



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIX - N° 671

Bogotá, D. C., martes, 21 de septiembre de 2010

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 98 DE 2010 CÁMARA

por la cual se modifica la Ley 769 de 2002  
y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 94 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

**“Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Sin perjuicio de disposición especial aplicable, los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Deberán transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

2. Durante el recorrido del vehículo, los conductores y sus acompañantes deberán vestir, en todo momento, chalecos o chaquetas reflectantes, de conformidad con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

3. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

4. No deberán sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

5. No deberán transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

6. Deberán respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

7. No deberán adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

8. Deberán usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

9. Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de conformidad con lo fijado por el Ministerio de Transporte. El casco de seguridad debe ir sujeto a la barbilla mediante hebillas o trabas que lo aseguren a la cabeza. La no utilización en forma adecuada del casco de seguridad, cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.

*Parágrafo Transitorio.* Dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las especificaciones técnicas de las prendas reflectantes a que se refiere el numeral 2 del presente artículo”.

Artículo 2°. El artículo 96 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

**“Artículo 96. Normas especiales para motocicletas, motociclos y mototriciclos.** Los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos deberán cumplir las siguientes normas especiales:

1. Deberán transitar ocupando un (1) carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de este Código.

2. *Podrán llevar solo un (1) acompañante en su vehículo, observando lo dispuesto en los numerales 2 y 9 del artículo 94 de este Código.*

3. *Deberán utilizar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales y, en todo momento, los espejos retrovisores.*

4. *Durante todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.*

5. *El conductor y su acompañante deberán portar siempre la prenda reflectante de que trata el numeral 2 del artículo 94 del presente código, la cual deberá tener en lugar visible la placa del vehículo.*

6. *El conductor y su acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, los caracteres de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva Institución.*

7. *No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que representen peligro para los demás usuarios de las vías por las que transitan.”*

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

El autor,

*Telésforo Pedraza Ortega,*  
Honorable Representante  
a la Cámara por Bogotá.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. Objetivo fundamental del proyecto

El presente proyecto de ley tiene como objetivo fundamental establecer, en el mismo sentido en que lo consagraba el Código Nacional de Transporte Terrestre hasta el año 2009, la obligatoriedad del uso de chalecos o chaquetas reflectantes, sin distinción de condiciones horarias, a todos los conductores y acompañantes (si los hubiere) de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Lo anterior, con miras a reducir la accidentalidad por razones de baja visibilidad que, en ciudades como Bogotá, por las variaciones meteorológicas diarias, constituye un factor esencial en el control de los siniestros.

Como será explicado más adelante, este vacío legal surgió a partir de la aprobación de la Ley 1239 de 2008, cuyo tenor literal eliminó la remisión taxativa a la obligatoriedad del uso de prenda reflectante durante todo el día, situación que condujo al ex Ministro de Transporte Andrés

Uriel Gallego a emitir una interpretación errónea y restrictiva de la ley, consistente en eliminar la obligatoriedad del uso de prenda reflectante en las horas del día y por ende desistir de la sanción administrativa que en el pasado reciente había permitido estimular el uso continuo de este tipo de prendas de seguridad.

Nadie se opone al uso de este tipo de vehículos y mucho menos es nuestro interés repercutir negativamente en la comodidad de sus usuarios. No obstante, la salvaguarda de la integridad personal y de la vida de quienes conducen a diario las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos merece particular atención y la disposición de las autoridades públicas, en la medida propia de sus competencias, para aportar de la mejor manera al control y prevención de las contingencias que la realización de dicha actividad entraña, máxime cuando, como se anotó con anterioridad, corresponden a actividades catalogadas, objetivamente, como “peligrosas” en sí mismas.

Como segundo aspecto, pretende el proyecto dejar explícito en la ley que el uso adecuado del casco de seguridad (elemento indispensable para la protección a la vida de quienes se transportan en motocicletas, bicicletas, motociclos, mototriciclos, triciclos, etc.) requiere unas características que le son propias en defecto de las cuales no puede cumplir el elemento su función a cabalidad.

