



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVI - Nº 493

Bogotá, D. C., miércoles 3 de octubre de 2007

EDICION DE 28 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 139 DE 2007 SENADO

por medio de la cual se establecen los programas de rutas seguras al colegio y se adiciona la Ley 1083 de 2006.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Objeto y definiciones

Artículo 1°. *Objeto y ámbito de aplicación.* El objeto de la presente ley es garantizar a los niños, niñas y jóvenes ejercer su derecho a la movilidad libre y segura mediante la promoción de la prevención y seguridad vial en sus desplazamientos a pie, en bicicleta, en cualquier tipo de vehículo automotor incluyendo la motocicleta, desde su hogar hacia el establecimiento educativo y desde este hacia su hogar, en los horarios de ingreso y salida de clases.

Las normas de la presente ley rigen en los municipios o distritos de más de treinta (30) mil habitantes y regulan la circulación vial de los estudiantes de los establecimientos de educación Preescolar, Básica y Media en los horarios de ingreso y salida de clases.

Artículo 2°. Modifíquese la definición de zona escolar del artículo 2° de la Ley 769 de 2002 en los siguientes términos:

“**Zona escolar:** Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende 200 metros a la redonda del límite del establecimiento, en la cual la autoridad municipal o distrital podrá imponer restricciones al tráfico vehicular.

Artículo 3°. *Definiciones.* Para efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Cultura ciudadana: Conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

Patrulla escolar: Grupo de estudiantes de un establecimiento de educación Preescolar, Básica y Media, supervisados por un docente o un miembro de la policía o auxiliar de tránsito, que participa en la organización del tránsito en la zona escolar, a fin de prevenir los accidentes y que además ejercen una acción de pedagogía en prevención vial entre los conductores de cualquier vehículo automotor, incluidas las motocicletas, peatones y ciclistas.”

Programas de Rutas seguras al colegio: Es la articulación de las acciones de los municipios o distritos, de los miembros de la comunidad académica, de los padres de familia, de las empresas de transporte escolar y conductores de vehículos de transporte escolar, y de los vecinos de cada establecimiento educativo, con el objetivo de garantizar a los alumnos de educación Preescolar, Básica y Media, los desplazamientos seguros desde su hogar hacia el colegio y desde este hacia su hogar, en los horarios de ingreso y salida de clases.”

Puntos críticos de seguridad vial: Lugares de la malla vial donde las condiciones de infraestructura, accidentalidad, señalización, y alto tráfico vehicular, generan alto riesgo para peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de cualquier vehículo automotor.

CAPITULO II

De los programas de rutas seguras al colegio

Artículo 4°. El artículo 56 de la Ley 769 de 2007 quedará así:

“**Artículo 56. Obligatoriedad de enseñanza.** Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica y Media, impartir contenidos transversales de educación de tránsito, seguridad vial y comportamientos ciudadanos en las vías en el currículo académico, previamente diseñados por el Gobierno Nacional, para abordar estas temáticas desde todas las áreas de la educación.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, con el apoyo del Fondo de Prevención Vial tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir del 1° de enero del año 2009, para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas, didácticas, dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Artículo 5°. *Programas de rutas seguras al colegio en municipios o distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial.* Adiciónese un nuevo literal al artículo 2° de la Ley 1083 de 2006 que trata de la adopción de los planes de movilidad:

“g. Establecer los programas municipales o distritales de rutas seguras al colegio, para aumentar la prevención y la seguridad vial, reducir el tráfico automotor y las emisiones contaminantes de las fuentes mó-

viles en los desplazamientos de los estudiantes hacia el colegio, en los horarios de ingreso y salida de clases. Para ello las Administraciones municipales o distritales, a partir de los informes de rutas seguras al colegio, enviados anualmente por las secretarías de educación, elaborarán en el municipio o distrito cada dos años un estudio técnico que evalúe las condiciones y tipos de movilidad de los estudiantes, accidentalidad y concentración escolar de estas rutas, y formulará las correspondientes soluciones en infraestructura y/o pacificación del tráfico, presupuestales, pedagógicas y de cultura ciudadana”.

Parágrafo. Los estudios técnicos se harán dentro de los periodos institucionales de los Alcaldes municipales o distritales, al inicio y a la mitad de la respectiva Administración.

Parágrafo transitorio. El primer estudio técnico se deberá desarrollar a partir del inicio del año escolar inmediato a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 6°. *Programas de rutas seguras al colegio en municipios que deben adoptar esquemas de ordenamiento territorial.* Las autoridades de tránsito de los municipios de más de treinta (30) mil y menos de cien (100) mil habitantes, a partir de los informes de rutas seguras al colegio que les envíen anualmente por las directivas de los colegios o las asociaciones de padres de familia, deberán establecer programas de rutas seguras para evaluar las condiciones y tipos de movilidad de los estudiantes, accidentalidad y concentración escolar de las rutas de los estudiantes en sus desplazamientos hacia el colegio, y las correspondientes soluciones técnicas en infraestructura y/o pacificación del tráfico, presupuestales, pedagógicas y de cultura ciudadana.

Artículo 7°. *Otras obligaciones de las Administraciones municipales o distritales.* Sin perjuicio de las demás obligaciones establecidas en la presente ley, son obligaciones de las Administraciones municipales o distritales:

1. Velar porque los establecimientos de educación Preescolar, Básica y Media coordinen un programa de rutas seguras al colegio en la respectiva institución.

2. Informar a los establecimientos educativos de su jurisdicción sobre la reglamentación de los informes de rutas seguras al colegio que expidan los Ministerios de Transporte y Educación Nacional.

3. Velar porque los establecimientos de educación Preescolar, Básica y Media envíen cada dos años el respectivo informe de rutas seguras al colegio.

4. En los municipios de más de cien (100) mil habitantes, cumplir con la reglamentación que los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial expidan sobre los estudios técnicos de rutas seguras al colegio.

5. Implementar un programa de apoyo a las patrullas escolares.

6. En los municipios de más de cien (100) mil habitantes, coordinar con los establecimientos educativos los cursos de prevención vial en las zonas escolares y en los recorridos de las rutas al colegio, para los padres de familia o acudientes, los conductores de vehículos de transporte especial de estudiantes y la comunidad vecina al establecimiento educativo.

7. Elaborar en el estudio técnico de rutas seguras al colegio, un índice de concentración escolar en las distintas zonas del municipio o distrito, con el objetivo de identificar las zonas escolares de alta concentración de estudiantes, que permitan darles prioridad en las inversiones de infraestructura y pacificación del tráfico.

8. En concordancia con el parágrafo 2° del artículo 3° de la Ley 1083 de 2006, a partir del índice de concentración escolar establecido en el estudio técnico que evalúe las condiciones de movilidad, accidentalidad y concentración escolar de los establecimientos escolares, deberán imponer restricciones al tráfico vehicular y asignar carriles exclusivos en las vías de la malla vial arterial, intermedia y local de los respectivos municipios o distritos, para los vehículos de transporte especial de estudiantes, en el horario de ingreso y salida de los establecimientos

educativos, que se encuentren en las zonas identificadas como de mayor concentración escolar.

Artículo 8°. *Programas de rutas seguras al colegio de los establecimientos educativos.* Son obligaciones de los establecimientos de educación Preescolar, Básica y Media, en coordinación con las asociaciones de padres de familia las siguientes:

1. Coordinar un programa de rutas seguras al colegio en la institución.

2. Al inicio del calendario escolar anual, elaborar una encuesta de movilidad entre la totalidad de los estudiantes, sobre el modo de transporte que usan para llegar al colegio y el sitio desde donde parten.

3. A partir de los resultados de las encuestas de movilidad, coordinar en las aulas de clase actividades con los alumnos para elaborar un informe de los resultados de las encuestas del respectivo grupo.

4. Tomando en cuenta los informes de las encuestas de movilidad presentados por los grupos de clase, coordinar actividades de los estudiantes que se desplacen al establecimiento educativo a pie o en bicicleta, para que con la orientación de los padres de familia o sus acudientes o en su defecto los profesores del plantel educativo en las aulas de clase, establezcan de manera gráfica, todos los puntos que consideren críticos desde el punto de vista de la seguridad vial en la ruta desde su hogar al colegio y viceversa.

Cuando los estudiantes se desplacen a su establecimiento educativo en vehículos de servicio particular, de servicio público colectivo y masivo de pasajeros, de transporte especial de estudiantes o en motocicleta, coordinar actividades para que con la orientación de los padres o acudientes, los conductores de los vehículos de transporte especial de estudiantes, o en su defecto los profesores del plantel educativo en las aulas de clase, deberán establecer de manera gráfica los puntos críticos de acceso y descenso de vehículos en la entrada del colegio, y los de mayor congestión del tránsito vehicular en su desplazamiento.

5. A partir de los informes de las encuestas de movilidad presentados por los grupos de clase, y de la identificación de los puntos críticos de seguridad establecidos por los alumnos, convocarán mínimo una jornada pedagógica extracurricular anualmente, a las que deberán asistir los estudiantes, los padres de familia o acudientes, los profesores y ser convocados de manera abierta los miembros de la comunidad vecina al establecimiento educativo, para determinar de manera conjunta las soluciones pedagógicas, de pacificación del tránsito y de cultura ciudadana, que permitan prevenir accidentes en las rutas de los estudiantes al colegio.

6. En los municipios de más de cien (100) mil habitantes, deberán coordinar con las autoridades de tránsito de los municipios o distritos, en las jornadas pedagógicas extracurriculares, cursos de prevención vial en las zonas escolares y en los recorridos de las rutas al colegio, para los padres de familia o acudientes, los conductores de vehículos de transporte especial de estudiantes y la comunidad vecina al establecimiento educativo. En los municipios de más de treinta (30) mil y menos de cien (100) mil habitantes, estos cursos serán dictados por los profesores y estudiantes del establecimiento educativo.

7. En los municipios de más de cien (100) mil habitantes remitirán cada dos años a las secretarías de educación el informe de las rutas seguras de la respectiva institución que incluyan los resultados de las jornadas pedagógicas, en un plazo no mayor a 30 días calendario, contados a partir de la fecha de inicio del calendario escolar. En los municipios de más de treinta (30) mil y menos de cien (100) mil habitantes, remitirán los informes de rutas seguras cada dos (2) años a las autoridades de tránsito del municipio.

8. Establecer patrullas escolares en el espacio público con campañas pedagógicas de prevención vial y regulación del tránsito en las zonas escolares por parte de un grupo de estudiantes, supervisados por un docente o un miembro de la policía o auxiliar de tránsito.

Parágrafo. Cuando sea posible se identificarán los diferentes puntos críticos de seguridad vial de manera fotográfica.

Artículo 9°. *Reglamentación de los informes de rutas seguras al colegio.* Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, en un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentarán lo relacionado con la elaboración y entrega del informe de rutas seguras al colegio por parte de los establecimientos educativos cada dos años, así como las sanciones a que haya lugar en caso de incumplimiento de esta norma por parte de los establecimientos educativos.

Artículo 10. *Reglamentación de los estudios técnicos de rutas seguras al colegio.* Los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, en un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentarán lo relacionado con el estudio técnico de rutas seguras al colegio que las Administraciones municipales o distritales deberán efectuar, para obtener la formulación de las soluciones necesarias que permitan dar cumplimiento al objetivo de la presente ley.

Artículo 11. *Reglamentación de la vinculación de la educación superior a los programas de rutas seguras al colegio.* El Ministerio de Educación Nacional en conjunto con las agremiaciones universitarias, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la forma en que las facultades de carreras profesionales, técnicas profesionales y tecnológicas relacionadas con la Arquitectura y la ingeniería civil, a través de sus estudiantes, se vincularán en la elaboración de los informes de rutas seguras de los establecimientos de Preescolar, Básica y Media.

Artículo 12. *Normas para los vehículos de transporte especial de estudiantes.* Los vehículos de transporte especial de estudiantes durante la prestación del servicio deberán llevar las luces exteriores encendidas.

Artículo 13. *Cursos de educación sobre las normas de prevención vial de la presente ley.* Los Ministerios del país contarán con doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para reglamentar y formular los contenidos de los cursos de educación sobre las normas de prevención vial de la presente ley, que deberán ser impartidos a partir de ese término a todas las personas que sean sancionadas por infracción de estas normas.

CAPITULO III

De las sanciones

Artículo 14. Adiciónese los siguientes numerales a las causales de suspensión de la licencia de conducción en el artículo 26 de la Ley 769:

6. Por conducir un vehículo de transporte escolar ocupado por estudiantes con exceso de velocidad o incumpliendo con las normas de tránsito que puedan poner en peligro su vida o integridad física.

7. Por haber sido acusado formalmente, ante el Juez competente, por parte de la Fiscalía en una investigación penal como presunto responsable en accidente que ponga en peligro la vida o integridad física de estudiantes, peatones y ciclistas en una zona escolar o de estudiantes al interior de un vehículo de transporte escolar.

Artículo 15. Adiciónese el siguiente numeral a las causales de cancelación de la licencia de conducción en el artículo 26 de la Ley 769:

“6. Por ser declarado culpable en sentencia de primera instancia por el fallecimiento de peatones o ciclistas en accidente de tránsito en zona escolar o de estudiantes al interior de un vehículo de transporte escolar. En caso que en sentencia de segunda instancia se declare la inocencia del titular de la licencia, este recuperará el documento”.

Artículo 16. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Gina Parody D'Echeona.
Senadora de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. DIAGNOSTICO DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL DE MENORES EN EDAD ESCOLAR EN COLOMBIA

Según las cifras publicadas la semana pasada por Medicina Legal y el Fonprevial, en 2006 perdieron la vida 444 menores en edad escolar (5 a 17 años) en accidentes de tránsito, mientras que en 2005 fueron 423 menores, lo cual implica un aumento del 5 por ciento, mientras que el aumento general o de todas las edades de muertes en accidentes de tránsito fue de 1,3 por ciento.

Las muertes de 444 menores en edad escolar en accidentes de tránsito implicó 25.760 años de vida perdidos para el Estado, la sociedad y la familia.

En cuanto a lesiones no fatales, en 2006 se presentaron 4.778 menores en edad escolar heridos en accidentes de tránsito, mientras en 2005 fueron 4.783 lesionados, manteniéndose la cifra sin variación.

Cerca de una tercera parte de las muertes en accidentes de tránsito 1.726 (31,5 por ciento) ocurrieron entre peatones, mientras que en 2005 fallecieron 1.893 peatones. De esta forma siguieron siendo la principal víctima de los accidentes de tránsito. En cuanto a los ciclistas fallecieron 422 en este tipo de accidentes.

La imprudencia, la falta de observancia de las normas de tránsito, el descuido, la falta de señales, de suficiente semaforización, la ausencia de puentes peatonales en varios lugares del país, así como la actitud de muchos conductores que faltan al cumplimiento de las normas de circulación, aumentan el riesgo de sufrir un accidente por parte de los ciudadanos que se movilizan a pie¹.

De esta forma, con relación a las circunstancias registradas en la mortalidad por accidentes de transporte, se encuentra que el 46 por ciento las explican el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones.

Un estudio efectuado por Medicina Legal en 2006 sobre muertes de ciclistas en accidentes de transporte para el año 2004 en Bogotá², encontró que la mayoría eran estudiantes quienes posiblemente utilizaban la bicicleta con frecuencia como medio de transporte. De los 56 ciclistas fallecidos el 28,5 por ciento (16 niños o jóvenes) eran estudiantes, de los cuales 13 estaban en edades escolares entre los 7 y 17 años.

De otro lado, una investigación de la Personería Distrital de Bogotá encontró que de los 233 establecimientos educativos estudiados, 115 (50%) no tienen la línea blanca establecida para esas zonas; 105 (43%) no tienen marcada la palabra zona escolar; 105 (43%) no tienen reductores de velocidad; 121 no cuentan con el símbolo en el pavimento y 114 no tienen la línea indicadora de reducción de velocidad. Tampoco hay un estudio real de las zonas escolares de la ciudad.

II. LOS PROGRAMAS DE RUTAS SEGURAS AL COLEGIO EN EL MUNDO

En varios países del mundo se han establecido programas interinstitucionales de rutas o caminos seguros al colegio, para asegurar la vida e integridad física de los niños y niñas y promover en ellos un ambiente y una forma de vida saludable en sus jornadas diarias de recorrido hacia y desde el colegio, con la participación de ellos mismos en el diseño de sus rutas o caminos seguros.

Estos programas existen en la Unión Europea, donde se han desarrollado proyectos como “la ciudad de los niños” que nació en la ciudad de Fano (Italia) en 1991, hace 16 años, y hoy tiene una gran red de ciudades en ese continente, que tienen a los niños y niñas como parámetro para el desarrollo urbano de la ciudad. De esta forma, los menores participan en el diseño de las vías y las medidas de pacificación del tráfico que deben tomar las Administraciones locales para garantizarles las rutas seguras al colegio.

¹ INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES, FONDO DE PREVENCION VIAL, Forensis 2006, datos para la vida.

² INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES, FONDO DE PREVENCION VIAL, Forensis 2005, datos para la vida.

Igualmente en Delaware, como en otros lugares de Estados Unidos, desde el año 2002 existen programas similares a los de la Unión Europea que involucran la parte pedagógica, técnica (infraestructura como ciclorrutas, andenes, semáforos peatonales, etc.) y presupuestal, para garantizar los recorridos seguros a los menores y de esta forma promover los recorridos a pie o en bicicleta de los estudiantes como programa de salud pública para disminuir la obesidad en los niños y niñas.

En Argentina, en Provincias como Santiago del Estero y Rosario, existen este tipo de programas que buscan promover un nuevo tipo de “Educación Vial”, preparando a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores y automóviles, evitando caer en el error de entender la Educación Vial como el mero aprendizaje por los estudiantes de una serie de normas y señales de circulación, sino como la enseñanza de una serie de valores como la vida, tolerancia, libertad, responsabilidad, etc., que llevan a las personas a comportarse responsablemente en la vía pública.

Frente a las dramáticas cifras de accidentalidad vial que se presentan anualmente en Colombia, los expertos de Medicina Legal y el Fondo de Prevención Vial han recomendado acciones dirigidas a la educación, capacitación e información sobre la circulación, conducción y respeto entre otras, de las normas de movilidad en los diferentes espacios en que se desarrolla la vida de los ciudadanos, entre los cuales el principal es el Colegio.

Una experiencia exitosa en el mundo: la Ley número 6741 de Santiago del Estero Argentina)³.

La Ley número 6.741, sancionada por la Cámara de Diputados de la Provincia de Santiago del Estero el 14 de junio del 2005 expresa en su artículo 1º: artículo 1º. Declárese la obligatoriedad de la enseñanza de Educación Vial en los establecimientos correspondientes a la Educación Inicial, Educación General Básica y Polimodal, dependiente del Ministerio de Educación de la Provincia, intensificándose en el último nivel.

La Dirección de Planeamiento de la Educación estableció acciones destinadas a los docentes, alumnos y padres de los niveles mencionados a efectos de dar cumplimiento a la legislación vigente, que se incluyen en la siguiente propuesta de trabajo.

El programa de Educación Vial tiene por Objetivo:

- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores y automóviles.

- Estudiar acciones y medidas para sensibilizar a niños y adolescentes sobre los riesgos de la circulación y prepararlos para que hagan frente a las responsabilidades que tengan como peatones o que adquieran como conductores de vehículos.

Se trata no sólo de buscar los medios necesarios para darles un conocimiento de las reglas de circulación, sino también de formar y crear actitudes positivas hacia el fenómeno de tráfico. El planteo expuesto asigna una doble dimensión a los programas de Seguridad Vial,

A) Un problema de educación general social y humana.

B) Un problema de enseñanza de determinados comportamientos y reglas.

