en los asuntos regionales es absolutamente necesario, por el origen, la composición y la tradición de la representación

parlamentaria en Colombia que ha tenido siempre una connotación de pertenencia, que incluso, la figura de la circunscripción Nacional no ha podido desvanecer; por tanto para los ciudadanos la intervención de sus elegidos en los asuntos regionales sigue siendo un marco de referencia primordial para juzgar el papel que se les ha encomendado.

2. Los debates regionales muchas veces son asumidos con cierto desinterés por las sesiones plenarias y aun por las comisiones constitucionales, en virtud de su contenido, lo cual provoca una implícita restricción para que los congresistas los puedan realizar con autoridad y buena participación. Una alternativa válida resulta ser entonces la creación de esta instancia que será usada, sin duda alguna, con mucha utilidad para los congresistas y los intereses de las regiones representadas.

3. La puesta en marcha de la ley de bancadas no consagró lo relativo a la defensa de los intereses regionales, y es lógico que haya sido así por lo tanto esta reforma legal busca ser un buen complemento de la agrupación política que dicha ley establece, permitiendo con menos rigurosidad y más praxis la agrupación regional.

4. Las funciones establecidas son apenas el resultado de la experiencia que se tiene cuando de abordar situaciones regionales se trata, con la ampliación al necesario pronunciamiento, que no es de acatamiento obligatorio, acerca de cómo ven las bancadas regionales lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo y el Presupuesto General de la Nación, ejercicio este que ya se había intentado institucionalizar en uno de los proyectos de Reforma Política e incluso en el referendo constitucional.

5. Considero que las normas sobre el funcionamiento de las Comisiones regionales preservan el equilibrio dentro de la diversidad política, no acarrean gasto alguno adicional al erario y establecen instancias de publicidad mínima ya tradicionales en el funcionamiento del Congreso, lo cual hace que sus actividades sean reconocidas públicamente y generan impacto en la opinión pública.

Cabe advertir que se introducen en el articulado algunas modificaciones, no sustanciales, especialmente en lo que tiene que ver con la participación de los Representantes elegidos por circunscripciones especiales.

Proposición

Por las anteriores consideraciones solicitamos, a los honorables Senadores de la Comisión Primera Constitucional, dar Primer Debate al Proyecto de ley número 296 de 2006 Senado, 139 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se adiciona el capítulo IV de la Ley 5ª de 1992 Reglamento del Congreso. Creación Legal de las Comisiones Regionales Interparlamentarias.* Con el Pliego de Modificaciones que adjunto.

Cordialmente,

Hernán Andrade Serrano,

Ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 296 DE 2006 SENADO, 139 DE 2005 CAMARA

por medio de la cual se adiciona el Capítulo IV de la Ley 5ª de 1992 Reglamento del Congreso. Creación legal de las comisiones regionales interparlamentarias.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 53 de la ley 5ª de 1992 quedará así:

Artículo 53: *Clases.* Durante el período constitucional funcionarán, en cada una de las Cámaras, las Comisiones Constitucionales Permanentes, las Comisiones Legales, las Comisiones Especiales, las Comisiones Accidentales y las Comisiones Regionales Interparlamentarias.

Artículo 2°. Adiciónase al Capítulo Cuarto de la Sección Quinta de la Ley 5ª de 1992, el siguiente artículo:

Artículo Nuevo. Composición. Habrá una Comisión Regional Interparlamentaria, por cada circunscripción electoral territorial de Cámara de Representantes. Estará integrada por Senadores y Representantes a la Cá-

mara. Los Senadores harán parte de la comisión regional de conformidad con la circunscripción donde hayan obtenido el mayor número de votos para su elección, los Representantes por la circunscripción que hayan sido elegidos.

Los Representantes de circunscripción especial de grupos étnicos y minorías políticas harán parte de la Comisión Regional de conformidad con la circunscripción donde hayan obtenido el mayor número de votos para su elección.

Al inicio de cada legislatura los Presidentes del Senado y la Cámara de Representantes expedirán una resolución conjunta en la cual se establezca la composición nominal de las Comisiones Regionales Interparlamentarias.

Artículo nuevo. Funciones. Las Comisiones Regionales Interparlamentarias tendrán el carácter de deliberatorias y para ello ejercerán las siguientes funciones:

1. Adelantar debates, audiencias públicas, foros, conversatorios, y deliberaciones relacionadas exclusivamente con la problemática de cada una de las circunscripciones territoriales del orden Nacional.