### II. Antecedentes

La conducción de vehículos automotores ha sido considerada como “actividad peligrosa” en razón a los riesgos que entraña la necesaria confluencia del buen funcionamiento de factores mecánicos y aptitudes humanas en el manejo de elementos potencialmente dañinos, en aras de evitar la vulneración a bienes jurídicos tutelados por nuestro ordenamiento jurídico. El patrimonio económico, la integridad personal, la salud e incluso la vida se encuentran en situación de vulnerabilidad tanto ante la propia conducción como en los eventos en que los terceros que intervienen en la órbita personal son quienes desarrollan dicha actividad. Por esta razón, de antaño las autoridades competentes se han esmerado por establecer condiciones adecuadas bajo las cuales es legítimo para las personas poner en funcionamiento sus vehículos, so pena de incurrir en sanciones de diversa índole (asistencia a cursos, multas, inmovilización del automotor, etc.).

Así las cosas, la exigencia del cinturón de seguridad ajustado en los carros, la obligación de encender las luces a cualquier hora del día por parte de quien se movilice en las carreteras del país, la imperativa utilización del casco de seguridad al transportarse en motocicletas

son solo algunos ejemplos de medidas normativas que han estado dirigidas a hacer menos gravosos los efectos de la materialización de los riesgos relacionados de manera inescindible con la operación y puesta en marcha de los vehículos.

Si bien como se expresó, la conducción es en sí misma “peligrosa”, la naturaleza específica de cada automotor y sus características técnicas representan un mayor o menor nivel de exposición a las contingencias, que al Estado le corresponde contrarrestar por medio de sus autoridades competentes. Las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos constituyen una categoría de vehículos (motorizados o de impulso manual) de alta peligrosidad, tal como se puede deducir de una simple observación a las estadísticas de accidentalidad que indican que, tan solo en la capital de la República, “cada mes, al menos 400 personas que viajan en motos sufren accidentes en la ciudad”.<sup>1</sup>

En atención a la experiencia internacional y teniendo en cuenta las alarmantes cifras de accidentalidad de los conductores de este tipo de vehículos, los chalecos y prendas reflectantes han sido implementados como uno de los elementos de seguridad exigidos en nuestro país, de manera imperativa, para la conducción de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, ya que con estos se busca hacer frente a uno de los factores que constituyen una de las principales fuentes de accidentes de tránsito, esta es, la baja visibilidad en las vías.

A más de lo anterior, en estos momentos nos encontramos ante un enorme aumento de la inseguridad en las ciudades, cuyo aumento se ha incubado en buena parte por los fuertes vacíos legales existentes, circunstancia que es aprovechada por la delincuencia para tejer sus estrategias delictivas.

Sin perjuicio de lo anterior, las condiciones en las cuales se presenta dicha exigencia han sido variables desde la entrada en vigencia del Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) hasta nuestros días. La modificación más significativa en la materia se produjo con la expedición de la Ley 1239 de 2008, la cual modificó parcialmente en Código mencionado. Resaltamos en esta oportunidad la disposición consagrada en el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008, que modifica el artículo 96 del Código Nacional de Transporte Terrestre, en los siguientes términos:

Norma contenida en el código nacional de transporte terrestre	Norma contenida en la ley 1239 de 2008 (Modificación)
<p><b>“Artículo 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.</li> <li>2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.</li> <li>3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</li> <li>4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.”</li> </ol>	<p><b>Artículo 3º.</b> El artículo 96 de la Ley 769 quedará así:</p> <p><b>“Artículo 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</li> <li>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</li> <li>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma, utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</li> <li>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</li> <li>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.</li> <li>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.”</li> </ol>

Tal como puede observarse de la normatividad citada, es claro que la norma contenida en el Código original establecía la obligación de portar en todo momento el chaleco reflectante que contenga el número de la placa del vehículo en que se transporta el conductor. Por el contrario, la disposición que integra el cuerpo de la Ley 1239 de 2008, que modifica de manera expresa el artículo 96 del Código Nacional de Transporte Terrestre, no consagra de manera taxativa la exigencia permanente del chaleco, operando entonces como condiciones exigibles sobre el particular, únicamente, las que constan en el artículo 94 del plurimencionado Código, es decir, “los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivos de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa”.

<sup>1</sup> “Cada mes se accidentan 400 motociclistas en las vías de la capital de la República”, en *Portafolio*. El documento puede consultarse en [http://www.portafolio.com.co/seguros/seguros\\_automoviles/ARTICULO-WEB-NOTA\\_INTERIOR\\_PORTA-6290549.html](http://www.portafolio.com.co/seguros/seguros_automoviles/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_PORTA-6290549.html). Información obtenida el 25 de julio de 2010.