“La evidencia de que el comportamiento social del individuo – desde su integración en las relaciones políticas y su participación en la ‘cosa pública, hasta la adecuada forma de conducirse en los niveles más concretos de la vida vecinal y doméstica- ha de ser formado y educado de modo que adquiera verdaderamente naturaleza de ciudadano, pone inmediatamente de manifiesto la necesidad y conveniencia de que la educación y formación de ese comportamiento sea iniciada en la escuela. Un adecuado comportamiento vial, esto es, un correcto uso de las vías públicas, es una parcela más del comportamiento ciudadano, que exige su correspondiente forma educativa. De ahí la obvia justificación de integrar la Educación Vial en el marco general de la Educación Cívica”.

La Educación Vial escolar, partiendo de lo apuntado, tiene dos vertientes:

- La Educación Vial, en sentido estricto, que puede denominarse “Educación para la Seguridad Vial”.

- La Educación Vial como parcela de la educación ciudadana.

Ambos aspectos han de complementarse necesariamente, para evitar caer en el error de entender la Educación Vial como el mero aprendizaje por el escolar de una serie de normas y señales de circulación.

Sobre la base de esta ley se establecieron las siguientes medidas para ser implementadas en las escuelas:

a) Incorporación en la currícula escolar de Contenidos Transversales sobre la temática de Educación Vial, que deben consignarse en el PEI y PCI.

b) Consignas de trabajo y mensajes de concientización para alumnos, padres y comunidad en general, que tendrán el apoyo de material didáctico elaborado por la Dirección de Tránsito Municipal y el Consejo de Seguridad Vial.

En el ítem a) no se pretende crear una materia adicional a la currícula escolar, sino introducir elementos vinculados a esta problemática en espacios curriculares existentes. Para ello se deberá proveer a los docentes de: material bibliográfico y de apoyo necesario para abordar la temática desde todas las Areas: la Matemática (ej. Estadísticas de accidentes), Lengua, Idiomas extranjeros (ej. Señales de tránsito, colores), Educación Ciudadana (normas viales), etc.

En el ítem b) se pretende realizar tareas específicas que permitan concientizar a alumnos y padres sobre la seguridad personal. En este punto se considerarán consignas que puedan además ser evaluadas a modo de “competencias motivadoras entre los alumnos”, entre las que se propone:

- Recuperar la práctica de “alumnos guía” en la escuela, designados en reconocimiento a su desempeño escolar y cuyo objetivo es colaborar en el orden de circulación de alumnos al ingreso y egreso de clases, y de vehículos (sobre sendas peatonales) en caso de contar con apoyo policial o de docentes.

- Diseño del “camino seguro a casa” de cada alumno. En esta consigna se pretende que el alumno grafique (eventualmente fotografe) los puntos clave desde el punto de vista de la seguridad en el camino desde su casa a la escuela, y con orientación del docente y padres seleccione el camino más seguro. En los casos de traslado en vehículo esta consigna debe orientarse a definir los puntos de acceso y descenso de vehículos, en la puerta de la escuela, y los lugares de mayor congestión del tránsito vehicular.

- Se promoverá la realización de Jornadas abordando la temática, destinada a padres y alumnos de la institución y abierta a la comunidad que circunda a la escuela.

- Se promoverá la realización de concursos escolares de preguntas y respuestas, y otras actividades relacionales con la temática

- Se adjunta cartilla de documentación que puede ser de utilidad a los establecimientos educativos para la realización de actividades o proyectos educativos.

III. LA IMPORTANCIA DE LOS PROGRAMAS DE RUTAS SEGURAS AL COLEGIO



Ingreso al colegio Torquigua en la Localidad de Engativá.

³ Tomado de http://www.sde.gov.ar/Educación/eventosdetalles.php?id_eventos=9

Todos los días nuestros niños y niñas en sus recorridos a pie, en bicicleta, en buses de transporte escolar, motocicleta u otros vehículos automotores de servicio público o particular, hacia el colegio, se encuentran con distintas amenazas como conductores de carros, buses, busetas, camiones, volquetas y motos imprudentes que se les atraviesan a toda velocidad o no les dan la vía, no importando el modo de transporte en que se estén movilizándose. Ningún municipio del país cuenta con programas efectivos para garantizar a los menores de edad rutas seguras para llegar al colegio.

En una localidad como Engativá en Bogotá, encontramos por ejemplo un sector donde quedan siete colegios, uno con tres sedes, a donde llegan al día aproximadamente 4.000 estudiantes en las dos jornadas, quienes se transportan en su mayoría en bicicleta, a pie, o en bus. Allí los menores y sus padres luchan contra dos amenazas: pelearse la vía con los vehículos y respirar un aire lleno de polución, pues no cuentan ni con vías pavimentadas, y mucho menos con andenes amplios, ni ciclorrutas, ni con operativos de control del tráfico vehicular para garantizar su llegada segura al estudio.

En su sitio de internet, el periodista Mario Morales, describe cómo una estudiante de décimo grado llamada Claudia Patricia Rodríguez, murió tristemente a sus 16 años de edad, después de haber sido atropellada por una volqueta en pleno día cuando hacía el trayecto en su bicicleta desde el colegio la Balsa hacia su casa, en el municipio de Chía. No se explica cómo en un municipio que ya llegó a los cien mil habitantes, no haya ciclorruta, cuando cerca de la tercera parte de la población se mueve en este modo de transporte no contaminante. Por eso después de la muerte de Claudia, los habitantes pensaron en hacer un paro cívico para hacer escuchar esa necesidad.



Foto tomada en la calle 64 con carrera 124 en la ciudad de Bogotá.

Lo preocupante es que el problema puede crecer en la medida en que logremos seguir aumentando la cantidad de niños y niñas que vayan a su colegio a pie o en bicicleta. Según el Instituto Colombiano de Medicina Legal⁴, en Noruega, país donde el uso de la bicicleta es mayor que en Colombia, se realizó un estudio con escolares de 10 a 15 años, que arrojó que, del total de niños que se lesionaron en bicicleta, el 30 por ciento lo hicieron mientras conducían desde o hacia la escuela. El estudio recomienda que los padres, educadores, salubristas y profesionales de la salud atiendan los factores de riesgo para evitar accidentes.

La Ley 1083, establece que las autoridades locales de los municipios de más de 100 mil habitantes deben hacer planes de movilidad, en los que pueden coordinar operativos especiales en horas de ingreso y salida de los colegios, para procurar la seguridad y guía de los niños y niñas en sus desplazamientos, los cuales podrán incluso restringir el tráfico vehicular. Sin embargo, hasta ahora ninguna autoridad en el país ha tomado medidas en este sentido. Por eso en este proyecto de ley se

pretende adicionar la mencionada ley, para dar mayor claridad sobre las circunstancias en que las Administraciones municipales o distritales deben hacer este tipo de operativos.



Foto tomada de http://www.canalcaracol.com/noticia_interna.asp?hid_id_menu=11&hid_id=9142 Accidente del 14 de abril de 2007 en Bogotá. Un bus de servicio público tomó el carril contrario y embistió un bus de transporte escolar, causando la muerte de un menor de 12 años.

No podemos seguir repitiendo historias como la que sucedió con la catástrofe del bus del Colegio Agustiniiano en Bogotá, el 28 de abril de 2004 en la avenida Suba, con un fatal saldo de 21 menores muertos y un adulto, más 34 estudiantes heridos. Tampoco la del pasado 14 de abril de 2007 cuando un bus escolar fue embestido por un bus de transporte público colectivo que invadió el carril contrario, con el saldo del menor Sebastián Aguilar de 12 años estudiante del Colegio Gimnasio Colombo Británico y otros 12 menores y el conductor del bus escolar heridos.

Es injusto que los estudiantes no dispongan de una ruta segura para llegar a estudiar. La historia de los niños del Agustiniiano, de Sebastián Aguilar en Bogotá y de Claudia Patricia en Chía no se puede repetir en ningún lugar de Colombia. Evitarlo es el reflejo de que empezamos a vivir en una sociedad que se preocupa integralmente por el bienestar de sus menores y de paso por otros sectores vulnerables como los adultos mayores y los discapacitados.

IV. DISEÑO DE UN PROGRAMA DE RUTAS SEGURAS AL COLEGIO EN UNA INSTITUCION EDUCATIVA

1. Pasos para elaborar un programa de rutas seguras al colegio

La elaboración de un proyecto de rutas seguras al colegio en cualquier institución educativa debe cumplir como mínimo con cinco pasos:

1. Los colegios tienen que hacer una encuesta para saber en qué modo de transporte están llegando y desde dónde proceden los estudiantes.
2. Los estudiantes con la orientación de los mayores deben establecer los puntos críticos de tránsito en sus recorridos al colegio y viceversa. El resultado se evalúa con la comunidad, con padres, estudiantes, profesores, vecinos para tomar medidas de pacificación del tránsito, pedagógicas y de cultura ciudadana, en la zona escolar y en los recorridos de los estudiantes.
3. Cada dos años se le manda a las autoridades de tránsito y de educación el informe de rutas seguras al colegio con los resultados de la encuesta a los estudiantes, la identificación de los puntos críticos de tránsito y la evaluación con la comunidad académica.

4. La autoridad con todos los informes hace un estudio de movilidad, accidentalidad, y concentración escolar en el municipio o distrito.

⁴ Op. Cit. Forensis 2005, datos para la vida.

5. Con ese estudio las autoridades locales deben dar prioridad en sus programas de inversión en infraestructura vial, señalización y pacificación del tránsito, a las zonas con mayor concentración escolar y donde haya mayores riesgos de accidentalidad para los niños y niñas.

2. Modelo piloto de un programa de rutas seguras en el Colegio Próspero Pinzón en Bogotá, D. C.

En el año 2005, se llevó a cabo un programa de rutas seguras al Colegio en el Centro Educativo Distrital Próspero Pinzón de la localidad de Kennedy en la ciudad de Bogotá con la participación de la Administración Distrital, algunas entidades no gubernamentales, los estudiantes de la Facultad de arquitectura de la Universidad de América, Fenalco, las directivas y estudiantes del colegio, la comunidad de vecinos.

Metodología de trabajo

La experiencia de trabajo duró 5 meses y a continuación se presentan las fases y pasos distinguidos como relevantes de esa experiencia:

1. Planificación de las rutas con la participación de la comunidad.
2. Identificación de los puntos críticos de tránsito con los estudiantes y padres
3. Presentación rutas propuestas ante la comunidad educativa

Fase 1 Realización de la encuesta

Para esta primera fase se hizo una planificación de las rutas con la participación de la comunidad en la cual se realizaron las siguientes actividades:

Reunión con directivas del colegio para presentar el proyecto y acordar realización de la encuesta: A partir de la determinación de una zona de trabajo, debe determinarse la manera más efectiva para contactar los rectores de los colegios del sector. Posteriormente se realizó una reunión en donde se dio a conocer qué colegios de la zona se interesaron en participar del proyecto, se efectúa una presentación con los directivos y se acuerda una fecha para realizar la encuesta a todos los estudiantes.

A partir de este trabajo se requirió el apoyo de una institución que efectúe el soporte técnico a la fase de planeación, puesto que fue necesario conseguir mediante un convenio la colaboración de una institución que cuente con los medios para dar soporte técnico a las etapas de planeación. (Universidades con facultades de arquitectura o ingeniería civil, institutos técnicos, ONG, empresas del ramo, etc.)

A través de los resultados del procesamiento de una encuesta realizada a los alumnos del colegio, se hizo la presentación del análisis de los resultados de la encuesta ante la comunidad educativa y designación de estudiantes que socializaran el proyecto entre sus compañeros, se debió presentar ante toda la comunidad educativa los resultados de la encuesta y su materialización a través de una maqueta.



Maqueta distribución rutas propuestas

Fase 2. Identificación de los puntos críticos de tránsito con los estudiantes y padres

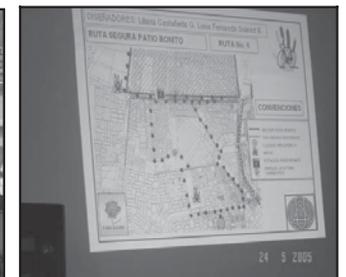
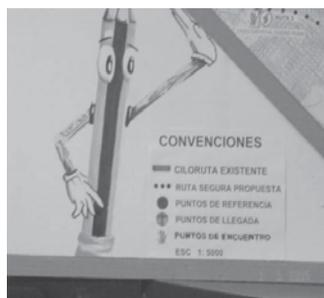


Fotos puntos críticos de transporte



Fotos identificación puntos críticos de transporte por parte de los estudiantes

Fase 3. Presentación rutas propuestas ante la comunidad educativa y discusión de los puntos críticos de tránsito



3. Conclusiones y recomendaciones del proyecto

A partir de la experiencia del Próspero Pinzón se determinaron 3 elementos fundamentales para llevar a cabo con éxito un programa de rutas seguras al colegio:

i. Efectividad

- Participación de los miembros de la comunidad académica
- Factores técnicos: encuesta, ubicación de puntos críticos de tránsito

ii. Seguridad:

- Técnicos: Infraestructura, señalización, pacificación del tránsito
- Colegio: Pedagogía prevención vial
- Cuerpo de seguridad: patrullas escolares

iii. Socialización

- Informativa
- Preventiva
- Aplicativa

V. MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE ESCOLAR

<p>CONSTITUCION POLITICA</p>	<p>Artículo 24: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.</p> <p>Artículo 44: Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.</p> <p>“Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.”</p> <p>Artículo 313: Corresponde a los concejos: (...)</p> <p>“1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.</p> <p>10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.”</p>
<p>LEY 136 DE 1994</p> <p><i>Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios</i></p>	<p>Artículo 3º: Corresponde al municipio: (...)</p> <p>“1. Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley.</p> <p>7. Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio.</p> <p>9. Las demás que le señale la Constitución y la ley.”</p> <p>“Artículo 32. Atribuciones. Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes: (...)</p> <p>Parágrafo 2º. Aquellas funciones normativas del municipio para las cuales no se haya señalado si la competencia corresponde a los alcaldes o los concejos, se entenderá asignada a estas corporaciones, siempre y cuando no contrarie la Constitución y la Ley.”</p>
<p>LEY 336 DE 1996</p> <p><i>Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte</i></p>	<p>Artículo 4º: El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.</p> <p>Artículo 40: Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte, CONSET, integrado por (5) miembros designados para un período de dos (2) años por el Presidente de la República. La composición del consejo deberá representar a los distintos modos de transporte que operen en el país.</p> <p>Artículo 41: El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte, CONSET, es un organismo asesor del Gobierno Nacional, tendrá</p>

	<p>como funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recomendar políticas para la seguridad de todos los modos de transporte. 2. Formular recomendaciones técnicas que prevengan la ocurrencia de accidentes. 3. Estudiar y analizar los accidentes que ocurran en la actividad del transporte sometidos a su consideración por el Gobierno Nacional, para determinar la causa y las circunstancias relevantes de los mismos.
<p>LEY 769 DE 2002</p> <p><i>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones</i></p>	<p>Artículo 1º: Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito (...)</p> <p>En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.</p> <p>Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.</p> <p>Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.</p> <p>Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.</p> <p>Artículo 2º: Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.</p> <p>Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.</p> <p>Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.</p> <p>Ciclovia: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.</p> <p>Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p> <p>Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.</p> <p>Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.</p> <p>Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.</p> <p>Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.</p> <p>Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.</p> <p>Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.</p> <p>Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.</p> <p>Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.</p> <p>Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.</p> <p>Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.</p> <p>Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.</p> <p>Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.</p> <p>Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.</p>

<p>Artículo 4º: Acreditación de formación-programas de seguridad (...)</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.</p> <p>Artículo 7º: Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...)</p> <p>Parágrafo 1º. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.</p> <p>Artículo 55: Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.</p> <p>Artículo 56: Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.</p> <p>Artículo 57: El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.</p> <p>Artículo 58: Los peatones no podrán: Invasión de la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.</p> <p>Artículo 59: Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años: (...)</p> <p>Los menores de seis (6) años.</p> <p>Artículo 69: No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia. Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes. Parágrafo. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.</p> <p>Artículo 74: Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: (...)</p> <p>Artículo 84: En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que estos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio. Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.</p> <p>Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Artículo 106: En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas.</p> <p>Artículo 109: De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito</p> <p>Artículo 110: Clasificación y definición de las señales de tránsito: Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su</p>	<p>uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.</p> <p>Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de este.</p> <p>Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.</p> <p>Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.</p> <p>Artículo 122: Tipos de sanciones. Las sanciones por infracciones del presente Código son: Amonestación. Multa. Suspensión de la licencia de conducción. Suspensión o cancelación del permiso o registro. Inmovilización del vehículo. Retención preventiva del vehículo. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.</p> <p>Parágrafo 3º. Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes.</p> <p>Artículo 123: Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.</p> <p>Artículo 130: Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas.</p> <p>Artículo 1º: Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial (...), formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Artículo 2º: (...) Los Planes de Movilidad deberán: a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte; b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación; d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes.</p> <p>Artículo 3º: Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.</p> <p>Parágrafo 2º. Como herramienta adicional a lo previsto en este artículo para el tránsito seguro de niñas y niños, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.</p> <p>Artículo 28: Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes, durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto en representación de la entidad docente.</p> <p>Artículo 61: No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso. Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad</p>
<p>LEY 1083 DE 2006 <i>Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.</i></p>	<p>Artículo 1º: Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial (...), formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Artículo 2º: (...) Los Planes de Movilidad deberán: a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte; b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación; d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes.</p> <p>Artículo 3º: Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.</p> <p>Parágrafo 2º. Como herramienta adicional a lo previsto en este artículo para el tránsito seguro de niñas y niños, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.</p>
<p>DECRETO 174 DE 2001 <i>Por el cual se reglamenta el</i></p>	<p>Artículo 28: Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes, durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto en representación de la entidad docente.</p> <p>Artículo 61: No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso. Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad</p>