2. Citar, requerir o invitar, a los Ministros del despacho, a los directores de departamentos administrativos, a los presidentes o directores o gerentes de entidades descentralizadas nacionales o territoriales y funcionarios de la rama ejecutiva nacional o territorial para que informen de manera exclusiva y específica sobre asuntos regionales relacionados con sus funciones. Con todo nadie podrá ser citado el mismo día para más de una comisión y tendrán prioridad las citaciones a las Comisiones Constitucionales Permanentes.

3. Invitar a personas naturales o jurídicas que tengan relación con asuntos regionales para que participen de las deliberaciones en los casos pertinentes.

4. Pronunciarse, si lo considera necesario, sobre proyectos de ley o de acto legislativo en cuanto afecte al interés regional.

5. Emitir un concepto sobre las leyes que adopten el Plan Nacional de Desarrollo y Presupuesto General de Rentas y Gastos en cuanto a su impacto regional.

6. Solicitar la intervención del Gobierno Nacional o territorial, del Ministerio Público, de la Contraloría General de la República o de las contralorías territoriales, de los organismos de la Rama Judicial, de la Fuerza Pública, de la Defensoría del Pueblo, en la solución de asuntos que afecten a la respectiva región.

7. Formular recomendaciones respetuosas a los Gobiernos Nacional o territoriales sobre la adopción de decisiones, medidas, políticas públicas, que estén orientadas a las soluciones de problemas regionales.

Artículo nuevo. Reunión y Funcionamiento.

Convocatoria. Las comisiones regionales se reunirán cuando la Convocan la mitad más uno de los integrantes.

Lugar de reunión. Podrá reunirse en salón de sesiones de cualquier comisión constitucional o legal u otro recinto del Congreso. Si la comisión legal así lo decide podrá deliberar en el respectivo departamento, válidamente, sin que ello ocasione gasto público alguno.

Secretaría. Actuará como Secretario un Congresista miembro de la comisión Regional, designada por los mismos integrantes para tal fin en cada una de las sesiones.

Presidencia. La Presidencia de la comisión regional se rotará en cada sesión entre cada una de los integrantes de manera alternativa.

Actas. Se levantarán actas de las deliberaciones y estas deberán publicarse en las *Gacetas del Congreso* y en la página web del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

Transmisión por televisión. Mediante el procedimiento adoptado para aprobación de debates televisados, se podrá autorizar la publicidad de los debates en las comisiones Regionales. Estas no tendrán prioridad sobre las demás comisiones.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación.

Cordialmente,

Hernán Andrade Serrano,

Ponente

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 273 DE 2006 SENADO

por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de las Comunidades Étnicas Afrocolombianas e Indígenas, en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 1°, 2°, 3°, 7°, 13, 25, 40, 53 y 93 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., agosto 23 de 2006.

Doctor

EDUARDO ENRIQUEZ MAYA

Presidente Comisión Primera

Senado de la República

Ciudad

Señor Presidente:

En cumplimiento del mandato recibido de la Mesa Directiva de esta Comisión, rindo ponencia para el segundo debate del Proyecto de ley referenciado en el título y de la autoridad del honorable Senador Luis Hermes Ruiz.

El reconocimiento, expresado en el artículo 7° de la Constitución Nacional, del Estado a la diversidad étnica y cultural de la Nación es el punto de partida para una nueva organización de la Nación que impida cualquier tipo de discriminación entre los ciudadanos. Así lo reafirma la norma superior en su artículo 13 que proclama:

“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados”.

El desarrollo legislativo de estos preceptos ha tenido algunos avances en Colombia, pero claro es que no con la misma fuerza con que lo plasmó el constituyente. Quince años han pasado y apenas hemos podido reducir parcialmente el desequilibrio de oportunidades en *razones de sexo*. En efecto, la Ley 581 de 2000, también conocida como “Ley de Cuotas”, permitió crear “los mecanismos para que las autoridades, en cumplimiento de los mandatos constitucionales, le den a la mujer la adecuada y efectiva participación a que tiene derecho en todos los niveles de las ramas y demás órganos del poder público y además promuevan esa participación en las instancias de decisión de la sociedad civil”.

El autor ha querido recoger el espíritu de la mencionada ley, de ahí la similitud del articulado de la misma con el del presente proyecto. Y resulta apenas lógico que aquí debamos extender el incluyente precepto, pues ningún argumento congruente con la noción de igualdad ante la ley, puede justificar que las *razones de raza* permanezcan sin desarrollar en la misma. De ser así, no deberá extrañarnos si, una vez surtido el trámite legislativo, esta futura norma comience a ser conocida como “Ley de Cuotas Étnicas”.