Es menester mencionar que, aun con la entrada en vigencia de la Ley 1239 de 2008, las autoridades de tránsito, al igual que los conductores mismos, conservaron la convicción de la exigencia normativa de la utilización permanente del chaleco reflectante, llevando a los agentes de policía a imponer las respectivas sanciones a quienes pasaran por alto la “prescripción”. La ambigüedad de las disposiciones aplicables y la ausencia de obligación de portar la prenda reflectante durante todo el día quedaron definidas en la circular 20104000226291 de fecha 21 de junio de 2010, en donde el entonces Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, impartió instrucciones al General Rodolfo Palomino respecto de la exigencia del uso de prendas reflectantes, en los siguientes términos:

“Sobre el particular, respetuosamente me permito indicarle que debe darse cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 769 de 2002, modificada en el aspecto aquí consultado, por la Ley 1239 de 2008, tal y como lo establece el Oficio 20101340201101 emitido por la Oficina Asesora de Jurídica por usted consultado:

“(…) de lo antes transcrito fácil es concluir que en el caso objeto de análisis, tanto el conductor de la motocicleta como el acompañante, si lo hubiere, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual consagra las normas generales entre otros vehículos, para las motocicletas, dentro de las que se encuentra aquella que establece que los conductores de los tipos de vehículos allí mencionados y sus acompañantes deberán vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, (sic) que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 06:00 del día siguiente, y siempre que la velocidad sea escasa (...).

De conformidad con la respuesta dada a la pregunta anterior, las autoridades de tránsito competentes no deberán imponer comparendos, multas y mucho menos sanciones al conductor de motocicleta que transite sin el chaleco o chaqueta reflectivo en las horas comprendidas entre las 06:01 a. m. y las 17: 59 p. m., salvo que la velocidad sea escasa dentro del perímetro en comento (...).”

Con lo anterior, quedó claramente establecido que la obligación de vestir las prendas reflectantes, por parte de los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos, se ciñe, exclusivamente, a lo preceptuado en el artículo 94 del Código Nacional de Transporte Terrestre, es decir, sólo será sancionable el hecho de no portar el chaleco o chaqueta reflectante cuando el tránsito en el vehículo se lleve a cabo entre las 6:00 p. m. y las 6:00 a. m. del día siguiente o cuando se presenten condiciones de escasa visibilidad, por mérito de la errónea interpretación de la norma en comento.

Nuestro país no puede ser ajeno a las tendencias internacionales en materia de seguridad. Países como Estados Unidos<sup>2</sup>, Canadá<sup>3</sup>, Australia<sup>4</sup>, Argentina<sup>5</sup>, entre otros, han incorporado a sus ordenamientos jurídicos exigencias de porte de prendas reflectantes bajo específicas condiciones técnicas, por la evidencia en la disminución de la accidentalidad, ante la mayor visibilidad que brindan tales elementos a cualquier hora del día.

Esta interpretación errónea de la disposición legal, así como la necesidad imperiosa de proteger la vida y la integridad física de los motociclistas, sus acompañantes y en general de todas las personas sobre quienes ejerza influencia la actividad peligrosa de la conducción en las vías de nuestro país, nos han motivado para poner a consideración de los Honorables Congresistas, esta iniciativa legislativa.

Con base en lo anterior, ilustramos las modificaciones al Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002), en la siguiente tabla a doble columna:

Norma original del código nacional de transporte terrestre	Norma contenida en el proyecto
<p><b>“Artículo 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p><i>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</i></p> <p><i>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivos de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</i></p> <p><i>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</i></p> <p><i>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</i></p>	<p><b>“Artículo 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> <i>Sin perjuicio de disposición especial aplicable, los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas:</i></p> <p><b>1.</b> <i>Deberán transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</i></p> <p><b>2.</b> <i>Durante el recorrido del vehículo, los conductores y sus acompañantes deberán vestir, en todo momento, chalecos o chaquetas reflectantes, de conformidad con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.</i></p> <p><b>3.</b> <i>Los conductores que transiten en grupo, lo harán uno detrás de otro.</i></p> <p><b>4.</b> <i>No deberán sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</i></p>

<sup>2</sup> Norma Nacional de Indumentaria de Alta Visibilidad ANSI/ISEA 207. Esta norma agrupa por categorías a aquellas personas cuya escasa visibilidad las hace vulnerables a accidentes: equipos de izaje, vías de ferrocarril, personal aeroportuario, personal de parqueaderos, transportadores de basuras y reciclado, etc.

<sup>3</sup> Norma CSA Z 96.

<sup>4</sup> Norma AS – NZS 1.906.4.