<p><i>Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial</i></p>	<p>establecida en la ficha de homologación de la tipología del vehículo y de la licencia de tránsito. Artículo 62: Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes, los vehículos de transporte particular escolar, deberán llevar un adulto que acompañe al conductor durante toda la operación del servicio y un sistema de comunicaciones bidireccional. Artículo 63: En la parte posterior de la carrocería del vehículo particular escolar, deben pintarse franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros. Adicionalmente en la parte superior delantera y trasera de la carrocería deberá llevar pintado en caracteres destacados, de una altura mínima de diez (10) centímetros, la leyenda ESCOLAR. Artículo 68: En cumplimiento del artículo quinto de la Ley 336, dentro del ámbito del transporte privado, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean propiedad del establecimiento educativo. Parágrafo: En todo caso es obligación del establecimiento educativo mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en los artículos 61, 62 y 63 de este Decreto. Los vehículos de propiedad del establecimiento educativo, destinados al transporte privado de sus estudiantes, deberán efectuar su revisión técnico - mecánica anualmente, de acuerdo con la programación que para tal fin establezcan las autoridades de transporte competentes.</p>	<p>- La utilización de alternativas tecnológicas e interactivas de recreación y aprendizaje. También es importante que se pueda hacer uso de materiales educativos ya existentes en el país con fines pedagógicos y educativos en el tema tales como: - Rueda la Rueda, Multimedia, Fondo de Prevención Vial. - Orientaciones en tránsito y seguridad vial. Fondo de Prevención Vial 2003. - Forenses 2002. Datos para la vida Fondo de Prevención Vial. - Caperuñita y el lobo veloz. Fondo de Prevención Vial 2003. - Educa a tu gente. Alcaldía Municipal de Ibagué- Secretaría de Tránsito y Transporte- Fondo de Prevención Vial. - Programa para la prevención de la accidentabilidad y el respeto por la vida. Instituto Departamental de Transportes y Tránsito del Atlántico 2001. d). Para el efecto el país cuenta con el Fondo de Prevención Vial entidad de carácter privado la cual tiene como misión la realización conjunta de campañas de seguridad vial en coordinación con las entidades estatales que actúan con el mismo propósito.</p>
<p>DIRECTIVA MINISTERIAL 13 DE 2003 <i>De la Ministra de Educación Nacional a los Gobernadores, Alcaldes y Secretarios de Educación, sobre la Educación de Tránsito y la Seguridad Vial</i></p>	<p>Una de las motivaciones fundamentales para la expedición de la Ley 769 de 2002, consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país y que a diario cobran la vida o son motivo de graves lesiones para muchos colombianos y de manera más preocupante, de niños, niñas y jóvenes en edad escolar. Por lo anterior, la mencionada ley dispuso, como una de las principales estrategias para lograr evitar este alto grado de accidentabilidad, la educación en tránsito y seguridad vial de los estudiantes. En virtud de lo dispuesto por esta ley les solicito tener en cuenta las siguientes consideraciones: 1. La educación en tránsito y seguridad vial tiene como propósito el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que le permitan a niños, niñas y jóvenes ejercer su derecho a la movilidad libre y segura, conocer y respetar las normas del tránsito, y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos. 2. Este tema, por estar fundamentado en el respeto por el derecho a la vida, a la movilidad, en el disfrute del espacio público, y en el reconocimiento y respeto por las normas y las leyes, se encuentra inscrito en las temáticas generales desarrolladas por las competencias ciudadanas y puede ser abordado de manera muy efectiva con herramientas de trabajo educativo como los Estándares en Competencias Ciudadanas (...). Con el propósito de adelantar las acciones necesarias para desarrollar este tema de manera efectiva, se recomienda a las secretarías de educación, en el marco de sus competencias: a). Realizar un trabajo conjunto con las secretarías de tránsito y crear un comité que involucre personal tanto del sector educativo como de tránsito, con el propósito de diseñar y desarrollar estrategias pedagógicas que sean apropiadas por las instituciones educativas que ofrezcan educación preescolar básica y media. También será una labor de este comité identificar y apoyar experiencias significativas en instituciones escolares, las cuales puedan servir de referencia a otras escuelas y colegios. b). Consideramos que en tanto los estándares y el programa de competencias ciudadanas son socializados en el país, estos temas pueden ser abordados desde el área de las ciencias sociales o de ética y valores, como ya lo han venido haciendo algunas instituciones educativas. Es necesario hacer énfasis en que esta temática debe ser trabajada con pedagogías activas, dentro y fuera del aula de clase y que no debe convertirse en sí misma en una asignatura, ni debe estar sujeta a promoción académica. c). Entre las alternativas pedagógicas que pueden acompañar este proceso se encuentran: - Las patrullas escolares que se desarrollan en el espacio público con campañas educativas y regulación del tránsito en áreas cercanas a la Institución escolar. - Trabajo interdisciplinario en torno a temas como movilidad, alcohol, velocidad, primeros auxilios. - Visitas a parques recreativos de tránsito. - Recorridos y observaciones urbanas. - La recreación de ambientes en la Institución Escolar y la realización de actividades con la utilización de materiales pedagógicos dentro de la misma.</p>	<p>RESOLUCION 1122 DE 2005 “Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución No. 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la Resolución No. 4110 de 2004.”</p> <p>Artículo 1º: Las empresas de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, deberán dotar a sus equipos autorizados para la prestación del servicio, de una serie de elementos al interior de los mismos que permitan el control de la velocidad por parte de los usuarios y de la misma empresa de transporte. Artículo 2º: El dispositivo sonoro de que trata el artículo primero de la presente resolución, deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos: 1). Intensidad, frecuencia y forma de medición 2). Tipo de señal: La señal acústica deberá ser de emisión continua y uniforme o corresponder a un mensaje de voz (referente al exceso de velocidad). 3). Tipos de alarma: Tipo 1: Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 61 km/h y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor a 58 km/h. Tipo 2: Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 81 km/h y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor 78 km/h. Tipo 3: Dispositivo sonoro que cuenta con una llave o elemento físico o electrónico de seguridad que le permite modificar la velocidad de activación o desactivación, permitiendo cumplir únicamente las velocidades de activación y desactivación contempladas en las alarmas tipo 1 y tipo 2. 4). Ubicación: la alarma o dispositivo sonoro se deberá instalar en la parte delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros. Dicha alarma también deberá ser audible para el conductor del vehículo. 5). Tipo de alarma de acuerdo con la modalidad de servicio: Artículo 3º : La pantalla digital de que trata el artículo primero de la presente resolución, deberá cumplir como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos: 1. Dimensiones: Deberá tener un mínimo de dos (2) dígitos de cuarenta y cinco (45) milímetros de altura, en los vehículos clase bus y buseta y quince (15) milímetros de altura, en los vehículos clase microbús, camioneta y automóvil. 2. Ubicación: La pantalla digital deberá instalarse en la parte superior delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros y la cifra que marque deberá corresponder con la velocidad en kilómetros por hora que desarrolle el vehículo. Artículo 4º: El sistema de chequeo de que trata el artículo primero de la presente resolución consistirá en un elemento mecánico o electrónico que permita verificar el funcionamiento del dispositivo sonoro y la pantalla digital, el cual una vez sea activado, en estado de reposo, deberá emitir el sonido del dispositivo sonoro y marcar en la pantalla digital la cifra de la velocidad máxima autorizada para transitar, es decir, sesenta (60) kilómetros por hora en la alarma tipo 1, ochenta (80) kilómetros por hora en la alarma tipo 2 y la velocidad correspondiente a la activación en que se tenga la alarma tipo 3. Artículo 5º: Para informar sobre la existencia del dispositivo de control de velocidad a los usuarios de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar, deberá colocarse una calcomanía con el siguiente texto: Este vehículo cuenta con una alarma para el control de la velocidad, que se activa en el caso en que el conductor sobrepase los límites autorizados por el Código Nacional de Tránsito, de 60 km/h en ciudad y de 80km/h en carretera.</p>

	<p>Presente su queja por la violación de dichos límites de velocidad, ante las autoridades y las directivas de la empresa.</p> <p>Artículo 6º: La medición de la velocidad podrá realizarse a través de señal satelital o sobre elementos eléctricos o mecánicos del vehículo, siempre que se garantice la activación de la alarma sonora cuando se sobrepasen los límites de velocidad autorizados y se logre que la medición sea concordante con la velocidad registrada por el velocímetro del vehículo.</p> <p>Artículo 10: Todos los vehículos homologados por el Ministerio de Transporte y que se matriculen en cualquier Oficina de Tránsito del país, cuyo modelo corresponda a los años 2007 o posteriores, que se ensamblen, fabriquen, importen al país, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros por carretera, el servicio público especial y el servicio privado de transporte escolar, deberán garantizar que estos equipos cuenten con los elementos para el control de velocidad descritos en la presente Resolución, además de lo señalado en el artículo once de la misma.</p> <p>Artículo 12: Las empresas de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial y los propietarios de los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar que permitan el despacho de sus vehículos vinculados, sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución, serán sancionados.</p>		<p>motorizados, a los colectivos, a los públicos y por último a los privados.</p> <p>Artículo 91: Los adultos deben proteger a las niñas y niños que transitan por el espacio público. Los menores de siete (7) años deben ir preferiblemente acompañados por un adulto y tomados de la mano.</p>
<p>RESOLUCION 050 DE 2005</p> <p><i>Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial.</i></p>	<p>Artículo 1º: Las medidas especiales y los elementos de prevención y seguridad de que trata la presente Resolución, serán válidos única y exclusivamente para el tránsito en la malla vial de la Ciudad de Bogotá, D. C.</p> <p>Artículo 2º: Todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar en la Ciudad de Bogotá, D. C., deberán circular con las luces medias exteriores encendidas.</p> <p>Artículo 3º: A partir del 1º de marzo de 2005 todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar en la Ciudad de Bogotá, D. C., deberán contar con un tercer STOP, ubicado en la parte superior trasera sobre la línea media del vehículo y a una altura no mayor de 1.80 cm del piso, el cual deberá tener unas dimensiones mínimas de 5 cm de alto por 15 cm de ancho.</p> <p>Artículo 4º: Todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar en la Ciudad de Bogotá, D. C., deberán llevar un aviso visible (COMO CONDUZCO) que señale el siguiente número telefónico 3 64 94 64 (Línea de seguridad escolar de la Secretaría de Tránsito y Transporte), número donde la comunidad podrá informar a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, D. C., sobre la manera de conducción y/o uso que se da al vehículo escolar correspondiente.</p> <p>Artículo 5º: A partir del 1º de junio de 2005 todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar, los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar en la Ciudad de Bogotá, D. C., deberán contar con dispositivos sonoros al interior y luminosos al exterior del mismo, para el control de velocidad, los cuales deberán activarse automática y simultáneamente en el momento en que se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado de sesenta (60) kilómetros por hora.</p>		<p>Artículo 92: Los adultos deben cuidar que las niñas y los niños en el espacio público no realicen conductas que los pongan en peligro o sean contrarias a la convivencia ciudadana.</p> <p>Artículo 93: Se deberán observar los siguientes comportamientos que favorecen la protección de los conductores y de las demás personas: (...) 2). Procurar la seguridad de las niñas, los niños, los adultos mayores, las mujeres gestantes o con menores de brazos y las personas con movilidad reducida, disminuciones físicas, sensoriales o mentales; 4). Respetar los cruces peatonales y escolares. Los peatones tienen siempre la prelación en los cruces cebra, salvo que cuenten con semáforo peatonal. En el primer caso, se les cederá el paso;</p> <p>Artículo 94: Comportamiento de los conductores del servicio de transporte público individual, colectivo y escolar. El transporte público individual, colectivo y escolar tiene como fin la prestación de un servicio público, por lo cual se deben observar los siguientes comportamientos: 2). Recoger y dejar a los pasajeros sólo en los paraderos o en las zonas o ejes viales demarcados y en todo caso siempre al borde de las aceras evitando poner en peligro su integridad y su vida; 7). Tener actualizada la revisión tecomecánica de los vehículos y los exámenes de aptitudes sicosomáticas de los conductores en los términos y periodos establecidos en las normas legales vigentes;</p>
<p>ACUERDO 79 DE 2003</p> <p><i>Por el cual se expide el Código de Policía de Bogotá, D. C.</i></p>	<p>Artículo 89: El ejercicio de la movilidad en todas sus manifestaciones es un derecho de todos los habitantes, moradores y visitantes, que asegura el libre desplazamiento de las personas y los vehículos de transporte, fortalece las relaciones entre los diferentes actores y propicia el uso adecuado de la infraestructura vial y del espacio público. Son deberes generales de las autoridades de policía, de todas las personas en el Distrito Capital que facilitan la movilidad: Respetar y proteger la vida de peatones, conductores y pasajeros; Tomar las medidas necesarias para proteger a los peatones cuando no exista semaforización; Respetar las normas y las señales de tránsito. Para ello se deben observar las disposiciones del Código Nacional de Tránsito, las normas que lo modifiquen o adicione y los reglamentos; Respetar las normas que regulan el contraflujo; Cuando el peatón tenga libre su vía tiene prelación sobre los vehículos que van a cruzar, y Hacer uso de los medios de transporte de menor consumo energético y menor impacto ambiental por ruido y contaminación del aire. En tal sentido, el Gobierno Distrital podrá implantar medidas para dar preferencia a los sistemas de desplazamiento no</p>	<p>V. EL CONTENIDO DEL PROYECTO</p>	<p>1. Se modifica la definición de zona escolar en el Código Nacional de Tránsito para que no sea de cincuenta metros alrededor de los colegios sino de doscientos metros, y para establecer que en ellas la autoridad municipal o distrital podrá imponer restricciones al tráfico vehicular.</p> <p>2. Se incorpora la definición de patrullas escolares y de los programas de rutas seguras al colegio en el Código Nacional de Tránsito:</p> <p>“Patrulla escolar: Grupo de estudiantes de un establecimiento de educación Preescolar, Básica y Media, supervisados por un docente o un auxiliar de tránsito y transporte que participa en la organización del tránsito en la zona escolar, a fin de prevenir los accidentes y que además ejercen una acción de pedagogía en prevención vial entre los conductores de cualquier vehículo automotor, incluidas las motocicletas, peatones y ciclistas.”</p> <p>“Programas de Rutas seguras al colegio: Es la articulación de las acciones de los municipios o distritos, de los miembros de la comunidad académica, de los padres de familia, de las empresas de transporte escolar y conductores de vehículos de transporte escolar, y de los vecinos de cada establecimiento educativo, con el objetivo de garantizar a los alumnos de educación Preescolar, Básica y Media, los desplazamientos seguros desde su hogar hacia el colegio y desde este hacia su hogar, en los horarios de ingreso y salida de clases.”</p> <p>3. Se le ordena a los Ministerios de Transporte y de Educación con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, que reformulen los contenidos de enseñanza de tránsito y seguridad vial no solo en las materias sociales sino también en todas como las materias de matemáticas, biología, educación física. La idea es que el futuro conductor de moto, carro, bicicleta, transporte público interiorice todas las dimensiones del transporte desde la escuela. Así se hace por ejemplo en la Provincia de Santiago del Estero en Argentina, donde descubrieron que así es más efectivo que enseñar a los estudiantes simplemente las normas de tránsito.</p> <p>4. Los establecimientos de educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional deberán contar con programas de rutas seguras al colegio en los que los estudiantes junto con sus padres y profesores establecerán el recorrido de la ruta segura al colegio ubicando los puntos más peligrosos del recorrido. A partir de estos</p>

reportes, los colegios, deberán enviar a las Secretarías de Educación y autoridades de tránsito el informe de rutas seguras de la respectiva institución educativa.

5. Los Municipios y Distritos deberán crear programas de rutas seguras al Colegio que a partir de los informes enviados por los colegios, elabore un estudio técnico que evalúe las condiciones y tipos de movilidad de los estudiantes, accidentalidad y concentración escolar de estas rutas, y debe formular las correspondientes soluciones en infraestructura y/o pacificación del tráfico, financieras, pedagógicas y de cultura ciudadana.

6. En los estudios técnicos se debe elaborar un índice de concentración escolar de las distintas zonas del municipio o distrito, a partir del cual se debe dar prioridad a las zonas de mayor concentración de colegios y estudiantes en los proyectos municipales de mejoramiento de infraestructura vial (andenes, ciclorrutas y calzadas), señalización, pacificación del tráfico y semaforización.

7. Los vehículos de transporte escolar deberán llevar las luces exteriores encendidas durante la prestación del servicio.

8. Las autoridades de tránsito deberán imponer restricciones al tráfico vehicular en los horarios de ingreso y salida de clases en las zonas de mayor concentración escolar.

9. Todos los colombianos que cuenten con licencia de conducción de cualquier tipo de vehículo motor, deberán en un término de un año a partir de la entrada en vigencia de esta ley, hacer un curso sobre normas de prevención vial en zonas escolares dictado por las autoridades de tránsito.

10. Habrá suspensión de la licencia de conducción para quien:

- Conduzca un vehículo de transporte escolar ocupado por estudiantes con exceso de velocidad o incumpliendo con las normas de tránsito que puedan poner en peligro su vida o integridad física.

- Sea acusado formalmente, ante el Juez competente, por parte de la Fiscalía en una investigación penal como presunto responsable en accidente que ponga en peligro la vida o integridad física de estudiantes, peatones y ciclistas en una zona escolar o de estudiantes al interior de un vehículo de transporte escolar.

11. Habrá cancelación de la licencia de conducción para quien sea declarado culpable en sentencia de primera instancia por el fallecimiento de peatones o ciclistas en accidente de tránsito en zona escolar o de estudiantes al interior de un vehículo de transporte escolar. En caso que en sentencia de segunda instancia se declare la inocencia del titular de la licencia, este recuperará el documento.

De los honorables Congresistas,

Gina Parody D'Echeona.
Senadora de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECCION DE LEYES

Bogotá, D. C., 19 de septiembre de 2007.

Señora Presidenta:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 139 de 2007 Senado, "por medio de la cual se establecen los programas de rutas seguras al colegio y se adiciona la Ley 1083 de 2006", 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., 19 de septiembre de 2007

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

Cumplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 156 DE 2007 SENADO

por medio de la cual se derogan algunos artículos de la Ley 99 de 1993.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Derógase el artículo 45 en su numeral 2, Transferencia del Sector Eléctrico, por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. El artículo 45 de la Ley 99 de 1993, en su numeral segundo quedará de la siguiente manera:

Numeral 2°. El 3% será distribuido proporcionalmente entre los Municipios y Distritos localizados en la cuenca hidrográfica que surte el embalse y los Municipios y Distritos donde se encuentra el embalse.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Luis Fernando Duque García,

Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La contradicción entre la necesidad creciente del desarrollo económico y el deterioro progresivo de la base material que lo sustenta, es decir de las cuencas hidrográficas constituyen unos de los grandes problemas que hoy enfrenta la humanidad.

La crisis ecológica serán cada vez más grave, a no ser que el conjunto de las sociedades replantee drásticamente su relación con la naturaleza, especialmente con las cuencas hidrográficas, implementando no solo medidas de protección a las cuencas y a los recursos sino modelos de desarrollo y estilos de vida que no dañan con la naturaleza.

La disyuntiva entre preservación o desarrollo es un falso dilema, no son conceptos contradictorios sino complementarios; La preservación de las cuencas es necesaria para el desarrollo de los futuros embalses y el desarrollo también es necesario para la preservación.

Más allá de lo económico se requiere de un profundo cambio cultural y político tendiente a sustituir la concepción del hombre como dueño y señor, por una actitud de respeto como hijos de la tierra.

Colombia es el segundo país en diversidad biológica y uno de los de mayor abundancia de recursos naturales, en proporción a su extensión territorial; de ello se deriva la responsabilidad que le compete en la conservación del ecosistema, responsabilidad que implica defenderlos de la explotación por parte de los agentes nacionales o extranjeros e implementar programas de uso racional así como la reforestación de las cuencas hidrográficas, esto para beneficio de las poblaciones que los habitan y como sustento de la soberanía nacional.

No obstante tal riqueza, la realidad objetiva de los problemas ambientales en Colombia es mayor que la conciencia y capacidad de manejo que el país tiene sobre ellos. La contaminación de las principales ciénagas, la deforestación de las selvas del Amazonas y del Pacífico, la erosión galopante, el caos urbano, las inundaciones y sequías periódicas etc., constituyen evidencia de dicha situación, cuya solución no puede seguir siendo postergada.

Acogiéndonos al principio del desarrollo regional establecemos que para los municipios y distritos donde se encuentren las cuencas hidrográficas tendrán derecho a unas regalías por este concepto y serán destinadas a la reforestación de estas, con el fin de preservarlas para el futuro aprovechamiento de los recursos hídricos y la prioridad de su inversión orientada a la satisfacción de las necesidades básicas y al desarrollo de las comunidades de los municipios y distritos donde se ubican las cuencas hidrográficas.

En términos de ambiente y recursos naturales, los grandes ecosistemas o ecorregiones deben ser vistos y manejados en conjunto, por encima de las divisiones político – administrativas, que fueron construidas con otros criterios.

La coyuntura entre la Constitución Política y el actual concepto internacional en materia ambiental proveen un ambiente favorable para el planteamiento de reformas estructurales. Tales mecanismos institucionales tendrán cómo articular, dinamizar, coordinar y dar coherencia a los esfuerzos del Estado y la sociedad civil en la solución y prevención de problemas ecológicos como es la deforestación de las cuencas hidrográficas y en la construcción de modelos de desarrollo sustentable, entendido este como el desarrollo que conlleva al crecimiento económico y al bienestar social sin agotar la base de los recursos naturales en que se basan, ni deteriorar el medio ambiente.