De otro lado, es preciso recordar el artículo 40 constitucional que señala el derecho que tiene todo ciudadano a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político, y en particular a acceder al desempeño de funciones y cargos públicos. El autor, en su exposición de motivos, abunda en estadísticas y reseñas históricas en las que plenamente deja demostrado cómo a través de la vida republicana de nuestro país, las minorías étnicas, tanto indígenas como afrocolombianas, han sido permanentemente marginadas de este derecho.

Por las anteriores consideraciones, me permito presentar a la honorable plenaria del Senado de la República la siguiente

Proposición

Dese segundo debate al Proyecto de ley número 273 de 2006 Senado, *por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de las Comunidades Étnicas Afrocolombianas e Indígenas, en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con*

los artículos 1°, 2°, 3°, 7°, 13, 25, 40, 53 y 93 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones, con el texto aprobado por la Comisión Primera del honorable Senado de la República.

Atentamente,

Gustavo Petro U.,

Senador Ponente.

Se autoriza la publicación del presente informe.

El Presidente,

Eduardo Enríquez Maya.

El Secretario,

Guillermo León Giraldo Gil.

TEXTO APROBADO POR LA COMISION PRIMERA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA AL PROYECTO DE LEY NUMERO 273 DE 2006 SENADO

por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 1°, 2°, 3°, 7°, 13, 25, 40, 53 y 93 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Finalidad.* La presente ley crea los mecanismos para que las autoridades, en cumplimiento de los mandatos constitucionales, les den a las comunidades étnicas afrocolombianas, indígenas y raizales del Archipiélago de San Andrés y Providencia, la adecuada y efectiva participación a que tienen derecho en todos los niveles de las Ramas y demás órganos del Poder Público, incluidas las entidades a que se refiere el inciso final del artículo 115 de la Constitución Política de Colombia, y además promuevan esa participación en las instancias de decisión de la sociedad civil.

Artículo 2°. *Concepto de máximo nivel decisorio.* Para los efectos de esta ley, entiéndase como “máximo nivel decisorio” el que corresponde a quienes ejercen los cargos de mayor jerarquía en las entidades de las tres ramas y órganos del poder público, en los niveles regional, provincial, distrital y municipal.

Artículo 3°. *Concepto de otros niveles decisorios.* Entiéndase, para los efectos de esta ley, por “otros niveles decisorios” los que corresponden a cargos de libre nombramiento y remoción, de la rama ejecutiva, del personal administrativo de la rama legislativa, y de los demás órganos del poder público, diferentes a los contemplados en el artículo anterior, y que tengan atribuciones de dirección y mando en la formulación, planeación, coordinación, ejecución y control de las acciones del Estado, en los niveles nacional, departamental, regional, provincial, distrital y municipal, incluidos los cargos de libre nombramiento y remoción de la rama judicial.

Artículo 4°. *Participación efectiva de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas.* La participación adecuada de las comunidades étnicas en los niveles del Poder Público definidos en los artículos 2° y 3° de la presente ley, se hará efectiva aplicando por parte de las autoridades nominadoras las siguientes reglas:

a) A partir del 1° de enero de 2007, mínimo el diez por ciento (10%) de los cargos de máximo nivel decisorio, del que trata el artículo 2°, serán desempeñados por las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas;

b) A partir del 1° de enero de 2007, mínimo el diez por ciento (10%) de los cargos de otros niveles decisorios, de que trata el artículo 3°, serán desempeñados por las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas.

Parágrafo. El Ministerio del Interior evaluará el alcance de lo dispuesto en este artículo al cabo de cinco años y propondrá al Congreso de la República, de ser el caso, un incremento de los porcentajes previsto en esta norma.

Parágrafo. El incumplimiento de lo ordenado en este artículo constituye causal de mala conducta, que será sancionada con suspensión hasta de treinta días en el ejercicio del cargo y con la destitución del mismo en caso de persistir en la conducta, de conformidad con el régimen disciplinario vigente.

Artículo 5°. *Excepción.* Lo expuesto en el artículo anterior no se aplica a los cargos pertenecientes a la carrera administrativa, judicial u otras carreras especiales, en las que el ingreso, permanencia y ascenso se basan exclusivamente en el mérito, sin perjuicio de lo establecido al respecto en el artículo 7° de esta ley.