<sup>5</sup> Resolución 1187 de 2009 del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros.

Norma original del código nacional de transporte terrestre	Norma contenida en el proyecto
<p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.”</p>	<p><b>5.</b> No deberán transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p><b>6.</b> Deberán respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p><b>7.</b> No deberán adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p><b>8.</b> Deberán usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p><b>9.</b> Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de conformidad con lo fijado por el Ministerio de Transporte. <u>El casco de seguridad debe ir sujeto a la barbilla mediante hebillas o trabas que lo aseguren a la cabeza.</u> La no utilización en forma adecuada del casco de seguridad, cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p><b>PARÁGRAFO TRANSITORIO.</b> Dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las especificaciones técnicas de las prendas reflectantes a que se refiere el numeral 2 del presente artículo”.</p>
<p><b>“Artículo 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p><b>1.</b> Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.</p> <p><b>2.</b> Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.</p> <p><b>3.</b> Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p><b>4.</b> El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite”.</p>	<p><b>“Artículo 96. NORMAS ESPECIALES PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.</b> Los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos deberán cumplir las siguientes normas especiales:</p> <p><b>1.</b> Deberán transitar ocupando un (1) carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de este Código.</p> <p><b>2.</b> Podrán llevar solo un (1) acompañante en su vehículo, observando lo dispuesto en los numerales 2 y 9 del artículo 94 de este Código.</p> <p><b>3.</b> Deberán utilizar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales y, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p><b>4.</b> Durante todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p>

Norma original del código nacional de transporte terrestre	Norma contenida en el proyecto
	<p><b>5.</b> El conductor deberá portar siempre <u>la prenda reflectante de que trata el numeral 2 del artículo 94 del presente código, la cual deberá tener en lugar visible la placa del vehículo.</u></p> <p><b>6.</b> El conductor y su acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, los caracteres de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva Institución.</p> <p><b>7.</b> No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que representen peligro para los demás usuarios de las vías por las que transitan”.</p>

### 3. Conclusiones

A través de la presente, como lo hemos manifestado previamente, se pretende proteger la integridad física, la vida, el patrimonio económico, entre otros derechos, de los motociclistas, así como de todas las demás personas que se encuentran bajo la influencia del ejercicio de esta actividad (conductores de otros vehículos, peatones, agentes de tránsito, etc.).

Sin embargo, las implicaciones de este proyecto no solamente se circunscriben a este aspecto, también fluye patente la posibilidad de cerrar el campo de acción a los delincuentes que se valen de este tipo de vehículos para cometer sus delitos, pues al estar plenamente identificados el conductor y su acompañante (si lo hubiere) con el vehículo a través del chaleco reflectante y el casco de seguridad donde se debe consignar el número de la placa de la motocicleta, se desestima la comisión de esta suerte de conductas.

Según cifras estadísticas comparativas del periodo comprendido entre los años 2002 a 2008, se logró establecer que el robo de motocicletas descendió aproximadamente en un 40% a partir de la entrada en vigencia de la obligatoriedad de uso del chaleco reflectante con el número de placa. Adicionalmente, es importante que de parte del Congreso se emitan leyes que permitan conjurar los puntos débiles de la seguridad ciudadana, ahora más que nunca cuando la delincuencia y la inseguridad en las calles han tomado unos tintes dramáticos.

En síntesis, consideramos que esta ley, además de cumplir con su finalidad esencial como es la de brindarles seguridad a los conductores de esta clase de vehículos, también se ocupa de

organizar otra serie de aspectos importantes de la movilidad y de la seguridad ciudadana, temas que, como se dijo, definitivamente requieren una urgente reglamentación, tal como lo proponemos en el presente proyecto de ley.

Así las cosas, dejamos plasmadas en líneas precedentes de esta exposición de motivos las razones por las cuales consideramos que a partir de la aprobación de este proyecto de ley, el Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) deberá incorporar a su articulado normas que permitan evitar la ocurrencia o, al menos, los efectos de los siniestros devenidos por la conducción de automotores, implementando las medidas de seguridad necesarias para que las consecuencias ante los accidentes sean las mínimas posibles, sin implicar incomodidades ni costos desproporcionados al conductor y acompañante del mismo.

El autor,

*Telésforo Pedraza Ortega,*  
Honorable Representante  
a la Cámara por Bogotá.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El 20 de septiembre de 2010 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 98 de 2010- Cámara, *por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Telésforo Pedraza Ortega*.