El carácter del medio ambiente como patrimonio común de los colombianos propone que el Estado desempeñe tareas de promoción, planificación y manejo de los recursos naturales que garanticen su explotación racional, asigna prioridades en su aprovechamiento y a los municipios y distritos en donde los recursos se encuentren localizados.

Luis Fernando Duque García,
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECCION DE LEYES

Bogotá, D. C., 2 de octubre de 2007

Señora Presidenta:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 156 de 2007 Senado, “*por medio de la cual se derogan algunos artículos de la Ley 99 de 1993*”, 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 Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 2 de octubre de 2007

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el Proyecto de ley de referencia a la comisión Quinta constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cumplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día 2 del mes de octubre del año 2007 se radicó en la Plenaria del Senado el Proyecto de ley número 156 con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por el honorable Senador Luis Fernando Duque.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE A LOS PROYECTOS DE LEY ACUMULADOS NUMEROS 010, 042 DE 2007 SENADO

por la cual se modifica la Ley 685 de 2001 Código de Minas.

Bogotá, D. C., septiembre 28 de 2007

Honorable Senador:

JOSE DAVID NAME CARDOZO

Presidente Comisión Quinta Constitucional Permanente Senado de la República

Ciudad.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la función asignada por la Mesa Directiva de la Comisión, rendimos informe de ponencia para primer debate a los Proyectos de ley acumulados número 010 y 042 de 2007 Senado, *por la cual se modifica la Ley 685 de 2001 Código de Minas*.

A continuación realizamos una revisión de conceptos pertinentes para la elaboración de la ponencia, los cuales se aplicarán al proyecto de ley objeto de estudio

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES:

El Gobierno Nacional, por conducto del Señor Ministro de Minas y Energía, radicó en la Secretaría General del Senado de la República el Proyecto de ley número 010 de 2007 - Senado, *por la cual se modifica la Ley 685 de 2001 Código de Minas*; este proyecto ha sido acumulado, por la Mesa Directiva de la Comisión V Constitucional Permanente del Senado de la República, con el Proyecto de ley 042 de 2007, *por la cual se exceptúa del proceso licitatorio establecido en el artículo 355 de la Ley 685 de 2001, la adjudicación de concesiones relativas a salinas terrestres y marítimas, y se dictan otras disposiciones*.

El Ministerio de Minas y Energía consideró conveniente presentar un Proyecto de Ley para ser sometido a la consideración del Congreso de la República, con el fin de modificar, ajustar y articular un grupo de normas del Código de Minas.

El Proyecto de Ley da respuesta a una serie de requerimientos presentados en la aplicación del Código vigente actual y es el resultado del análisis de las normas vigentes en materia minera, con el fin de actualizarlos y armonizarlos a los requerimientos de una institucionalidad moderna y competitiva.

El Gobierno justifica la necesidad de este Proyecto, de cara al proceso actual de modernización de la economía, a la profundización en la apertura de mercados a escala global, y con ocasión de la necesaria consolidación de los pequeños y medianos mineros, en empresarios con capacidad real para aprovechar y consolidar las oportunidades de progreso económico y social evitando una indebida congelación de áreas mineras.

Con este proyecto de ley se pretende avanzar en tal sentido y, al efecto, se han identificado los siguientes temas estratégicos que apuntan hacia la actualización de aspectos centrales de la política minera en Colombia:

- Reservas especiales
- Prórrogas
- Integración de áreas
- Autorización temporal
- Necesidad de los bienes
- Canon superficiero
- Presentación, requisitos y objeciones de la propuesta
- Garantías
- Procedimiento para las servidumbres
- Derechos y cuotas
- Corrección y cancelación
- Ordenamiento territorial minero
- Responsabilidad social empresarial
- Distritos mineros especiales
- Empleo de menores de edad
- Acreditación de exportaciones mineras como productos verdes
- Manejo de explosivos
- Transferencia de tecnología.

2. CONSIDERACIONES:

2.1. Consideración inicial de los ponentes:

Los honorables Senadores Ponentes consideramos que la Comisión Quinta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República es la competente para iniciar el estudio en primer debate de este proyecto de ley.

Hemos decidido clasificar la discusión de acuerdo con la naturaleza de las propuestas formuladas por el Gobierno Nacional y la iniciativa Parlamentaria. Para cada uno de los temas propuestos hemos dispuesto recaudar la mayor cantidad de información y a su vez valorar la conveniencia y la pertinencia de las normas que se están sometiendo para el estudio y posterior decisión del Congreso de la República, mediante la realización de múltiples foros, consultas y reuniones con los diferentes actores institucionales y privados relacionados con la materia objeto de estudio.

2.2. Consideraciones Generales:

La minería contemporánea se desarrolla a menudo en zonas rurales de extrema pobreza con estancamiento económico, falta de oportunidades de empleo y un capital social débil y poco desarrollado. Por tanto las comunidades locales buscan obtener beneficios e ingresos económicos inmediatos en base a su relación con la mina, a pesar de su opinión negativa sobre la misma.

Debemos considerar que es paradójico que en otros lugares del Continente Americano, en zonas menos favorables para la agricultura se haya alcanzado mayor desarrollo que en las más favorables, esto se explica por la mayor actividad minera en las zonas más elevadas de los Andes. La minería jamás ha empobrecido a las poblaciones que viven en las áreas más inhóspitas de nuestro territorio sino todo lo contrario.

Cuando se le ha dado el tiempo necesario las ha llevado a valores en IDH entre los más elevados del país.

En muchos lugares de nuestro Continente, donde la minería y/o metalurgia han tenido vigencia por décadas, el índice de Desarrollo Humano -IDH- de los distritos ubicados por encima de los 3,000 metros ha sido significativamente mayor que el de aquellos distritos ubicados, por encima de la misma altitud, en departamentos donde no existe minería, la inversión en ella ha sido reciente o estuvo circunscrita a operaciones de escasa dimensión. Con cifras del PNUD se ha demostrado ampliamente que la minería y la metalurgia han impulsado el desarrollo humano en aquellos lugares en los que se ha afincado esta actividad empresarial por varias décadas, sin menoscabar la recuperación y un adecuado manejo ambiental.

En la década de los años 90 se presentó un incremento significativo de exploración, producción y exportación de minerales. La inversión en exploración a nivel mundial aumentó 90 % y se multiplicó cuatro veces en América Latina entre 1990 y 1997, vale la pena significar que por ejemplo en Perú creció 20 veces.

La caída de precios de metales en 1997, redujo significativamente la inversión en exploración en la mayoría de países en desarrollo ya que muchas empresas mineras internacionales se retrajeron a sus áreas tradicionales de exploración. No obstante, América Latina logró mantener su participación en el total.

El sector minero logró resultados positivos tanto en el ámbito de la producción empresarial como en el marco institucional. La producción de los mayores componentes de la canasta minera colombiana -carbón, níquel, esmeraldas y oro presentó significativos incrementos, reflejados también en el valor de las exportaciones.

La contribución de la minería al PIB fue destacada, con un crecimiento del 33,6% respecto del año 2002, siendo el segundo factor de mayor contribución al crecimiento económico del país.

En este período se completó la reestructuración de la institucionalidad minera, la cual como política de Estado busca hacer más eficiente la función pública y reducir sus costos de funcionamiento. En el caso minero, la nueva estructura fue más allá de una simple reducción de gastos, puesto que buscó priorizar y concentrar esfuerzos en actividades más acordes con el espíritu y los propósitos del Código de Minas (Estado facilitador y fiscalizador, más no empresario) y persiguiendo una coherencia más estrecha con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Minero 2002-2006.

En el desarrollo de tales propósitos y entre los muchos desafíos en el futuro inmediato se destacan la consolidación del Instituto Colombiano de Geología y Minería - Ingeominas en sus funciones de servicio geológico y servicio minero; el trabajo conjunto entre el Estado y la empresa privada para mejorar la competitividad del sector que se traduzca en mayores inversiones; y el mantener y mejorar las condiciones para que la producción minera siga aportando niveles significativos al crecimiento de la economía nacional.

Los lineamientos generales de la política minera colombiana están contenidos en el primer artículo del Código de Minas que establece sus objetivos, a saber:

- Fomentar la exploración y explotación de los recursos mineros
- Estimular estas actividades para satisfacer la demanda interna y externa
- Fomentar el aprovechamiento armónico de los recursos mineros con los principios y normas de explotación racional
- Observar un concepto integral de desarrollo sostenible
- Contribuir al fortalecimiento económico y social del país

Entre los principios que enmarcan esta política se destacan. la propiedad estatal sobre los minerales del suelo y del subsuelo; el nuevo papel del Estado como facilitador y no empresario; el énfasis en la fis-

calización de las obligaciones de los concesionarios; el propósito de elevar productividad y competitividad del negocio minero; el desarrollo de una minería económica y ambientalmente sostenible; la autonomía del sector privado para adelantar las labores de exploración y explotación así como la simplificación en las relaciones entre el Estado y los particulares.

El nuevo escenario minero demanda hoy empresas competitivas, que avancen con el apoyo de un sector oficial moderno y eficiente, para buscar la integración económica de la actividad a la realidad nacional. En esta tarea del desarrollo minero participan con roles bien caracterizados tres diferentes actores: el Estado como facilitador a través de sus instituciones legislativas, jurídicas y ejecutivas; el sector privado como operador y productor a través de las empresas; y la comunidad minera bien como receptor de la actividad o como productor, por medio de diversas formas asociativas o como sociedad civil en general.

El objetivo fundamental de esta política, en armonía con el actual Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, es mejorar la competitividad del sector minero para generar riqueza y bienestar en la comunidad.

Los objetivos específicos propuestos por la reforma al Código de Minas se refieren a recuperar y mejorar la confianza del inversionista, mediante el ordenamiento minero, contribuir a la reducción de la pobreza mediante una masiva generación de empleo formal, aumentar la participación minera en la economía y apoyar la pequeña empresa con capacitación y crédito, buscando su formalización económica a través de los distritos mineros.

Para alcanzar las metas particulares asociadas a estos objetivos se deben implementar estrategias relacionadas con el conocimiento, la información, la gestión con diversas entidades del Estado, el manejo ambiental, la forzosa legalización de la minería, el soporte social, la capacitación y transferencia de tecnología y el estímulo a la inversión.

A partir de la Constitución de 1991, el Estado se enfocó en actividades de política y regulación convirtiéndose en facilitador de la actividad productiva desarrollada por el sector privado.

La estructura institucional del sector minero no estaba acorde con el nuevo ordenamiento económico mundial, los cambios en las estructuras públicas de los países vecinos y el propio proceso de renovación iniciado a partir de 1991. La diversidad de entidades asociadas al sector: Ingeominas, Minercol, Carbocol S.A., la UPME, IFI Concesión de Salinas y las Gobernaciones con funciones delegadas, llevó a que estas duplicaran sus funciones, incurrieran en sobrecostos administrativos y generaran descoordinación institucional. El costo de esta transición aún se percibe de manera notoria en el Sector Minero pese a los grandes esfuerzos del Gobierno Nacional y los empresarios por mejorar las condiciones necesarias para su pleno desarrollo.

En consecuencia, el Estado requiere seguir fortaleciendo una institucionalidad minera moderna, racional y eficiente que enfrente el reto de una minería creciente y orientada a convertirse en el soporte fundamental de la economía colombiana.

La inversión minera es un elemento clave en la creación de empleo rural, en el desarrollo de infraestructura y de generación de riqueza para nuestra Nación, siempre y cuando construyamos escenarios empresariales contrarios a la informalidad y la ilegalidad.

Los recursos naturales inmovilizados que no se extraen, no son herramienta de desarrollo y no benefician el crecimiento ni la justicia social de una nación. Es importante que los recursos no se queden en la tierra como resultado de restricciones innecesarias en las leyes mineras, reglamentaciones poco inteligentes o por imposición de excesivas cargas tributarias.

El principal reto legislativo del Congreso de la República consiste en que la legislación y demás normatividad aseguren que las condiciones existentes favorezcan equitativamente la maximización de la extracción mineral, priorizando el dominio del Estado sobre dichos recursos y la

consolidación de la minería como el más importante factor de crecimiento económico.

Los países con códigos de minas y regímenes de impuestos que no reconocen el riesgo implícito en el sector minero y las posibilidades de un adecuado desarrollo humano sostenible, en un marco de responsabilidad social empresarial, son incapaces de atraer inversión minera en el mercado de inversión global de hoy. Un ambiente normativo bien estructurado y predecible no es cuestión de ideología, es un asunto de buena política minera.

Si no hay una buena ley minera, reglamentos inteligentes e incentivos fiscales, los mercados financieros no van a invertir y desarrollar fondos de capital de riesgo para la exploración.

El Gobierno Nacional y el Congreso de la República creen como en ningún otro Gobierno, que están dadas las condiciones necesarias para el desarrollo del sector.

Si bien es indiscutible que la Ley 685 de 2001 unificó y redujo trámites en la contratación de áreas mineras con el propósito de incentivar la inversión extranjera y de promover la minería en un marco de estabilidad jurídica tendiente al desarrollo económico, social y ambiental del país, no es menos cierto que después de casi seis años de su entrada en vigencia y no obstante los niveles de seguridad alcanzada en el país, las inversiones no reflejan el progreso esperado.

Las modificaciones que el Gobierno Nacional sometió a consideración del órgano legislativo se encaminan a conseguir para Colombia una verdadera industria minera como la que poseen otros países, incluso menos ricos que el nuestro en variedad y reservas de minerales. El desarrollo de la industria minera permitirá la ejecución de los grandes proyectos estratégicos y de especial importancia para la economía del país por parte de empresas sólidas y expertas, a la vez que hará posible tecnificar y mejorar las condiciones de la minería artesanal o de pequeña escala que se desarrolla en diversas regiones del territorio nacional y que constituye la fuente de subsistencia de muchos de nuestros conciudadanos.

De conformidad con el artículo 80 de la Constitución Política le corresponde al Estado planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, y tiene el deber de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental. Asimismo, por mandato del artículo 332 de la Carta el Estado es propietario del subsuelo y de los recursos naturales no renovables, sin perjuicio de los derechos adquiridos y perfeccionados conforme a las leyes preexistentes.

La libertad económica y la iniciativa privada son garantizadas por el artículo 333 superior dentro de los límites del bien común, en tanto que la empresa como base del desarrollo tiene una función social que implica obligaciones.

La Ley 685 de 2001 determina expresamente en su artículo 1° que son objetivos de interés público del Código de Minas fomentar la explotación técnica de los recursos mineros de propiedad nacional y privada, y estimular estas actividades en orden a que su aprovechamiento se realice de manera armónica con los principios y normas de explotación racional de los recursos naturales no renovables y del ambiente, dentro de un concepto integral de desarrollo sostenible y del fortalecimiento económico y social del país.

Dentro del marco constitucional y legal antes descrito explicamos a continuación el alcance y contenido de las modificaciones al Código de Minas que proponemos al honorable Congreso de la República:

El artículo 1° adiciona el artículo 31 de la Ley 685 de 2001 - "Delimitación de áreas especiales", a efecto de establecer la facultad del Estado para delimitar áreas en las que la información geológica existente indique la existencia de potencial minero importante. La contratación de tales áreas se realizará mediante un proceso de selección objetiva en el que participen empresas mineras con estructu-

ra y experiencia adecuadas para el desarrollo de grandes proyectos mineros en beneficio del país.

De esta forma el área será previamente delimitada por el Gobierno Nacional con base en el conocimiento geológico que posea, lo cual evitará que la misma sea fraccionada por los solicitantes mineros en perjuicio de la explotación integral y racional del yacimiento.

Adicionalmente, al imponerse la selección objetiva de los participantes la Autoridad Minera podrá fijar las reglas necesarias para garantizar contratistas cuya capacidad y conocimiento del negocio les permitan no solo cumplir con las obligaciones legales y convencionales en materia minera, ambiental y tributaria, entre otras, sino realizar las inversiones y labores requeridas para el desarrollo eficiente del proyecto minero, aumentando así la productividad del mismo y generando por ende mayores regalías para la Nación.

Además, con el fin de garantizar transparencia y seguridad jurídica a los inversionistas y que las áreas no se congelen indefinidamente por parte del Estado, se prevé un término máximo y perentorio de tres (3) años para surtir todo el proceso.

La Ley 685 del 2001, aunque constituye un estatuto de carácter especial en materia minera y de aplicación preferente frente a las disposiciones de los demás ordenamientos jurídicos, en desarrollo de la Constitución Política ratifica la exclusividad de la propiedad del Estado sobre los recursos naturales no renovables yacentes en el suelo o subsuelo nacional. Adicionalmente, es objetivo fundamental del Código de Minas que la explotación de los recursos naturales no renovables se haga dentro de un concepto integral de desarrollo humano sostenible y de fortalecimiento económico y social del país. A la cumplida ejecución de estos mandatos legales se dirige la potestad del Estado, a través de la Autoridad Minera, para la reserva de áreas especiales planteada en la adición propuesta.

En el artículo 2°. Se adiciona con un párrafo el artículo 74 de la Ley 685 de 2001 sobre Prórrogas, estableciendo la posibilidad de que aquellos titulares mineros puedan disponer de prórrogas de dos (2) años, término actualmente vigente, y que en muchas ocasiones ha generado inconvenientes en proyectos mineros auríferos y de polimetálicos, en los cuales el conocimiento geológico existente en algunos casos es menor, y los trabajos exploratorios requeridos son más exhaustivos y exigentes para la determinación de la factibilidad del proyecto minero.

En el artículo 3°. Se modifica parcialmente el artículo 101 de la Ley 685 de 2001 - *"Integración de áreas"*. La unificación de áreas mineras es un mecanismo que permite un desarrollo más eficiente de los proyectos mineros, de una parte porque permite una explotación racional del recurso y de otra porque permite al titular del proyecto desarrollar una sola estrategia de explotación, transporte y venta, entre otros, para todas sus explotaciones, disminuyendo costos y elevando la productividad.

En relación con el primer punto, debe tenerse en cuenta que la Ley 685 de 2001 señala en su artículo 1° *"El presente Código tiene como objetivos de interés público fomentarla exploración técnica y la explotación de los recursos mineros de propiedad estatal y privada; estimular estas actividades en orden a satisfacer los requerimientos de la demanda interna de los mismos y a que su aprovechamiento se realice en forma armónica con los principios y normas de la explotación racional de los recursos naturales no renovables y del ambiente, dentro del concepto integral de desarrollo sostenible y del fortalecimiento económico y social del país"*. Lo anterior no es más que un desarrollo de normas constitucionales como el artículo 80, el cual establece:

"El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución...". Como se observa la explotación racional de los recursos es un objetivo tanto constitucional como legal que debe ser desarrollado por la normatividad minera.

Adicionalmente, dicho principio, se apoya en razones de orden técnico y económico, pues las áreas con un potencial interesante deben explotarse siguiendo un planeamiento minero organizado y unificado, para evitar que al fragmentarse en pequeñas explotaciones o proyectos, destruyan los yacimientos, depreden los campos y deterioren el medio ambiente, como desafortunadamente ha ocurrido con gran parte de las explotaciones carboníferas en el altiplano cundiboyacense.

De otra parte, en lo que se refiere a la eficiencia de la explotación debe tenerse en cuenta que la actividad minera genera grandes recursos para el país, tanto directamente a través de las regalías, como indirectamente al ser una fuente de desarrollo económico.

En esa medida el desarrollo de un proyecto unificado genera eficiencia en la explotación que se traduce en productividad tanto para el titular minero como para el país.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, son claros los fundamentos de orden legal, técnico y económico para autorizar la unificación de explotaciones mineras.

Así lo entendió el legislador, al autorizar en la Ley 685 de 2001 dicha integración de áreas, sin embargo la actual redacción de dicha norma ha permitido interpretaciones restrictivas que han impedido la aplicación de dicha figura a títulos como los contratos de gran minería celebrados en las antiguas áreas de aporte, por entender que al haberse suscrito en vigencia de normas anteriores, estarían excluidos de esta nueva regulación.