Tampoco se aplica a la provisión de los cargos de elección y a los que se proveen por el sistema de ternas o listas, los cuales se gobiernan por el artículo 6° de esta ley.

Artículo 6°. *Nombramiento por sistema de ternas y listas.* Para el nombramiento en los cargos que deban proveerse por el sistema de ternas se deberá incluir, en su integración, por lo menos el nombre de una persona perteneciente a las comunidades étnicas afrocolombianas o indígenas.

Para la designación en los cargos que deban proveerse por el sistema de listas, quien las elabore incluirá comunidades étnicas mínimo en un treinta por ciento (30%).

Artículo 7°. *Participación en los procesos de selección.* En los casos de ingreso y ascenso en la carrera administrativa o en cualquiera de los sistemas especiales de carrera de la administración pública, en los que la selección se realice mediante concurso de méritos y calificación de pruebas, será obligatoria la participación de las comunidades étnicas en un porcentaje mínimo de treinta por ciento (30%) como integrantes de las autoridades encargadas de efectuar la calificación.

Para establecer la paridad, se nombrarán calificadores temporales o ad hoc, si fuere necesario.

Parágrafo. El cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo será sancionado en los términos previstos en el parágrafo único del artículo 4° de la presente ley.

Artículo 8°. *Información sobre oportunidades de trabajo.* El departamento Administrativo de la Función Pública enviará a las instituciones de Educación Superior información sobre los cargos a proveer en la Administración Pública y los requisitos exigidos para desempeñarlos.

Periódicamente se deberá actualizar esta información, de acuerdo con las oportunidades de vinculación que se vayan presentando.

Artículo 9°. *Promoción de la participación de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas en el sector privado.* La Presidencia de la República, el Ministerio de Educación, los Gobernadores, Alcaldes, y demás autoridades del orden Nacional, departamental, regional, provincial, municipal y distrital, desarrollarán medidas tendientes a promover la participación de las comunidades étnicas en todas las instancias de decisión de la sociedad civil.

Artículo 10. *Elaboración y aprobación del plan nacional de promoción y estímulo a las comunidades étnicas.* Como complemento a lo dispuesto en la presente ley, la Presidencia de la República, con la participación de Organizaciones No Gubernamentales especializadas en la promoción de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas y una comisión de dos Senadores y dos Representantes de las comunidades, dentro de un plazo no mayor de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, diseñará las estrategias, programas y proyectos que constituyen el plan para promover y estimular el desarrollo integral de las comunidades étnicas como miembros de la sociedad, apropiando en el Presupuesto Nacional los recursos necesarios para la ejecución del mismo.

Artículo 11. *Instrumentos básicos del plan nacional de promoción y estímulo a las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas.* El Plan deberá contener como instrumentos básicos, de carácter obligatorio, para alcanzar los objetivos mencionados, los siguientes:

- a) Educación a los colombianos en la igualdad de sexos y la promoción de los valores de las comunidades étnicas;
- b) Acciones positivas orientadas a la comprensión y superación de los obstáculos que dificultan la participación de las comunidades étnicas en los niveles de decisión del sector privado;
- c) Capacitación especializada a las comunidades étnicas en el desarrollo del liderazgo con responsabilidad social y dimensión cultural;
- d) Disposición de canales efectivos de asistencia técnica;

e) Divulgación permanente de los derechos universales de las comunidades étnicas y la no discriminación, mecanismos de protección e instrumentos adecuados para hacerlos efectivos.

Artículo 12. *Planes regionales de promoción y estímulo a las comunidades étnicas.* Los Gobernadores y Alcaldes prepararán planes departamentales, municipales y distritales de promoción y estímulo a las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas, que deberán ser presentados ante la corporación administrativa de elección popular correspondiente, a fin de obtener su aprobación. Estos planes se regirán en su formulación, adopción, desarrollo y cómputo de plazos, por las disposiciones de la presente ley.

Artículo 13. *Informe de evaluación y cumplimiento.* Con el fin de evaluar el cumplimiento del Plan Nacional de Promoción y Estímulo a las Comunidades Étnicas Afrocolombianas e Indígenas, el Consejo Superior de la Judicatura, el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Dirección Administrativa del Congreso de la República, presentarán al Congreso, al Procurador General de la Nación, antes del 31 de diciembre de cada año, un informe sobre la provisión de cargos, el porcentaje de participación de las comunidades étnicas en cada rama y órgano de la Administración Pública.