El Secretario General,

*Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.*

\* \* \*

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 100 DE 2010 CÁMARA

*por el cual se modifica el parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008 – competencias para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008 quedará así:

**Parágrafo 3°.** La competencia para efectuar obras de encauzamiento y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas en los últimos treinta kilómetros del río Magdalena estará a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) y de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), o quien haga sus veces, de forma concurrente y bajo la coordinación del Ministerio de Transporte.

El 60% de la contraprestación por zonas de uso público e infraestructura la recibirá la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), quien deberá usar dichos recursos de forma preferente y prioritaria para las obras señaladas en este parágrafo; el restante 40% se destinará a los municipios o distritos destinados a reforestación y saneamiento básico. Para inversión en las vías de acceso terrestre a la zona portuaria de Barranquilla, Cormagdalena coordinará con el Invías los recursos que aportará para tal fin de la contraprestación recibida.

Artículo 2°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su expedición.

*Fuad Char Abdala,*

Senador de la República.

*Luis Eduardo Díaz Granados Torres,*

Representante a la Cámara  
Departamento del Atlántico,

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**La exposición de motivos que acompaña al proyecto, se estructura de la siguiente manera:**

1. Introducción.

1.1. Palabras e instituciones claves.

2. Descripción del proyecto de ley.

3. Problema de competitividad y horizonte normativo.

3.1. Descripción general de las dimensiones del problema.

3.2. Justificación de la intervención del Congreso en la materia.

3.3. Horizonte normativo: los objetivos del proyecto.

3.4. Reseña de la evolución normativa de las competencias para la recuperación de la navegación y actividad portuaria en el río Magdalena y el Puerto de Barranquilla.

4. Formas como se propone atender el problema y alcanzar el horizonte normativo.

4.1. Sistema de competencias concurrentes entre el Cormagdalena y el Invías.

4.2. Nueva distribución y destinación de las contraprestaciones.

5. Viabilidad fiscal.

6. Conclusión.

#### 1. Introducción

El propósito del presente proyecto de ley, dirigido a reformar el *Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales* en lo correspondiente a las competencias administrativas para llevar a cabo las tareas de encauzamiento y mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, hunde sus más sólidas raíces en la necesidad de delimitar de forma clara y coherente, el ámbito de acción de las diferentes en-

tidades del orden nacional que pudieran tener, en razón a su naturaleza y finalidades constitucionales y legales, competencia para desarrollar dichas actividades.

Como punto de partida para motivar la presente proposición legislativa, es necesario considerar la importancia estratégica en términos de competitividad que tiene el Puerto de Barranquilla sobre el río Magdalena, por cuanto, al tiempo que sirve de desembocadura y acceso de la primera arteria fluvial de Colombia sobre el Mar Caribe, es punto neurálgico por la ubicación geográfica y condiciones de ventajas comparativas de la Ciudad de Barranquilla, que la convierten en uno de los primeros polos de desarrollo económico de Colombia.

Habida consideración de tan altas circunstancias, se hace necesario echar mano de todas las medidas de carácter legislativo que se puedan desarrollar dirigidas a garantizar, en la medida de lo posible, que el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, cuente con unas condiciones óptimas para su adecuado uso y funcionalidad, especialmente en términos de delimitación de las competencias administrativas de las entidades pertinentes para su intervención, así como para definir de forma clara y suficiente las fuentes de financiación para acometer de forma sostenible y recurrente en el tiempo, las tareas de mantenimiento y rehabilitación que son constantes e impostergables.

Al amparo de estas razones, esperamos que el Congreso de la República encuentre en este proyecto una respuesta viable y real para dar solución de fondo a la hipótesis planteada de falta de intervención oportuna y constante sobre canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

Estoy seguro de que la discusión parlamentaria permitirá enriquecerlo y confiamos en que exista la voluntad política de darle vida como ley de la República en un futuro próximo.

De antemano mis agradecimientos a todos quienes contribuyeron directa e indirectamente en la construcción de este proyecto y a todos quienes participen con sinceridad y argumentos en la discusión planteada.

### **1.1. Palabras e instituciones claves**

Palabras claves: Puerto; zona portuaria; canal de acceso; competitividad; río Magdalena; Mar Caribe; mantenimiento; encauzamiento; rehabilitación; dragado; navegabilidad; competencias administrativas; contraprestaciones.

Instituciones claves: Ministerio de Transporte; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Instituto Nacional de Vías, Inviás; Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena; Distrito de Barranquilla.