Es por esto que se considera necesario precisar el alcance de la norma que permite en forma clara y expresa la integración de áreas provenientes de contratos de aporte, teniendo en cuenta las consideraciones antes expuestas.

El contrato resultante de la integración se sujetará en un todo a las normas del Código de Minas, haciendo la salvedad respecto de las contraprestaciones para el caso del que la integración comprenda el contrato proveniente de un área de Aporte, estas se mantendrán en concordancia con lo dispuesto en el artículo 352 del Código.

En el artículo 4° Se modifica el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 - *"Autorización temporal"*, mecanismo ya previsto en el Código de Minas cuya utilización debe circunscribirse a las obras que hayan de ser ejecutadas por las entidades públicas, las entidades territoriales y los contratistas de unas y otras.

La reforma propuesta reconoce la prelación del Estado como propietario del subsuelo y de los recursos naturales no renovables cuando se trate de la ejecución de vías y proyectos de infraestructura de interés nacional con el objeto de racionalizar la disponibilidad de los materiales de construcción necesarios para el desarrollo de la infraestructura del país.

En la realidad muchos proyectos de vías y obras públicas de interés general se han visto obstaculizados porque las fuentes de materiales se ubican sobre propuestas en trámite o títulos en etapa de exploración, que ni siquiera permiten un trámite de concurrencia. También por especuladores que, concededores de la posible construcción de la obra, reservan el área y en algunos casos, sin tener aún el derecho de explotar, "negocian" los materiales o el área, imposibilitando así el desarrollo de la infraestructura necesaria para una mayor competitividad del país.

Igualmente, se consagra la obligación de la Autoridad Minera de hacer seguimiento a las actividades realizadas en ejecución de las autorizaciones temporales, y la facultad de revocación de estas y de imposición de multas en caso de incumplimiento por el beneficiario de las medidas señaladas en el informe de actividades o de las obligaciones impuestas en el acto administrativo de otorgamiento del derecho.

Y si bien se facilita a través de este mecanismo la disponibilidad de los materiales de construcción se establece una vigencia máxima de estas autorizaciones de tres años (3), la adquisición por precios de mercado y el arbitramento para dilucidar conflictos.

En el artículo 5° se modifica el artículo 187 del Código de Minas “Necesidad de los bienes” al establecer que el Ministerio de Minas y Energía decidirá sobre la necesidad de los bienes con los informes PTI y el PTO o el Estudio de Factibilidad, según sea el caso, los cuales han sido previamente aprobados por la Autoridad Minera y solo excepcionalmente se requiere una inspección adicional por parte del Ministerio.

En consecuencia, se elimina el peritazgo económico en la etapa administrativa de la expropiación teniendo en cuenta que con posterioridad a la misma, es necesario adelantar proceso judicial con la intervención del perito cuyo dictamen una vez en firme, es que realmente tiene en cuenta el juez al adoptar su sentencia definitiva. De tal suerte que no solo no se requieren los peritazgos en la etapa administrativa sino que ocasionan una demora en el procedimiento administrativo. En el artículo 6° se modifica el artículo 230 de la Ley 685 de 2001 - “Canon superficiero” con el objeto de que se acredite el pago de esta contraprestación económica a favor del Estado desde el momento mismo de presentación de la solicitud o propuesta de contrato de concesión, en función y en proporción al tamaño del área que el interesado pretende reservar. De esta manera se evita que el Estado entregue derechos sobre las áreas mineras de su propiedad, sin percibir nada a cambio como sucede en la actualidad. Se impide también la posterior evasión del canon superficiero y se propende por una mayor seriedad y responsabilidad en la presentación de propuestas de contratación de áreas mineras.

Cabe recordar que el Código de Minas vigente consagra como único requisito para acceder a un contrato de concesión minera la capacidad legal establecida en la ley civil, es decir, pueden celebrar contratos mineros todas las personas naturales consideradas capaces. También pueden hacerlo las personas jurídicas, con la única exigencia de que su objeto social incluya expresamente las actividades de exploración y explotación mineras.

Por lo anterior, actualmente cualquier persona que posea un patrimonio líquido de un salario mínimo mensual legal vigente, que es el valor de un formulario de propuesta de contrato de concesión, puede acceder a un título minero. Ello ha desvirtuado los objetivos y postulados constitucionales y legales de fomento y promoción de la minería dentro del concepto integral de desarrollo sostenible y de fortalecimiento económico y social del país, al tiempo que ha promovido, contrariamente a tales principios, una minería precaria, informal y altamente insegura.

Consecuencialmente se prevé el rechazo de la propuesta o la declaratoria de caducidad del contrato por la no acreditación de dicho canon. Igualmente se prevé el reintegro total o parcial de la primera anualidad únicamente por razones de libertad de área.

Asimismo, se establece un término perentorio de tres (3) meses para la acreditación del pago del canon por parte de los proponentes y de los concesionarios que a la entrada en vigencia de esta reforma no hayan pagado dicho canon.

En el artículo 7°. Se modifica el inciso 1 del artículo 270 del Código de Minas - “*Presentación de la propuesta*” para establecer que la propuesta de contrato se presentará exclusivamente ante la Autoridad Minera competente en la jurisdicción del área de la propuesta, en forma personal por el interesado o su apoderado. Es bien conocido que la presentación de propuestas mineras ante funcionarios diferentes de la Autoridad Minera, hoy prevista en el Código, se ha constituido en fuente de permanentes conflictos y fraudes, en detrimento de todas aquellas personas que realmente quieren hacer minería en beneficio del país.

Con la modificación propuesta se busca garantizar transparencia y seguridad jurídica a los proponentes y permitir el mejor cumplimiento de las funciones y responsabilidades a cargo de la Autoridad Minera, al evitar que se presenten variadas propuestas ante diversas autorida-

des en relación con la misma área y que pueda resultar vulnerado el principio de “primero en el tiempo, primero en el derecho” consagrado en el artículo 16 del mismo Código.

En el artículo 8°. Se adiciona el artículo 271 del Código de Minas “*Requisitos de la propuesta*” con dos exigencias consistentes en un anexo técnico que describirá los trabajos de exploración que deberán ser iguales o superiores a los mínimos definidos por el Ministerio de Minas y Energía de acuerdo con el área y las características del proyecto minero, y la demostración de la capacidad económica del interesado para adelantar el proyecto minero con sujeción a los parámetros que fijará el Ministerio de Minas y Energía, cuando se trate de proyectos de más de veinte (20) hectáreas.

Los dos requisitos propuestos están encaminados a asegurar que la contratación minera se efectúe con base en criterios objetivos de capacidad económica y técnica de los proponentes y futuros contratistas, como sucede en el sector de los hidrocarburos. Con ello se evita la retención injustificada o “congelamiento” de áreas y la ejecución de actividades mineras por parte de personas que carecen de los conocimientos técnicos y de los recursos económicos indispensables para adelantar explotaciones mineras en condiciones que preserven la vida y la seguridad humanas, los recursos naturales renovables y no renovables, y la integridad de los yacimientos.

La efectividad de estos dos requisitos se garantiza con la aplicación concordante del artículo 274 del Código, que establece como causal de rechazo de la propuesta la falta de cumplimiento de los requisitos fijados para la misma.

En el artículo 9°. Se modifica el artículo 273 del Código de Minas “*Objeciones a la propuesta*”, con el reemplazo de la denominación o título de la disposición por la de “*Corrección o adición a la propuesta*”, que corresponde al real y específico contenido de la misma. La modificación que se propone busca llenar el vacío que han venido generando las causales para corregir y subsanar la propuesta frente a las contempladas para el rechazo de la misma, lo que dejaba por fuera situaciones que acaecen con alguna frecuencia. Por lo tanto, se establece la posibilidad de corregir o adicionar la propuesta en todos los casos que no estén contemplados como causales de rechazo.

La modificación que proponemos hace más eficiente el trámite minero e impide el congelamiento de áreas, al reducir los términos a veinte (20) días para que el interesado corrija y subsane, y a quince (15) días para que la Autoridad Minera resuelva definitivamente.

En el artículo 10. Se adiciona el artículo 274 del Código de Minas - “*Rechazo de la propuesta*” a efecto de hacerlo concordante con la modificación propuesta en el artículo 6° de este proyecto de ley al artículo 230 del mismo Código. En este sentido, se incluye como causal de rechazo de la propuesta la falta de acreditación, en el momento de presentación de la misma, del pago de la primera anualidad del canon superficiero.

En el artículo 11. Se adiciona un párrafo al artículo 280 de la Ley 685 de 2001. Garantía Minero Ambiental, estableciendo la posibilidad adicional de que se puedan otorgar por parte de los concesionarios mineros, otro tipo de garantías diferentes a las pólizas de seguros de cumplimiento, en aquellos casos en los que llegue a existir dificultad para la constitución de la póliza de seguros.

Esta modificación busca reconocer las dificultades que muchos concesionarios tienen al momento de solicitar a una compañía aseguradora la expedición de la póliza minero ambiental, dado que muchas de ellas no siempre amparan los riesgos asociados a proyectos mineros, principalmente en cuanto a la parte ambiental. Además de facilitarse el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de los concesionarios mineros, con la medida se daría mayor agilidad a la ejecución del contrato de concesión.

Se propone que el Gobierno Nacional establezca las otras formas en las que los concesionarios mineros, en los casos de dificultad señalados, puedan garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas al momento de suscribir un contrato de concesión.

En el artículo 12. Se modifica el artículo 285 del Código de Minas - "*Procedimiento administrativo para las servidumbres*" con el objeto de dar respuesta a la preocupación expresada reiteradamente por los mineros en torno a las dificultades y excesivas demoras que hoy comporta este procedimiento. La modificación propuesta permite tanto al propietario o poseedor de los terrenos, como al concesionario, iniciar la acción provisional para el pago de las indemnizaciones y el ingreso a los inmuebles o a las minas, sin perjuicio de que con posterioridad las partes queden en libertad de acudir a la vía judicial para que se adopte una decisión definitiva si así lo consideran procedente. Se llena así el vacío que hoy presenta el Código en lo atinente al procedimiento para ejercer las servidumbres mineras.

En el artículo 13. Se adiciona el inciso primero del artículo 325 del Código de Minas - "*Derechos y cuotas de la Autoridad Minera*" con el fin de aplicar los parámetros señalados en el inciso 2 del mismo artículo al cobro por la Autoridad Minera de las visitas de fiscalización a los titulares de contratos mineros. Con la adición propuesta se busca asegurar el efectivo e ininterrumpido ejercicio de la importante labor de fiscalización a cargo de la Autoridad Minera que, en ocasiones, enfrenta obstáculos debido a la insuficiencia de recursos públicos para atender el desplazamiento de los funcionarios competentes a las áreas mineras.

En el artículo 14. Se adiciona el artículo 332 del Código de Minas - "*Actos sujetos a Registro*" para armonizarlo con la adición propuesta en el artículo 1° de este proyecto de ley al artículo 31 de la Ley 685 de 2001 sobre delimitación de áreas especiales. En razón de que las áreas con potencial minero importante que el Estado podrá delimitar para su contratación a través de procesos de selección no podrán ser objeto de otras propuestas durante el término de tres (3) años, es necesaria la inscripción de las mismas en el Registro Minero Nacional para garantizar la debida publicidad.

En el artículo 15. Se adiciona el artículo 334 del Código de Minas - "*Corrección y cancelación*" con el objeto de dar claridad acerca del momento en el que se consideran libres, para efectos de la presentación de propuestas de concesión, las áreas que hayan sido objeto de un título o solicitud minera y hayan quedado libres por cualquier causa. De conformidad con la adición propuesta se garantiza la publicidad de la liberación del área con la publicación, dentro de los cinco (5) días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo definitivo que implique la libertad del área.

En el artículo 16. Se otorgan facultades al Gobierno Nacional para elaborar, dentro de los tres (3) años siguientes, el Plan Nacional de Ordenamiento Minero, el cual en todo caso incluirá un análisis ambiental estratégico del territorio, ordenando la sujeción de los planes de ordenamiento territorial o cualquier otro instrumento de planificación del territorio al mismo, en razón a la naturaleza de utilidad pública de la minería.

En el artículo 17. Se determina bajo un nuevo literal, como otra causal de caducidad del contrato la vinculación o contratación de menores de 18 años si no es de conformidad a lo establecido por las Organizaciones y Convenios Internacionales suscritos por Colombia y de acuerdo a lo preceptuado por el artículo 117 de la Ley 1098 de 2006, Código de la Infancia y Adolescencia.

En el artículo 18. Se asimilan para los efectos pertinentes los estímulos e incentivos tributarios forestales y ambientales vigentes y aquellos que se pongan en vigencia para las actividades forestales, agroforestales y de biocombustibles, con el ánimo de fortalecer la inversión minera en el sector forestal y presentar la minería como "producto verde" en los mercados internacionales.

En el artículo 19. Se prioriza la transferencia de tecnología, evitando la supresión de este artículo que permitirá establecer, con la autorización previa de la autoridad minera, planes y programas concretos de transferencia de tecnología, de estructuración o de reconversión de pequeñas explotaciones de terceros o de asistencia jurídica o técnica, preferiblemente en convenio con universidades debidamente reconocidas, con el objeto de mejorar su eficiencia y nivel de crecimiento, asimilando igualmente lo establecido por el Estatuto Tributario en materia de Ciencia y Tecnología. Se entregan facultades al Gobierno Nacional para reglamentar en un plazo no mayor a un (1) año, los términos, condiciones y modalidades de los planes y programas de transferencia de tecnología y estructuración, así como la forma de comprobar las inversiones y gastos que en los mismos hubieren realizado los concesionarios que soliciten la deducción del monto de las regalías.

En el artículo 20. Se legisla sobre las Concesiones Concurrentes mediante las cuales, terceros podrán solicitar y obtener un nuevo contrato sobre minerales distintos de los de aquella, si el concesionario no ha ejercitado el derecho a adicionar el objeto de su contrato, determinando algunos mecanismos procedimentales.

En el artículo 21. Se crean los Distritos Mineros en correspondencia con las actuales políticas del Ministerio de Minas y Energía, quien delimitará, con la participación regional y local, áreas estratégicas mineras del territorio nacional, mediante las cuales se facilitará la relación Estado-Sociedad-Territorio y se estimulará la planeación participativa en un contexto de desarrollo humano sostenible y equilibrio para la competitividad del territorio. Para los fines pertinentes la Autoridad Minera garantizará la articulación de las estrategias aplicadas sobre los Distritos Mineros con el Sistema Nacional de Competitividad.

En el artículo 22. Se establece un novedoso y moderno artículo relacionado con la responsabilidad social empresarial que propende porque las empresas mineras promuevan actividades de responsabilidad social, en un marco de desarrollo humano sostenible a partir del diseño, desarrollo y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos que permitan el logro de objetivos sociales de mejoramiento en la calidad de vida de la población y la prevención y reparación de los daños ambientales en las regiones, subregiones y/o zonas de su influencia.

Finalmente en el artículo 23. Se ordena la inscripción ante el Comando de las Fuerzas Militares de profesionales especialistas en técnicas de manejo de explosivos para poder hacer uso de los mismos en la explotación de minerales, buscando con ello un mayor control en el manejo y mercado de los mismos.

En el artículo 24. Se señalan las normas que se derogan del Código de Minas y se determina la vigencia de la presente ley.

En lo que hace referencia al Proyecto de ley 042 de 2007 Senado acumulado, hay que anotar las serias objeciones presentadas a su contenido. Abrir la puerta a la municipalización de las explotaciones mineras de las salinas, con fundamento en la necesidad de solucionar graves problemas sociales, se convierte en un mecanismo altamente inconveniente, porque con el mismo argumento podrán solicitar los demás municipios, donde se desarrollen actividades mineras, que se les entregue el manejo de los recursos naturales, desvirtuando de esta manera la propiedad estatal y no municipal de los recursos naturales no renovables. Los municipios tienen derecho a participar en las regalías que generan las explotaciones mineras, pero no a la administración de los yacimientos, porque esta corresponde al Estado. Lo anteriormente expuesto obliga a los ponentes a excluir en su totalidad dicho articulado acumulado.

Honorable Senado,

Julio Alberto Manssur Abdala,

Coordinador Ponente.

3. PLIEGO DE MODIFICACIONES A LOS PROYECTOS DE LEY ACUMULADOS NUMEROS 010, 042 DE 2007 SENADO

“por la cual se modifica la Ley 685 de 2001 Código de Minas”.

Al Proyecto de ley de la referencia se le introducen los siguientes cambios:

1. Reservas especiales:

Artículo 1°. Adiciónase el artículo 31 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con los siguientes incisos:

El Gobierno Nacional también podrá delimitar otras áreas especiales que se encuentren libres, sobre las cuales, de conformidad con la información geológica existente, se puede adelantar un proyecto minero de gran importancia para el país, con el objeto de otorgarlas en contrato de concesión a través de un proceso de selección objetiva, a quien ofrezca mejores condiciones técnicas y económicas para el aprovechamiento del recurso. Dentro de estos procesos la Autoridad Minera establecerá las contraprestaciones económicas distintas de la regalía que los proponentes deban ofrecer. Las áreas que no hubieren sido otorgadas dentro del término de tres (3) años contados a partir de la delimitación del área, quedarán libres para ser otorgadas bajo el régimen de concesión regulado por este Código. La Autoridad Minera señalará el procedimiento general, así como las condiciones y requisitos para escoger al titular minero en cada caso.

Delimitadas las áreas especiales de que trata el presente artículo deberán inscribirse en el registro minero.

2. Prórrogas:

Artículo 2°. Adiciónase el artículo 74 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con el siguiente párrafo:

Parágrafo. Adicionalmente, si resulta necesaria una prórroga superior a la prevista en el presente artículo, el concesionario podrá continuar las exploraciones, solicitando prórrogas adicionales de dos (2) años cada una, para lo cual deberá sustentar las razones técnicas y económicas respectivas, demostrar los trabajos de exploración realizados, describir los trabajos que ejecutará, especificando su duración, las inversiones que realizará y pagar el canon superficiario respectivo.

3. Integración de áreas

Artículo 3°. Modificase el artículo 101 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Integración de Areas. Cuando las áreas correspondientes a varios títulos mineros de cualquier naturaleza y época, incluidos los contratos celebrados en virtud de aporte, pertenecientes a uno o varios beneficiarios para un mismo mineral fueren contiguas o vecinas no colindantes siempre que pertenezcan al mismo yacimiento, se podrán incluir en un programa único de exploración y explotación para realizar en dichas áreas sus obras y labores, simultánea o alternativamente, con objetivos y metas de producción unificados, integrándolas en un solo contrato de concesión especial. Con este propósito los interesados deberán presentar a la Autoridad Minera el mencionado programa conjunto para su aprobación y del cual serán solidariamente responsables.

Este contrato unificado deberá garantizar de una parte, que se mantengan las contraprestaciones exigidas en los títulos cuyas áreas fueron integradas, y de otra, establecerá los mecanismos que resulten necesarios para que las autoridades puedan ejercer un control adecuado sobre las respectivas explotaciones, en aras de asegurar la adecuada distribución de las contraprestaciones económicas a los entes beneficiarios.

En las áreas aledañas al título minero, donde estuvieren en trámite solicitudes de concesión o mineros ilegales por legalizar, si hubiere consenso, se podrán integrar estas áreas al mismo contrato de concesión.

El régimen aplicable al contrato integrado será el establecido en este Código, pero cuando comprenda contratos provenientes del régimen de

aporte, se mantendrán las condiciones o contraprestaciones económicas pactadas en el contrato de aporte, adicionales a las regalías de ley.