Artículo 14. *Representación en el exterior.* El Gobierno y el Congreso de la República deberán incluir comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas en las delegaciones colombianas que en comisiones oficiales atiendan conferencias diplomáticas, reuniones, foros internacionales, comités de expertos y eventos de naturaleza similar.

Así mismo, asegurarán la participación de las comunidades étnicas en los cursos y seminarios que se ofrezcan en el exterior a los servidores públicos colombianos en las diferentes áreas.

El Ministerio de Educación por intermedio del Icetex y demás organismos encargados darán una participación adecuada del 30% en los concursos y becas asignadas en el exterior a los estudiantes de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas. Asimismo se garantizará un ingreso del 30% en las universidades del Estado.

Parágrafo. El incumplimiento de esta disposición será causal de mala conducta.

Artículo 15. *Participación de las comunidades étnicas en los partidos y movimientos políticos.* El Gobierno deberá establecer y promover mecanismos que motiven a los partidos y movimientos políticos a incrementar la participación de las comunidades étnicas en la conformación y desarrollo de sus actividades.

Entre otros, se ocupará de los dirigidos a estimular una mayor afiliación de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas, su inclusión en los comités u órganos directivos, la presencia de las comunidades en las listas de candidatos a las diferentes corporaciones y dignidades de elección popular, en proporciones con posibilidad de resultar elegidas y la fijación de porcentajes mínimos de cargos que, en representación de determinado partido o movimiento político, deberán ser ocupados por comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas.

Artículo 16. *Apoyo a los campesinos de las comunidades étnicas.* El Gobierno, a través del Ministerio de Agricultura, fortalecerá las políticas de apoyo a los campesinos de las comunidades que trabajan en zonas rurales, promoviendo su participación directa en juntas, comités y otros órganos con funciones de planeación, desarrollo y toma de decisiones. Igualmente, facilitará a las comunidades étnicas el acceso a la propiedad de la tierra rural; para este efecto, cuando el Estado adjudique tierras, dentro del Plan de Reforma Agraria, los títulos deberán expedirse a nombre de ambos cónyuges o compañeros permanentes cuya unión haya perdurado por lo menos dos años.

Así mismo, realizará cursos de capacitación agraria para la mujer afrocolombiana e indígena con el objetivo de lograr mayores niveles de participación.

Artículo 17. *Apoyo a organizaciones no gubernamentales.* El Gobierno promoverá y fortalecerá las Entidades No Gubernamentales con trayectoria en el trabajo por los derechos de las comunidades étnicas afrocolombianas e indígenas.

Artículo 18. *Vigilancia y cumplimiento de esta ley.* El Procurador General de la Nación y el Defensor del Pueblo velarán por el estricto cumplimiento de esta ley.

Artículo 19. Vigencia. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el Proyecto de ley 273 de 2006 Senado, por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de las Comunidades Etnicas Afrocolombianas e Indígenas en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del Poder Público, de conformidad con los artículos 1°, 2°, 3°, 7°, 13, 25, 40, 53 y 93 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones, según consta en la Sesión de la Comisión Primera correspondiente al día 14 de junio de 2006. Acta número 42.

Ponentes, honorables Senadores *Andrés González Díaz*, Coordinador; *Darío Martínez Betancourt* y *Rodrigo Rivera Salazar*, honorables Senadores.

El Presidente,

Ciro Ramírez Pinzón.

El Secretario,

Guillermo León Giraldo Gil.

CONTENIDO

Gaceta número 329-Miércoles 30 de agosto de 2006

SENADO DE LA REPUBLICA

	Pag
Proyecto de Ley número 102 de 2006 Senado por medio de la cual se establece un proceso especial para el Saneamiento de la titulación de la propiedad inmueble.....	1
Proyecto de Ley número 104 de 2006 Senado por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones.....	5
PROYECTOS DE LEY	
Ponencia para primer debate y pliego de modificaciones al Proyecto de Ley número 296 de 2006 Senado, 139 de 2005 cámara por medio de la cual se adiciona el Capítulo IV de la Ley 5ª de 1992 Reglamento del Congreso. Creación Legalde las Comisiones Regionales Interparlamentarias.	11
Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley número 273 de 2006 Senado por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de las Comunidades Etnicas Afrocolombianas e Indígenas, en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 1°, 2°, 3°, 7°, 13, 25, 40, 53 y 93 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.....	13