Para efectos de la duración del nuevo contrato, se tendrá en cuenta el plazo transcurrido del contrato o el título minero más antiguo, plazo que podrá prorrogarse conforme a lo dispuesto en el artículo 77 de este Código.

En lo que corresponde a la reversión de bienes se estará a lo dispuesto en los artículos 113 y 357 de este Código.

La Autoridad Minera podrá rechazar la solicitud de integración cuando no cumpla con los requisitos señalados en el presente artículo.

4. Autorización temporal:

Artículo 4°. Modificase el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Autorización temporal. Las entidades públicas, entidades territoriales o los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un gran proyecto de infraestructura declarado de interés nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la Autoridad Minera autorización temporal e intransferible, para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para dicha obra, con base en la constancia que expida la entidad para la cual se realice la obra y que especifique el trayecto de la vía o característica de la obra, la duración de los trabajos y la cantidad máxima que deberá utilizarse.

Dicha autorización deberá ser resuelta en el término improrrogable de treinta (30) días o se considerará otorgada por aplicación del silencio administrativo positivo.

La autorización temporal tendrá una vigencia máxima de tres (3) años prorrogables, contados a partir de su otorgamiento.

La Autoridad Minera competente hará seguimiento a las actividades realizadas en ejecución de las autorizaciones temporales. El incumplimiento de las medidas señaladas en el informe de actividades o de las obligaciones impuestas en el acto administrativo de otorgamiento del derecho por parte del beneficiario de la autorización temporal, dará lugar a que se revoque la autorización temporal, sin perjuicio de la imposición de las multas a que haya lugar, de conformidad con el artículo 115 de este Código.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción, no son susceptibles de autorizaciones temporales; no obstante sus titulares estarán obligados a suministrar a precios de mercado los materiales de construcción. De no existir acuerdo sobre precios y volúmenes a entregar se procederá a convocar un arbitramento técnico a través de la Cámara de Comercio respectiva, para que este lo determine.

En caso de que el concesionario no suministre los materiales de construcción, la explotación será adelantada por el solicitante de la autorización temporal y en dicho evento en el arbitramento además se resolverá sobre las zonas compatibles para adelantar las nuevas explotaciones. Respecto al pago y al ingreso a la zona se aplicará en lo pertinente, lo previsto en el capítulo de servidumbres del presente código.

Si la zona objeto de la autorización temporal se sobrepusiere a una propuesta de concesión, se otorgará la autorización temporal por razones de interés general.

El Gobierno Nacional señalará los requisitos de la solicitud y las condiciones en las cuales se puede otorgar autorizaciones temporales si concurren con propuestas de contrato de concesión y/o con títulos mineros en sus diferentes etapas.

Cuando el proponente o titular de un derecho minero lo autorice, la autoridad minera podrá otorgar autorización temporal de manera concurrente. En este caso cada titular responderá por los trabajos mineros

que realice directamente y por el cumplimiento de las normas ambientales vigentes.

Lo dispuesto en los artículos 117, 118, 119 y 120 de la Ley 685 del 2001 es aplicable también a las obras de infraestructura a que se refiere el inciso primero de este artículo e igualmente se mantienen las previsiones del artículo 41 y las demás derivadas de los derechos de propiedad privada.

5. Canon superficiario

Artículo 6°. Modifícase el artículo 230 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Canon superficiario. El canon superficiario sobre la totalidad del área de la concesión durante la exploración, el montaje y construcción o sobre las extensiones de la misma que el contratista retenga para explorar durante el período de explotación, es compatible con la regalía y constituye una contraprestación que se cobrará por la entidad contratante sin consideración a quien tenga la propiedad o posesión de los terrenos de ubicación del contrato. El mencionado canon será equivalente a un salario mínimo día legal vigente (smdlv) por hectárea del primero al quinto año; de ahí en adelante el canon será incrementado cada dos (2) años adicionales en un cero punto veinticinco por ciento (0.25%) de un salario mínimo día legal vigente por hectárea y por año. Para efectos de este artículo las áreas contiguas del mismo titular, se tendrán como una sola área.

Dicho canon será pagadero por anualidades anticipadas. La primera anualidad se pagará a la presentación de la solicitud de propuesta de contrato de concesión.

Para las etapas de construcción y montaje o exploración adicional se continuará cancelando el último canon pagado durante la etapa de exploración.

Parágrafo 1°. La no acreditación del pago del canon superficiario dará lugar al rechazo de la propuesta, o a la declaratoria de caducidad del contrato de concesión, según el caso.

La Autoridad Minera sólo podrá disponer del dinero que reciba a título de canon superficiario una vez celebrado el contrato de concesión. Solamente se reintegrará al proponente la suma pagada en caso de rechazo por superposición total o parcial de áreas. En este último evento se reintegrará a los cinco (5) días hábiles, la parte proporcional si acepta el área reducida.

La liquidación, el recaudo y la destinación del canon superficiario serán efectuados por la Autoridad Minera.

Parágrafo 2°. Las propuestas que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en trámite y los títulos mineros que no hubieren pagado el canon correspondiente a la primera anualidad, deberán acreditar dicho pago dentro de los tres (3) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, so pena de rechazo o caducidad, según corresponda.

6. Rechazo de la propuesta

Artículo 10. Modifícase el artículo 274 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas el cual quedará así:

La propuesta será rechazada en los siguientes casos:

- Si el área pedida en su totalidad se hallare ubicada en los lugares y zonas señaladas en el artículo 34 de este Código siempre que no hubiere obtenido las autorizaciones y conceptos que la norma exige.
- Si se superpone totalmente a propuestas o contratos anteriores.
- Si no cumple con la presentación de todos los requisitos establecidos en el artículo 271 del presente Código.
- Si no se cumple el requerimiento de subsanar las deficiencias de la propuesta.

- Si no se acredita el pago de la primera anualidad del canon superficiario.

7. Procedimiento administrativo para las servidumbres:

Artículo 12. Modifícase el artículo 285 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 285. Procedimiento administrativo para las servidumbres. El ejercicio de la servidumbre estará precedido del aviso formal al dueño, poseedor u ocupante del predio sirviente, dado por medio del alcalde. Este funcionario hará la notificación personal, o en su defecto por medio de un aviso que fijará en un lugar visible del predio durante tres (3) días, de lo cual dejará constancia en la secretaría de la alcaldía. Surtido este aviso, a falta de acuerdo entre las partes se dará aplicación al procedimiento que se señala a continuación.

Para el ejercicio de las servidumbres mineras, el Alcalde ordenará que un perito designado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, o por la Lonja de Propiedad Raíz de la zona de ubicación del predio sirviente, estime dentro de un término de treinta (30) días, el monto de la indemnización de perjuicios correspondiente. Una vez rendido el dictamen, el alcalde lo acogerá mediante providencia que deberá dictar dentro de los cinco (5) días siguientes. Las costas de dicho peritaje serán a cargo del titular minero.

Si el propietario, poseedor u ocupante del predio sirviente, o el titular minero, pide ante el alcalde la fijación de caución al minero, el alcalde la fijará en la misma providencia, en un monto equivalente al de dicha indemnización. Esta caución se registrará en lo pertinente por las normas del Código de Procedimiento Civil, particularmente aquellas señaladas en los artículos 678 y 679, y su devolución se realizará en un plazo máximo de 30 días.

Una vez en firme, la cuantía de la caución podrá ser revisada por el juez del lugar de ubicación del predio, a solicitud de cualquiera de los interesados, mediante el proceso abreviado señalado en los artículos 408 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, de acuerdo con las reglas generales de competencia y trámite del mismo Código.

Prestada la caución o pagada la indemnización, el minero podrá, con el auxilio del Alcalde si fuere necesario, ingresar al predio y ocupar las zonas necesarias para sus obras y trabajos.

El acuerdo entre las partes, o, en su defecto, la decisión del Alcalde, deberá registrarse en la Oficina de Instrumentos Públicos competente.

8. Legalización:

Se elimina el artículo 16 del proyecto de ley.

9. Plan Nacional de Ordenamiento Minero:

Artículo nuevo. Adiciónase el artículo 38 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con los siguientes incisos:

El Ministerio de Minas y Energía elaborará, dentro de los tres (3) años siguientes a la vigencia de la presente ley, el Plan Nacional de Ordenamiento Minero. En la elaboración, modificación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial o cualquier otro instrumento de planificación del territorio, las autoridades competentes se sujetarán al Plan Nacional de Ordenamiento Minero, el cual en todo caso incluirá un análisis ambiental estratégico del territorio.

Los planes de ordenamiento territorial o cualquier otro instrumento de planificación del territorio, en ningún caso serán oponibles a la minería por razón de la naturaleza de utilidad pública de la misma.

10. Caducidad:

Artículo nuevo. Adiciónase el artículo 112 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente literal:

“k) Cuando se vinculen o contraten a menores de 18 años de conformidad como lo establecen las Organizaciones Internacionales y Convenios suscritos por Colombia y de acuerdo a lo preceptuado por

el artículo 117 de la Ley 1098 de 2006, Código de la Infancia y Adolescencia.

11. Acreditación de exportaciones mineras como productos verdes:

Artículo nuevo. Adiciónase el artículo 235 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente inciso:

Para los efectos pertinentes serán aplicables igualmente los estímulos e incentivos tributarios forestales y ambientales vigentes y aquellos que se pongan en vigencia para las actividades forestales, agroforestales y de biocombustibles.

12. Transferencia de tecnología:

Artículo nuevo. Modifícase el artículo 255 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 255. Transferencia de tecnología. Los concesionarios de demostrada trayectoria técnica y empresarial y poseedores de infraestructura y montajes adecuados, podrán establecer, con la autorización previa de la autoridad minera, planes y programas concretos de transferencia de tecnología, de estructuración o de reconversión de pequeñas explotaciones de terceros o de asistencia jurídica o técnica, preferiblemente en convenio con universidades debidamente reconocidas, con el objeto de mejorar su eficiencia y nivel de crecimiento.

Las inversiones y gastos debidamente comprobados en dichos planes y programas, serán deducibles del impuesto de renta en una cuantía equivalente al ciento veinticinco por ciento (125%) de su valor, sin que la deducción exceda del 20% de la renta líquida, determinada antes de restar el valor de la inversión y/o gasto deducido.

Los terceros asesorados y asistidos de conformidad con el presente artículo, deberán ser beneficiarios de títulos mineros vigentes o hallarse en proceso de obtenerlos en los términos y condiciones establecidos en los artículos 165, 249, 248, y 250 de este Código. Suplementariamente, se podrán aplicar estas inversiones en proyectos alternativos que permitan la reconversión de las zonas de influencia minera.

El Gobierno reglamentará los términos, condiciones y modalidades de los planes y programas de transferencia de tecnología y estructuración, así como la forma de comprobar las inversiones y gastos que en los mismos hubieren realizado los concesionarios que soliciten la deducción del monto de las regalías.

13. Concesiones concurrentes:

Artículo nuevo. Concesiones concurrentes. Modifícase el artículo 63 del Código de Minas, que quedará así:

Artículo 63. Concesiones Concurrentes. Sobre el área objeto de una concesión en la que se cuente con el Programa de Trabajos y Obras, podrán los terceros solicitar y obtener un nuevo contrato sobre minerales distintos de los de aquella si el concesionario no ha ejercitado el derecho a adicionar el objeto de su contrato, de conformidad con lo señalado en el artículo 62 del presente Código. En este evento, se notificará al titular minero, quien tendrá derecho preferente para que en un término de treinta (30) días adicione el mineral solicitado en los términos del artículo antes mencionado. Si el titular decide no ejercer dicho derecho preferente, sólo se podrá aceptar la propuesta del tercero una vez que la autoridad minera haya establecido, por medio de un perito designado por ella, que las explotaciones de que se trate sean técnicamente compatibles. Este experticio se practicará con citación y audiencia del primer proponente o contratista y la materia se resolverá al pronunciarse sobre la superposición de las áreas pedidas por los terceros.

14. Distritos mineros:

Artículo nuevo. Distritos Mineros. Adiciónase la Ley 681 de 2001 con el siguiente artículo:

Distritos mineros. El Ministerio de Minas y Energía delimitará, con la participación regional y local, áreas estratégicas mineras del territorio nacional, a las que se les denominará Distritos Mineros, mediante las cuales se facilitará la relación Estado-Sociedad-Territorio y se estimulará la planeación participativa en un contexto de desarrollo humano sostenible y equilibrio para la competitividad del territorio.

La Autoridad Minera garantizará la articulación de las estrategias aplicadas sobre los Distritos Mineros con el Sistema Nacional de Competitividad.

Los aspectos contenidos en los artículos 248, 249, 250, 255 y 257 de la Ley 685 de 2001, deberán aplicarse mediante los Programas de Competitividad Sostenible formulados para los Distritos Mineros del país.

15. Responsabilidad social empresarial

Artículo nuevo. Adiciónase la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente artículo:

Responsabilidad social empresarial. Las empresas mineras promoverán y efectuarán actividades de responsabilidad social, en un marco de desarrollo humano sostenible, que propendan por la promoción de comportamientos voluntarios, socialmente responsables, a partir del diseño, desarrollo y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos que permitan el logro de objetivos sociales de mejoramiento en la calidad de vida de la población y la prevención y reparación de los daños ambientales en las regiones, subregiones y/o zonas de su influencia.

Las empresas deberán tener en cuenta en el giro de sus negocios una valoración del impacto ambiental, social, económico y financiero en cada una de sus actividades.

16. Explosivos:

Artículo nuevo. Adiciónase la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente artículo:

Manejo de explosivos: En todas las minas, canteras y en las demás fuentes de material, donde sea necesario para su explotación el empleo de los explosivos, se debe disponer de un profesional especialista en técnicas modernas de voladuras de rocas debidamente certificado e inscrito como usuario de explosivos ante el Comando General de las Fuerzas Militares.

17. Proyecto de ley 042 Senado:

Se elimina todo su articulado.

4. Anexo

Se adjunta el articulado que contiene las modificaciones aquí propuestas al Proyecto de Ley.

5. Proposición final del informe de ponencia:

De los honorables Senadores,

Este Proyecto de Ley que hoy presentamos a consideración de la honorable Comisión Quinta del Senado de la República, busca brindarle a nuestro País la posibilidad de un rápido y oportuno crecimiento económico y social basado en un sector que nos ofrece grandes posibilidades por sus ventajas comparativas frente a otros países de tradición forestal, gracias a la amplia oferta de recursos forestales provenientes de los bosques naturales y a los altos rendimientos que presentan algunas especies forestales en cultivos de tipo comercial.

Por las consideraciones anteriores, proponemos a los honorables Miembros de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate a los Proyectos de ley acumulados número 010 de 2007 y 042 de 2007 Senado, "por la cual se modifica la Ley 685 de 2001, Código de Minas".

Julio Alberto Manzur Abdala,

Honorable Senador,
Coordinador Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA CONSIDERAR EN PRIMER DEBATE A LOS PROYECTOS DE LEY ACUMULADOS NUMERO 010 - 042 DE 2007 SENADO

“por la cual se modifica la Ley 685 de 2001, Código de Minas”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónase al artículo 31 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con los siguientes incisos:

El Gobierno Nacional también podrá delimitar otras áreas especiales que se encuentren libres, sobre las cuales, de conformidad con la información geológica existente, se puede adelantar un proyecto minero de gran importancia para el país, con el objeto de otorgarlas en contrato de concesión a través de un proceso de selección objetiva, a quien ofrezca mejores condiciones técnicas y económicas para el aprovechamiento del recurso. Dentro de estos procesos la Autoridad Minera establecerá las contraprestaciones económicas distintas de la regalía que los proponentes deban ofrecer. Las áreas que no hubieren sido otorgadas dentro del término de tres (3) años contados a partir de la delimitación del área, quedarán libres para ser otorgadas bajo el régimen de concesión regulado por este Código. La Autoridad Minera señalará el procedimiento general, así como las condiciones y requisitos para escoger al titular minero en cada caso.

Delimitadas las áreas especiales de que trata el presente artículo deberán inscribirse en el registro minero.

Artículo 2° Adiciónase el artículo 74 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con el siguiente parágrafo:

Parágrafo. Adicionalmente, si resulta necesaria una prórroga superior a la prevista en el presente artículo, el concesionario podrá continuar las exploraciones, solicitando prórrogas adicionales de dos (2) años cada una, para lo cual deberá sustentar las razones técnicas y económicas respectivas, demostrar los trabajos de exploración realizados, describir los trabajos que ejecutará, especificando su duración, las inversiones que realizará y pagar el canon superficiario respectivo.

Artículo 3°. Modifícase el artículo 101 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Integración de Areas. Cuando las áreas correspondientes a varios títulos mineros de cualquier naturaleza y época, incluidos los contratos celebrados en virtud de aporte, pertenecientes a uno o varios beneficiarios para un mismo mineral fueren contiguas o vecinas no colindantes siempre que pertenezcan al mismo yacimiento, se podrán incluir en un programa único de exploración y explotación para realizar en dichas áreas sus obras y labores, simultánea o alternativamente, con objetivos y metas de producción unificados, integrándolas en un solo contrato de concesión especial. Con este propósito los interesados deberán presentar a la Autoridad Minera el mencionado programa conjunto para su aprobación y del cual serán solidariamente responsables.

Este contrato unificado deberá garantizar de una parte, que se mantengan las contraprestaciones exigidas en los títulos cuyas áreas fueron integradas, y de otra, establecerá los mecanismos que resulten necesarios para que las autoridades puedan ejercer un control adecuado sobre las respectivas explotaciones, en aras de asegurar la adecuada distribución de las contraprestaciones económicas a los entes beneficiarios.

En las áreas aledañas al título minero, donde estuvieren en trámite solicitudes de concesión o mineros ilegales por legalizar, si hubiere consenso, se podrán integrar estas áreas al mismo contrato de concesión.

El régimen aplicable al contrato integrado será el establecido en este Código, pero cuando comprenda contratos provenientes del régimen de aporte, se mantendrán las condiciones o contraprestaciones económicas pactadas en el contrato de aporte, adicionales a las regalías de ley.

Para efectos de la duración del nuevo contrato, se tendrá en cuenta el plazo transcurrido del contrato o el título minero más antiguo, plazo

que podrá prorrogarse conforme a lo dispuesto en el artículo 77 de este Código.

En lo que corresponde a la reversión de bienes se estará a lo dispuesto en los artículos 113 y 357 de este Código.

La Autoridad Minera podrá rechazar la solicitud de integración cuando no cumpla con los requisitos señalados en el presente artículo.

Artículo 4°. Modifícase el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Autorización temporal. Las entidades públicas, entidades territoriales o los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un gran proyecto de infraestructura declarado de interés nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la Autoridad Minera autorización temporal e intransferible, para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para dicha obra, con base en la constancia que expida la entidad para la cual se realice la obra y que especifique el trayecto de la vía o característica de la obra, la duración de los trabajos y la cantidad máxima que deberá utilizarse.

Dicha autorización deberá ser resuelta en el término improrrogable de treinta (30) días o se considerará otorgada por aplicación del silencio administrativo positivo.

La autorización temporal tendrá una vigencia máxima de tres (3) años prorrogables, contados a partir de su otorgamiento.

La Autoridad Minera competente hará seguimiento a las actividades realizadas en ejecución de las autorizaciones temporales. El incumplimiento de las medidas señaladas en el informe de actividades o de las obligaciones impuestas en el acto administrativo de otorgamiento del derecho por parte del beneficiario de la autorización temporal, dará lugar a que se revoque la autorización temporal, sin perjuicio de la imposición de las multas a que haya lugar, de conformidad con el artículo 115 de este Código.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción, no son susceptibles de autorizaciones temporales; no obstante, sus titulares estarán obligados a suministrar a precios de mercado los materiales de construcción. De no existir acuerdo sobre precios y volúmenes a entregar se procederá a convocar un arbitramento técnico a través de la Cámara de Comercio respectiva, para que este lo determine.

En caso de que el concesionario no suministre los materiales de construcción, la explotación será adelantada por el solicitante de la autorización temporal y en dicho evento en el arbitramento además se resolverá sobre las zonas compatibles para adelantar las nuevas explotaciones. Respecto al pago y al ingreso a la zona se aplicará en lo pertinente, lo previsto en el capítulo de servidumbres del presente código.

Si la zona objeto de la autorización temporal se sobrepusiere a una propuesta de concesión, se otorgará la autorización temporal por razones de interés general.

El Gobierno Nacional señalará los requisitos de la solicitud y las condiciones en las cuales se puede otorgar autorizaciones temporales si concurren con propuestas de contrato de concesión y/o con títulos mineros en sus diferentes etapas.

Cuando el proponente o titular de un derecho minero lo autorice, la autoridad minera podrá otorgar autorización temporal de manera concurrente. En este caso cada titular responderá por los trabajos mineros que realice directamente y por el cumplimiento de las normas ambientales vigentes.

Lo dispuesto en los artículos 117, 118, 119 y 120 de la Ley 685 del 2001 es aplicable también a las obras de infraestructura a que se refiere el inciso primero de este artículo e igualmente se mantienen las

previsiones del artículo 41 y las demás derivadas de los derechos de propiedad privada.

Artículo 5°. Modifíquense el artículo 187 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 187. Necesidad de los bienes. El carácter de indispensable de los bienes inmuebles objeto de la expropiación, así como de los derechos sobre los mismos, incluyendo la posesión, se determinará con base en el Programa de Trabajo e Inversiones, en el Programa de Trabajos y Obras o en el Estudio de Factibilidad, según corresponda, aprobado por la Autoridad Minera, así como en sus respectivas modificaciones. En caso de contratos cuyo régimen aplicable no exija la aprobación de este tipo de documentos, bastará con la presentación del respectivo plan minero.

El Ministerio de Minas y Energía, cuando lo considere necesario, ordenará, dentro de los diez (10) días siguientes a la presentación de la solicitud, mediante providencia que se notificará personalmente al propietario o poseedor del inmueble, una inspección administrativa a costa del minero interesado, y adoptará su decisión definitiva dentro de los veinte (20) días siguientes.

Artículo 6°. Modificase el artículo 230 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Canon superficiario. El canon superficiario sobre la totalidad del área de la concesión durante la exploración, el montaje y construcción o sobre las extensiones de la misma que el contratista retenga para explorar durante el período de explotación, es compatible con la regalía y constituye una contraprestación que se cobrará por la entidad contratante sin consideración a quien tenga la propiedad o posesión de los terrenos de ubicación del contrato. El mencionado canon será equivalente a un salario mínimo día legal vigente (smdlv) por hectárea del primero al quinto año; de ahí en adelante el canon será incrementado cada dos (2) años adicionales en un cero punto veinticinco por ciento (0.25%) de un salario mínimo día legal vigente por hectárea y por año. Para efectos de este artículo las áreas contiguas del mismo titular, se tendrán como una sola área.

Dicho canon será pagadero por anualidades anticipadas. La primera anualidad se pagará a la presentación de la solicitud de propuesta de contrato de concesión.

Para las etapas de construcción y montaje o exploración adicional se continuará cancelando el último canon pagado durante la etapa de exploración.

Parágrafo 1°. La no acreditación del pago del canon superficiario dará lugar al rechazo de la propuesta, o a la declaratoria de caducidad del contrato de concesión, según el caso.

La Autoridad Minera sólo podrá disponer del dinero que reciba a título de canon superficiario una vez celebrado el contrato de concesión. Solamente se reintegrará al proponente la suma pagada en caso de rechazo por superposición total o parcial de áreas. En este último evento se reintegrará a los cinco (5) días hábiles, la parte proporcional si acepta el área reducida.

La liquidación, el recaudo y la destinación del canon superficiario serán efectuados por la Autoridad Minera.

Parágrafo 2°. Las propuestas que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en trámite y los títulos mineros que no hubieren pagado el canon correspondiente a la primera anualidad, deberán acreditar dicho pago dentro de los tres (3) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, so pena de rechazo o caducidad, según corresponda.

Artículo 7°. Modificase el inciso 1° del artículo 270 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Presentación de la propuesta. La propuesta de contrato se presentará personalmente por el interesado o su apoderado, ante la oficina

de la Autoridad Minera competente en la jurisdicción del área de la propuesta.

Artículo 8°. Adiciónase al artículo 271 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas "Requisitos de la propuesta" con los siguientes literales:

h) Un anexo técnico que describirá los trabajos de exploración, los cuales deberán ser iguales o superiores a los mínimos definidos por el Ministerio de Minas y Energía, de acuerdo con el área y las características del proyecto minero;

i) Cuando se trate de proyectos de más de veinte (20) hectáreas, la demostración de la capacidad económica del interesado para adelantar el proyecto minero con sujeción a los parámetros que fije el Ministerio de Minas y Energía.

Artículo 9°. Modificase el artículo 273 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Objeciones a la propuesta. La propuesta se podrá corregir o adicionar, por una sola vez, por parte del peticionario y por orden de la Autoridad Minera, en aquellos casos que no estén contemplados como causales de rechazo por el artículo 274 de este Código. El término para corregir o subsanar la propuesta será hasta de veinte (20) días y la Autoridad Minera contará con un plazo de quince (15) días para resolver definitivamente.

Artículo 10. Modificase el artículo 274 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas el cual quedará así.

La propuesta será rechazada en los siguientes casos:

- Si el área pedida en su totalidad se hallare ubicada en los lugares y zonas señaladas en el artículo 34 de este Código siempre que no hubiere obtenido las autorizaciones y conceptos que la norma exige;
- Si se superpone totalmente a propuestas o contratos anteriores;
- Si no cumple con la presentación de todos los requisitos establecidos en el artículo 271 del presente Código.
- Si no se cumple el requerimiento de subsanar las deficiencias de la propuesta;
- Si no se acredita el pago de la primera anualidad del canon superficiario.

Artículo 11. Adiciónase el artículo 280 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con el siguiente párrafo.

Parágrafo. En el evento de que existiere dificultad para la constitución de la póliza, el Gobierno Nacional podrá reglamentar otros tipos de garantía que aseguren el cumplimiento de las obligaciones mineras y ambientales, el pago de las multas y la caducidad.

Artículo 12. Modificase el artículo 285 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 285. Procedimiento administrativo para las servidumbres. El ejercicio de la servidumbre estará precedido del aviso formal al dueño, poseedor u ocupante del predio sirviente, dado por medio del alcalde. Este funcionario hará la notificación personal, o en su defecto por medio de un aviso que fijará en un lugar visible del predio durante tres (3) días, de lo cual dejará constancia en la secretaría de la alcaldía. Surtido este aviso, a falta de acuerdo entre las partes se dará aplicación al procedimiento que se señala a continuación.

Para el ejercicio de las servidumbres mineras, el Alcalde ordenará que un perito designado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, o por la Lonja de Propiedad Raíz de la zona de ubicación del predio sirviente, estime dentro de un término de treinta (30) días, el monto de la indemnización de perjuicios correspondiente. Una vez rendido el dictamen, el alcalde lo acogerá mediante providencia que deberá dictar dentro de los cinco (5) días siguientes. Las costas de dicho peritaje serán a cargo del titular minero.

Si el propietario, poseedor u ocupante del predio sirviente, o el titular minero, pide ante el alcalde la fijación de caución al minero, el alcalde la fijará en la misma providencia, en un monto equivalente al de dicha indemnización. Esta caución se regirá en lo pertinente por las normas del Código de Procedimiento Civil, particularmente aquellas señaladas en los artículos 678 y 679, y su devolución se realizará en un plazo máximo de 30 días.

Una vez en firme, la cuantía de la caución podrá ser revisada por el juez del lugar de ubicación del predio, a solicitud de cualquiera de los interesados, mediante el proceso abreviado señalado en los artículos 408 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, de acuerdo con las reglas generales de competencia y trámite del mismo Código.

Prestada la caución o pagada la indemnización, el minero podrá, con el auxilio del Alcalde si fuere necesario, ingresar al predio y ocupar las zonas necesarias para sus obras y trabajos.

El acuerdo entre las partes, o, en su defecto, la decisión del Alcalde, deberá registrarse en la Oficina de Instrumentos Públicos competente.

Artículo 13. Adiciónase al artículo 325 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con los siguientes incisos:

La Autoridad Minera cobrará los servicios de fiscalización y seguimiento a los títulos mineros. Los costos que por concepto de cobro de los citados servicios sean cobrados por la Autoridad Minera ingresarán a la subcuenta especial creada para el efecto por la Autoridad Minera y que se denominará “Fondo de Fiscalización Minera”. La tarifa de cobro será de acuerdo con los parámetros señalados en el inciso segundo del presente artículo. La tarifa incluirá el valor de los honorarios profesionales requeridos para la realización de la tarea propuesta, el valor total de los viáticos y gastos de viaje de los profesionales que se ocasionen para el seguimiento de los títulos mineros.

La Autoridad Minera prestará los servicios de fiscalización y seguimiento a los títulos mineros a que hace referencia el presente artículo a través de funcionarios o contratistas.

Artículo 14. Adiciónase el artículo 332 “Actos Sujetos a Registro” de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con el siguiente literal:

j) Las reservas especiales de que trata el artículo 31 del presente Código.

Artículo 15. Adiciónase el artículo 334 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas con el siguiente inciso:

Las áreas que hayan sido objeto de un título o solicitud minera y que por cualquier causa queden libres, sólo podrán ser objeto de propuesta de concesión transcurridos treinta (30) días después de que se encuentren en firme los actos administrativos definitivos que impliquen tal libertad. Todo acto administrativo a que se refiere este artículo deberá ser publicado en la página electrónica de la Autoridad Minera o en el medio que hiciere sus veces dentro de los cinco (5) días siguientes a su ejecutoria. Dentro de este último término deberá inscribirse en el Registro Minero.

Artículo 16. Adiciónase el artículo 38 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con los siguientes incisos:

El Ministerio de Minas y Energía elaborará, dentro de los tres (3) años siguientes a la vigencia de la presente ley, el Plan Nacional de Ordenamiento Minero. En la elaboración, modificación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial o cualquier otro instrumento de planificación del territorio, las autoridades competentes se sujetarán al Plan Nacional de Ordenamiento Minero, el cual en todo caso incluirá un análisis ambiental estratégico del territorio.

Los planes de ordenamiento territorial o cualquier otro instrumento de planificación del territorio, en ningún caso serán oponibles a la minería por razón de la naturaleza de utilidad pública de la misma.

Artículo 17. Adiciónase el artículo 112 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente literal:

“k) Cuando se vinculen o contraten a menores de 18 años de no conformidad a lo establecido por las Organizaciones y Convenios Internacionales suscritos por Colombia y de acuerdo a lo preceptuado por el artículo 117 de la Ley 1098 de 2006, Código de la Infancia y Adolescencia.

Artículo 18. Adiciónase el artículo 235 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente inciso:

Para los efectos pertinentes serán aplicables igualmente los estímulos e incentivos tributarios forestales y ambientales vigentes y aquellos que se pongan en vigencia para las actividades forestales, agroforestales y de biocombustibles.

Artículo 19. Modifícase el artículo 255 de la Ley 685 de 2001 Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 255. *Transferencia de tecnología.* Los concesionarios de demostrada trayectoria técnica y empresarial y poseedores de infraestructura y montajes adecuados, podrán establecer, con la autorización previa de la autoridad minera, planes y programas concretos de transferencia de tecnología, de estructuración o de reconversión de pequeñas explotaciones de terceros o de asistencia jurídica o técnica, preferiblemente en convenio con universidades debidamente reconocidas, con el objeto de mejorar su eficiencia y nivel de crecimiento.

Las inversiones y gastos debidamente comprobados en dichos planes y programas, serán deducibles del impuesto de renta en una cuantía equivalente al ciento veinticinco por ciento (125%) de su valor, sin que la deducción exceda del 20% de la renta líquida, determinada antes de restar el valor de la inversión y/o gasto deducido.

Los terceros asesorados y asistidos de conformidad con el presente artículo, deberán ser beneficiarios de títulos mineros vigentes o hallarse en proceso de obtenerlos en los términos y condiciones establecidos en los artículos 165, 249, 248, y 250 de este Código. Suplementariamente, se podrán aplicar estas inversiones en proyectos alternativos que permitan la reconversión de las zonas de influencia minera.

El Gobierno reglamentará en un plazo no mayor a un (1) año, los términos, condiciones y modalidades de los planes y programas de transferencia de tecnología y estructuración, así como la forma de comprobar las inversiones y gastos que en los mismos hubieren realizado los concesionarios que soliciten la deducción del monto de las regalías.

Artículo 20. Modifícase el artículo 63 del Código de Minas, el cual quedará así:

Artículo 63. *Concesiones Concurrentes.* Sobre el área objeto de una concesión en la que se cuente con el Programa de Trabajos y Obras, podrán los terceros solicitar y obtener un nuevo contrato sobre minerales distintos de los de aquella si el concesionario no ha ejercitado el derecho a adicionar el objeto de su contrato, de conformidad con lo señalado en el artículo 62 del presente Código. En este evento, se notificará al titular minero, quien tendrá derecho preferente para que en un término de treinta (30) días adicione el mineral solicitado en los términos del artículo antes mencionado. Si el titular decide no ejercer dicho derecho preferente, sólo se podrá aceptar la propuesta del tercero una vez que la autoridad minera haya establecido, por medio de un perito designado por ella, que las explotaciones de que se trate sean técnicamente compatibles. Este experticio se practicará con citación y audiencia del primer proponente o contratista y la materia se resolverá al pronunciarse sobre la superposición de las áreas pedidas por los terceros.

Artículo 21. Adiciónase la Ley 681 de 2001 con el siguiente artículo:

Distritos mineros. El Ministerio de Minas y Energía delimitará, con la participación regional y local, áreas estratégicas mineras del territorio nacional, a las que se les denominará Distritos Mineros, mediante las cuales se facilitará la relación Estado-Sociedad-Territorio y se estimulará la planeación participativa en un contexto de desarrollo humano sostenible y equilibrio para la competitividad del territorio.

La Autoridad Minera garantizará la articulación de las estrategias aplicadas sobre los Distritos Mineros con el Sistema Nacional de Competitividad.

Los aspectos contenidos en los artículos 248, 249, 250, 255 y 257 de la Ley 685 de 2001, deberán aplicarse mediante los Programas de Competitividad Sostenible formulados para los Distritos Mineros del país.

Artículo 22. Adiciónase la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente artículo:

Responsabilidad social empresarial. Las empresas mineras promoverán y efectuarán actividades de responsabilidad social, en un marco de desarrollo humano sostenible, que propendan por la promoción de comportamientos voluntarios, socialmente responsables, a partir del diseño, desarrollo y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos que permitan el logro de objetivos sociales de mejoramiento en la calidad de vida de la población y la prevención y reparación de los daños ambientales en las regiones, subregiones y/o zonas de su influencia.

Las empresas deberán tener en cuenta en el giro de sus negocios una valoración del impacto ambiental, social, económico y financiero en cada una de sus actividades.

Artículo 23. Adiciónase la Ley 685 de 2001 Código de Minas, con el siguiente artículo:

Manejo de explosivos: En todas las minas, canteras y en las demás fuentes de material, donde sea necesario para su explotación el empleo de los explosivos, se debe disponer de un profesional especialista en técnicas modernas de voladuras de rocas debidamente certificado e inscrito como usuario de explosivos ante el Comando General de las Fuerzas Militares.

Artículo 24. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga los artículos 190, 191 y 316 de la Ley 685 del 2001 Código de Minas.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C.

Del honorable Congreso,

Julio Alberto Manzur Abdala,

Coordinador Ponente.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 116 DE 2007 SENADO

por medio de la cual se modifican los artículos 4°, 15 y 18 de la ley 1104 de 2006, que modifica parcialmente el Decreto 1790 de 2000, en la carrera de los integrantes de las Fuerzas Militares.

Bogotá, D. C., octubre 1° de 2007

Doctor

CARLOS EMIRO BARRIGA PEÑARANDA

Presidente Comisión Segunda

Senado de la República

Ciudad

Respetado señor Presidente:

De conformidad con la honrosa designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de Senado, *por medio de la cual se modifican los artículos 4°, 15 y 18 de la ley 1104 de 2006, que modifica parcialmente el Decreto 1790 de 2000, en la carrera de los integrantes de las Fuerzas Militares*, me permito presentar las siguientes consideraciones, con el objetivo de rendir **Ponencia para primer debate**.

I. Objetivo del proyecto de ley

El proyecto de ley que se presenta a consideración de los miembros de la Comisión Segunda de Relaciones Internacionales, Comercio Exterior, Seguridad y Defensa Nacional del Senado de la República, por autoría del Senador Jairo Clopatofsky Ghisays, tiene por objeto mejorar la estructura del Decreto 1790 de 2000 sobre “*Régimen de Carrera de las Fuerzas Militares*”, en los artículos relacionados con la “*Clasificación particular de los oficiales del Cuerpo Ejecutivo de la Armada*” que a su vez fue modificado por la Ley 1104 de 2006.

La Constitución Política contempla con relación al régimen de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, que la ley determinará el sistema de reemplazos en las Fuerzas Militares, así como los ascensos, derechos y obligaciones de sus miembros y el régimen especial de carrera, prestacional y disciplinario que le es propio.

Por lo anterior, son ellos mismos quienes por medio de los legisladores proponen las modificaciones necesarias propias de su régimen, las que tienden a mejorar la estructura de las Fuerzas Militares en el cumplimiento de sus funciones constitucionales.

Es muy importante reiterar que el Decreto 1790 de 2000 indica que son “*Oficiales del Cuerpo Ejecutivo de la Armada todos aquellos formados, entrenados y capacitados con la finalidad principal de ejercer el mando y la conducción de las operaciones navales. Son especialidades del Cuerpo Ejecutivo: superficie, submarinos, ingeniería naval, aviación naval e infantería de marina*”.

El Decreto 1104 de 2006 en su artículo 4° y 10, párrafo 1°, señala que se crea la especialidad de Inteligencia Naval dentro del Cuerpo Ejecutivo, separando a su vez la especialidad de Infantería de Marina del Cuerpo Ejecutivo, para convertirse en cuerpo independiente.

El artículo 16 del Decreto 1790 de 2000, “*Clasificación en Particular de los Oficiales del Cuerpo Logístico en las Fuerzas Militares*” reglamenta que “*Son oficiales del Cuerpo Logístico de las Fuerzas Militares, todos aquellos egresados de cursos regulares de las escuelas de formación entrenados y capacitados para desempeñar funciones técnicas, ejercer el mando y la conducción de los elementos de apoyo de servicio para el combate del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea*”.

Las condiciones que se desprenden del anterior artículo son: 1) ser egresado de curso regular de una escuela de formación militar; 2) el entrenamiento y capacitación para ejercer el mando, condiciones exigibles igualmente a los cuerpos ejecutivo y de infantería de marina, lo que permite predicar igualdad entre iguales; y 3) corresponde según el Cuerpo al que se pertenezca, pero en todo caso inescindible del ejercicio de mando. Es necesario recalcar que las dos primeras condiciones no son predicables de los otros dos cuerpos de la Armada como son el Administrativo y el de Justicia Penal Militar, quienes como característica especial no tienen capacitación y entrenamiento para el ejercicio del mando militar, ya que su propósito legal está encaminado al ejercicio de su profesión liberal.

En el caso del Cuerpo Logístico, no todas las especialidades allí contempladas cuentan con las características necesarias para tener un desempeño profesional en el ejercicio del mando y la responsabilidad que implica. La que sí cuenta con los requisitos dentro de este Cuerpo, es la de Administración Marítima que capacita y emplea al oficial en cargos que implican el ejercicio del mando militar y cargos de comando dentro del escalafón.

Como se argumenta a partir de la Carta Constitucional, y dentro del marco normativo y legal propio de las Fuerzas Militares en común acuerdo con el Poder Legislativo, se da la facultad propia para que de acuerdo con la conveniencia, necesidades del servicio, la visión y misión propias de cada Fuerza se propongan las modificaciones necesarias.

Por lo anterior, se hace necesario que la especialidad de Administración Marítima, hoy dentro del Cuerpo Logístico, pase a constituirse en una especialidad propia dentro del Cuerpo Ejecutivo de la Armada Nacional.

Nuestro reconocimiento en los valiosos aportes para la construcción de esta Ponencia por parte de la Asesora del Senador Jairo Clopatofsky, doctora Ligia Andrea Flórez Cubillos, y por nuestro Consejero Asesor y Coordinador de mi Unidad de Trabajo Legislativo, doctor Luis Fernando Estrada Sanín.

Proposición

Por las anteriores consideraciones, me permito solicitar a los Senadores de la Comisión Segunda de Defensa y Seguridad Nacional **aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 116 de 2007 Senado, con el Texto Definitivo adjunto, sin modificación alguna al presentado por el autor.**

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave,
Senador de la República,
Comisión de Defensa y Seguridad Nacional.

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 116 DE 2007 SENADO

por medio de la cual se modifican los artículos 4º, 15 y 18 de la Ley 1104 de 2006, que modifica parcialmente el Decreto 1790 de 2000, en la carrera de los integrantes de las Fuerzas Militares.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 4º de la Ley 1104 de 2006, que modifica el artículo 13 del Decreto-ley 1790 de 2000, quedará así:

Clasificación particular de los oficiales del Cuerpo Ejecutivo de la Armada. Son Oficiales del Cuerpo Ejecutivo de la Armada todos aquellos formados, entrenados y capacitados con la finalidad principal de ejercer el mando y la conducción de las operaciones navales. Son especialidades del Cuerpo Ejecutivo: Superficie, Submarinos, Ingeniería Naval, Aviación Naval, Inteligencia Naval y **Administración Marítima.**

Son Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina, todos aquellos formados, entrenados y capacitados con la finalidad principal de ejercer el mando y la conducción de los elementos de combate y de apoyo de combate de Infantería de Marina en las operaciones propias de dicho cuerpo, siendo la única especialidad del Cuerpo de Infantería de Marina, la de Fusileros.

Artículo 2º. El artículo 15 del decreto 1104 de 2006, que modifica el artículo 59 del Decreto-ley 1790 de 2000 quedará así:

Tiempo de embarco o de mando y horas de vuelo en la Armada. Para el ascenso de los Oficiales de la Armada Nacional hasta el grado de Teniente de Navío o Capitán de Infantería de Marina, se exige como requisito especial un tiempo mínimo de embarco, de mando, de horas de vuelo o desempeño de cargos en cada grado, así:

a) Oficiales del Cuerpo Ejecutivo superficie, submarinos, ingeniería naval y Administración Marítima.

1. Teniente de Corbeta: Dos (2) años de embarco.

2. Teniente de Fragata y Teniente de Navío: Dos (2) años de embarco en el lapso de los dos grados, siendo obligatorio uno de ellos en el grado de Teniente de Navío;

b) Oficiales del Cuerpo Ejecutivo aviación naval.

1. Teniente de Corbeta: Cien (100) horas de vuelo.

2. Teniente de Fragata: Ciento cincuenta (150) horas de vuelo.

3. Teniente de Navío: Doscientas (200) horas de vuelo;

c) Oficiales del Cuerpo Logístico.

1. Teniente de Corbeta: Un (1) año como Jefe de Grupo de Unidad Administrativa o Logística de Base Naval; o de Unidad a Flote; o de Escuela de Formación de Oficiales o Suboficiales; o dos (2) años de desempeño en un cargo acorde con su especialidad.

2. Teniente de Fragata: Un (1) año como Jefe de Sección Administrativa o Logística de Base Naval; o de Unidad a Flote o de Escuela de Formación de Oficiales o Suboficiales; o dos (2) años de desempeño en un cargo acorde con su especialidad.

3. Teniente de Navío: Dos (2) años como Jefe de Unidad Administrativa Logística de Unidad a Flote o de Escuela de Formación de Oficiales o Suboficiales; o como Jefe de Sección de Unidad Administrativa o Logística del Cuartel General de la Armada Nacional; o en el desempeño de cargos de su respectiva especialidad; o un (1) año en la Gestión General del Ministerio de Defensa Nacional; o como Jefe de Grupo del Comando General de las Fuerzas Militares.

Parágrafo 1º. Para los efectos de lo dispuesto en el presente artículo, a los Oficiales del Cuerpo Ejecutivo Ingeniería Naval que se desempeñen en unidades de mantenimiento aeronáutico, se les computará su permanencia en ellas como tiempo de embarco.

Parágrafo 2º. Para los efectos de lo dispuesto en el presente artículo, a los oficiales del Cuerpo Ejecutivo de Administración Marítima que se desempeñen en los cargos indicados en el literal c) numerales 1, 2, 3, se les computará su permanencia en ellos como tiempo de embarco.

Parágrafo 3º. Los Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina hasta el grado de Capitán inclusive, para ascender al grado inmediatamente superior, deberán acreditar un tiempo mínimo de mando de tropa en una unidad de su especialidad o sus equivalentes en el Ejército en cada grado, igual al establecido para los Oficiales de las Armas de dicha Fuerza.

Artículo 3º. El artículo 18 del la Ley 1104 de 2006, que modifica el artículo 63 del Decreto-ley 1790 de 2000, quedará así:

Restricciones de ejercicio de algunos cargos de mando: Los cargos de Comandante General de las Fuerzas Militares, Jefe del Estado Mayor Conjunto e Inspector General de las Fuerzas Militares, así como los que más adelante se enumeran dentro de cada Fuerza, podrán ser desempeñados por Oficiales de las Armas del Ejército, por Oficiales del Cuerpo Ejecutivo y del Cuerpo de Infantería de Marina de la Armada y por Oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a saber:

a) Ejército

Comandante del Ejército, Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de la Fuerza, Inspector General del Ejército, Comandante de Unidad Operativa y Comandante de Unidad Táctica de Combate o de apoyo de Combate;

b) Armada

Comandante de la Armada, Segundo Comandante de la Fuerza, Jefe de Operaciones Navales, Jefe de Inteligencia Naval, Comandante de Fuerza Naval, Comandante de Unidad Operativa, Comandante de Unidad a Flote y Comandante de Unidad Táctica;

c) Fuerza Aérea

Comandante de la Fuerza Aérea, Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor Aéreo, Inspector General de la Fuerza Aérea, Jefe de Operaciones Aéreas, Comandante Comando Operativo y Comandante Grupo Operativo.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de la publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave,
Senador de la República,
Comisión de Defensa y Seguridad Nacional.

INFORMES DE CONCILIACION

INFORME DE LA COMISION DE CONCILIACION AL PROYECTO DE LEY NUMERO 208 DE 2007 SENADO, 305 DE 2007 CAMARA

*por medio de la cual se rinde honores a la memoria
del Presidente Carlos Lleras Restrepo.*

Bogotá, octubre 2 de 2007

Doctores

NANCY PATRICIA GUTIERREZ CASTAÑEDA

Presidenta Senado de la República

OSCAR ARBOLEDA PALACIOS

Presidente Cámara de Representantes

Ciudad

Respetados doctores:

De acuerdo con la designación hecha por las Mesas Directivas del honorable Senado de la República y la honorable Cámara de Representantes, los suscritos Senadora y Representante nos permitimos rendir el presente informe de conciliación al **Proyecto de ley número 208 de 2007 Senado – 305 de 2007 Cámara**, *por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Carlos Lleras Restrepo*, por tal motivo hemos decidido acoger como texto definitivo el aprobado en la Plenaria de la Cámara de Representantes el 25 de septiembre de 2007. Dicho texto corresponde al presentado para Segundo Debate en la Plenaria de la Cámara y que fue aprobado por esta sin modificaciones (anexo texto acogido).

Cordialmente,

Nancy Patricia Gutiérrez C.

Senadora de la República.

Luis Felipe Barrios,

Representante a la Cámara.

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA AL PROYECTO DE LEY NUMERO 305 DE 2007 CAMARA, 208 DE 2007 SENADO

por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Carlos Lleras Restrepo, **aprobado en segundo debate en la sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes del día 25 de septiembre de 2007, según consta en el Acta 073, previo su anuncio el día 18 de septiembre de 2007, según Acta 071.**

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia exalta la memoria del Presidente Carlos Lleras Restrepo al cumplirse el primer centenario de su nacimiento, ocurrido el 12 de abril del año 1908, a quien fuera símbolo de la autoridad presidencial, arquitecto de nuestra Administración Pública, gestor de la Reforma Constitucional de 1968, guardián de la majestad del Estado e impulsor decidido de una política económica vigorosa a favor del crecimiento con justicia social.

Artículo 2°. Como homenaje a su memoria, se autoriza a la Nación construir en la ciudad de Bogotá, D. C., una estatua de Carlos Lleras Restrepo, la cual será encargada a un escultor colombiano con base en un concurso de méritos que abrirá el Ministerio de Cultura para tal efecto.

Artículo 3°. El Fondo Nacional de Ahorro se denominará en adelante “Fondo Nacional del Ahorro Carlos Lleras Restrepo”.

Artículo 4°. La Escuela Superior de Administración Pública, dentro de la Escuela de Alto Gobierno, creará la cátedra “Carlos Lleras Restrepo” destinada a la excelencia en la formación de los más altos funcionarios del Estado en el nivel directivo o asesor.

Artículo 5°. La Escuela Superior de Administración Pública **ESAP**, **contratará** la edición de las obras de Carlos Lleras Restrepo, las que publicará acompañadas de la biografía que realice un **académico** escogido por esa misma entidad mediante concurso de méritos.

Artículo 6°. Autorízase al Gobierno para la emisión de una estampilla que deberá estar en circulación por los mismos días que se celebra el natalicio del ilustre Presidente, el 8 de abril del año 2008, con la siguiente leyenda: “Carlos Lleras Restrepo, Desarrollo con criterio social”.

Artículo 7°. Durante el año 2008, el Gobierno de Colombia convocará a sus pares fundadores de la Comunidad Andina de Naciones para que con el apoyo de la Secretaría General de la Comunidad, delibere sobre la trayectoria y el futuro de la misma. El nombre del evento será “Reflexión sobre la Comunidad Andina de Naciones. Foro Carlos Lleras Restrepo”.

Artículo 8°. Los Juegos Deportivos Nacionales a partir de la fecha se denominarán “Juegos Deportivos Nacionales Carlos Lleras Restrepo”.

Artículo 9°. El Icetex creará un programa de becas que se denominará “Carlos Lleras Restrepo”, en el campo del Derecho, la Economía, la Ciencia Política, las Ciencias Sociales y la Estadística.

Artículo 10. El próximo billete que emita el Banco de La República tendrá en una de sus caras la figura del ex Presidente Carlos Lleras Restrepo.

Artículo 11. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar a partir de la fecha se llamará “Instituto Colombiano de Bienestar Familiar Cecilia de la Fuente de Lleras”.

Artículo 12. **La Radio Televisión Nacional de Colombia (RTVC)** realizará un documental para televisión que será transmitido por el Canal Institucional, el cual recogerá la historia de la vida y obra del ex Presidente Carlos Lleras Restrepo.

Artículo 13. Autorízase al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.

Artículo 14. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, publicará en el año 2008, un libro sobre la incidencia de la gestión pública de Carlos Lleras Restrepo en el acontecer socioeconómico colombiano.

Artículo 15. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

Bogotá, D. C., septiembre 26 de 2007

En sesión plenaria del día 25 de septiembre de 2007, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley número 208 de 2007 Senado, 305 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Carlos Lleras Restrepo*. Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior según consta en el acta de sesión plenaria 073 de septiembre 25 de 2007, previo su anuncio el día 18 de septiembre de 2007, según acta 071.

Cordialmente;

Luis Felipe Barrios Barrios,

Representante Ponente.

Nancy Patricia Gutiérrez C.

Senadora de la República.

Luis Felipe Barrios,

Representante a la Cámara.

**INFORME DE LA COMISION DE CONCILIACION
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 195 DE 2006 SENADO,
75 DE 2006 CAMARA**

*por medio de la cual se crea la estampilla prodesarrollo
de la Universidad de Cundinamarca -UDEC-
y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, octubre 2 de 2007

Doctores

NANCY PATRICIA GUTIERREZ CASTAÑEDA

Presidenta Senado de la República

Oscar Arboleda Palacios

Presidente Cámara de Representantes

Ciudad

Respetados Doctores:

De acuerdo con la designación hecha por las Mesas Directivas del honorable Senado de la República y la honorable Cámara de Representantes, los suscritos Senadora y Representante nos permitimos rendir el presente informe de conciliación al **Proyecto de ley 195/06 Senado -75/06 Cámara**, por medio de la cual se crea la estampilla prodesarrollo de la Universidad de Cundinamarca -UDEC- y se dictan otras disposiciones, por tal motivo hemos decidido acoger como texto definitivo el aprobado en la Plenaria de la Cámara de Representantes, aprobado en segundo debate en la sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes del día 12 de diciembre de 2006, según consta en el Acta 033, previo su anuncio el día 11 de diciembre de 2006, según Acta 032.

Cordialmente,

Nancy Patricia Gutiérrez C., Camilo Sánchez Ortega,
Senadores de la República.

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA AL PROYECTO DE LEY
NUMERO 075 DE 2006 CAMARA**

*por medio de la cual se crea la estampilla prodesarrollo
de la Universidad de Cundinamarca -UDEC- y se dictan otras
disposiciones, aprobado en segundo debate en la sesión plenaria
de la honorable Cámara de Representantes del día 12 de diciembre
de 2006, según consta en el Acta 033, previo su anuncio el día 11
de diciembre de 2006, según Acta 032.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Créase la estampilla "Prodesarrollo Universidad de Cundinamarca -UDEC-".

Artículo 2°. Autorícese a la Asamblea Departamental de Cundinamarca, para que ordene la emisión de la estampilla "Prodesarrollo Universidad de Cundinamarca -UDEC-".

Artículo 3°. El valor correspondiente al recaudo por concepto de lo establecido en el artículo 1° de la presente ley, se distribuirá y destinará así: El treinta por ciento (30%) para inversión en el mantenimiento, ampliación y modernización de su planta física, futuras ampliaciones y construcciones; el treinta por ciento (30%) para el desarrollo y modernización de la infraestructura tecnológica de la solución de tecnologías de información, Plataforma Virtual, Comunicaciones, Digitalización y Educación Virtual; el veinte por ciento (20%) en la Investigación Científica; el cinco por ciento (5%) modernización y dotación de los laboratorios; el cinco por ciento (5%) modernización y dotación de las Bibliotecas y para el Fondo Editorial; el cinco por ciento (5%) en la modernización de un centro de archivo y documental; el cinco por ciento (5%) para un programa especial de becas académicas y estudiantiles.

Artículo 4°. Autorícese a la Asamblea Departamental de Cundinamarca, para que determine las características, tarifas, hechos, actos administrativos u objetos del gravamen, excepciones y todos los demás asuntos referentes al uso y pago obligatorio de la estampilla, en las

actividades y operaciones que se deban realizar y ejecutar en todo el departamento de Cundinamarca y sus respectivos municipios, en las entidades descentralizadas de unos y de otros, y en las entidades nacionales con presencia en el departamento de Cundinamarca.

La Ordenanza que expida la Asamblea Departamental de Cundinamarca, en desarrollo de lo dispuesto en la presente ley, será dada a conocer al Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Educación Nacional.

Artículo 5°. Facúltese a los Concejos Municipales del Departamento de Cundinamarca, para que hagan obligatorio el uso de la estampilla que autoriza la presente ley.

Artículo 6°. Autorícese al departamento de Cundinamarca para recaudar los valores producidos por el uso de la estampilla "Prodesarrollo Universidad de Cundinamarca -UDEC-", en las actividades que se deban realizar en el departamento y en sus municipios, en las entidades descentralizadas de unos y otros y en las entidades del orden nacional que funcionen en el departamento de Cundinamarca.

Parágrafo. El traslado de los recursos provenientes de la estampilla a la Universidad de Cundinamarca, en ningún caso superará los treinta (30) días siguientes al recaudo respectivo.

Artículo 7°. La obligación de adherir y anular la estampilla a que se refiere la presente ley, quedará a cargo de los servidores públicos del orden departamental, municipal y nacional con asiento en el departamento de Cundinamarca, que intervengan en los hechos, actos administrativos u objetos del gravamen. El incumplimiento de esta obligación generará las responsabilidades disciplinarias, fiscales y penales correspondientes.

Parágrafo. Establézcase como obligatorio el uso de la estampilla en los institutos descentralizados y entidades del orden nacional que funcionen en el departamento de Cundinamarca.

Artículo 8°. El recaudo total de la estampilla se destinará a lo establecido en el artículo 3° de la presente ley. El recaudo y pago de la estampilla tendrá una contabilidad única especial y separada.

Parágrafo. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el tres por ciento (3%) del valor total del hecho, acto administrativo u objeto del gravamen.

Artículo 9°. Esta ley rige a partir de su promulgación.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

Bogotá, D. C., 12 de diciembre de 2006.

En Sesión Plenaria del día 12 de diciembre de 2006, fue aprobado en segundo debate el Texto Definitivo del Proyecto de ley número 075 de 2006 Cámara, por medio de la cual se crea la estampilla prodesarrollo de la Universidad de Cundinamarca -UDEC- y se dictan otras disposiciones.

Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior según consta en el acta de sesión plenaria 033 del 12 de diciembre de 2006, previo su anuncio el día 11 de diciembre de 2006, según acta 032.

Cordialmente,

Felipe Fabián Orozco Vivas, Ponente Coordinador; Luis Alejandro Perea Albarracín, Fernando Tamayo Tamayo, Carlos Alberto Zuluaga Díaz, Ponentes.

Cordialmente,

Nancy Patricia Gutiérrez C., Camilo Sánchez Ortega,
Senadores de la República.

C O N T E N I D O

		Págs.
Gaceta número 493 - Miércoles 3 de octubre de 2007		
SENADO DE LA REPUBLICA		
PROYECTOS DE LEY		
Proyecto de ley número 139 de 2007 Senado, por medio de la cual se establecen los programas de rutas seguras al colegio y se adiciona la Ley 1083 de 2006.....	1	
Proyecto de ley número 156 de 2007 Senado, por medio de la cual se derogan algunos artículos de la Ley 99 de 1993.....	11	
PONENCIAS		
Ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto para considerar a los Proyectos de ley acumulados números 010, 042 de 2007 Senado, por la cual se modifica la Ley 685 de 2001 Código de Minas.....	12	
		Ponencia para primer debate y Texto definitivo al Proyecto de ley número 116 de 2007 Senado, por medio de la cual se modifican los artículos 4º, 15 y 18 de la ley 1104 de 2006, que modifica parcialmente el Decreto 1790 de 2000, en la carrera de los integrantes de las Fuerzas Militares.....
		24
INFORMES DE CONCILIACION		
		Informe de la Comisión de Conciliación y Texto definitivo al Proyecto de ley número 208 de 2007 Senado, 305 de 2007 Cámara, por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Carlos Lleras Restrepo.
		26
		Informe de la Comisión de Conciliación y Texto definitivo al Proyecto de ley número 195 de 2006 Senado, 75 de 2006 Cámara, por medio de la cual se crea la estampilla prodesarrollo de la Universidad de Cundinamarca -UDEC- y se dictan otras disposiciones.....
		27