### **2. Descripción del proyecto de ley**

El proyecto está conformado por un artículo, que tiene como propósito modificar el parágrafo

3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008, que constituye el *Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales*, en lo relacionado con la determinación de la entidad o entidades que tendrá(n) a cargo las competencias para acometer obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla.

### **3. Problema de competitividad y horizonte normativo**

#### **3.1. Descripción general de las dimensiones del problema**

El problema planteado en el proyecto de ley, consiste básicamente en la imposibilidad de la administración nacional, a través de los órganos centrales y descentralizados del orden nacional -Ministerio de Transporte e Inviás- así como de las entidades de carácter especial de origen constitucional -Cormagdalena- de acometer en forma oportuna y adecuada las tareas de mantenimiento, rehabilitación y dragado del Puerto de Barranquilla para ponerlo en condiciones técnicas óptimas que permitan el acceso de naves de gran calado, y que, a la postre, lo ubiquen como un puerto competitivo a nivel no solo nacional, sino regional y mundial.

Pero el centro de la problemática se halla esencialmente en que la competencia para desarrollar las tareas de mantenimiento, rehabilitación y dragado de los últimos 30 kilómetros del río Magdalena se encuentra ubicada en cabeza de Cormagdalena, y se brinda como principal fuente de financiación el valor correspondiente al 60% de las *contraprestaciones* que pagan las sociedad portuarias y concesionarios del Puerto de Barranquilla por su uso; pero dicha entidad así como dichos recursos han sido insuficiente para acometer de forma oportuna y decidida tales actividades, por lo que se pretende una modificación a las competencias administrativas en cuanto a las entidades que puedan efectuar la intervención en dichas obras, así como a los porcentajes y presupuestos para lograr los recursos suficientes para la debida atención.

La realidad ha revelado que, los costos asociados al mantenimiento, rehabilitación y dragado del canal de acceso al Puerto de Barranquilla son ostensiblemente superiores al 60% del valor de las contraprestaciones que recibe Cormagdalena para tales propósitos<sup>1</sup>, por lo que, se hace necesario implementar unas competencias concurrentes entre Cormagdalena y el Inviás que permitan apalancar mayores recursos para tal fin, estando eso sí, bajo la coordinación y dirección suprema del Ministerio de Transporte, quien en últimas es la dependencia del nivel central llamado a dirigir toda la política pública de vías en el país.

<sup>1</sup> Para el año 2010 se tiene proyectado que no lleguen a un monto superior a los 4.000 millones de pesos.

### 3.2. Justificación de la intervención del Congreso en la materia

Se hace imperativa la intervención del legislativo, para modificar un texto de carácter legal que contiene competencias precisas en cuanto a qué entidades tienen a cargo las obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla, y las fuentes de financiación para dichas actividades.

En la descripción del problema, así como en la introducción del proyecto de ley, hemos planteado razones de orden práctico que revelan como necesario que para erradicar de forma definitiva la problemática de intervención decidida y constante de que adolece hoy el Puerto de Barranquilla, básicamente por la insuficiencia de los recursos destinados a su rehabilitación y mantenimiento, es imperativo que se modifique el texto legal que asigna las competencias y los recursos para acometer dichas obras.

### 3.3. Horizonte normativo: los objetivos del proyecto

El objetivo del proyecto es modificar el marco legal que le brinda las competencias actuales a Cormagdalena para acometer las tareas de encauzamiento y mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, y en su lugar, establecer unas competencias concurrentes entre Cormagdalena y el Invías, bajo la estricta dirección y coordinación del Ministerio de Transporte, situación que permita por lo menos:

- Que existan dos entidades, las cuales misional y constitucionalmente están habilitadas para ello, que concurren en sus competencias a desarrollar las obras de rehabilitación, mantenimiento y dragado del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

- Que por cuenta de la existencia de dos entidades con responsabilidades concurrentes para acometer dichas labores, puedan existir mayores posibilidades de fuentes de financiación, por cuanto, ya no solamente será el valor correspondiente al 60% de las contraprestaciones por uso del puerto lo que financie dichas obras, sino que además podrán concurrir los presupuestos públicos de Cormagdalena -más allá del valor de las contraprestaciones- y el presupuesto público del Invías.

- Que exista una coordinación en cabeza del Ministerio de Transporte, que permita acometer dichas tareas en términos de concurrencia y coordinación administrativa, en los términos que dispone la función administrativa prevista en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia.

- Que por cuenta de la nueva organización en el tema competencial sobre la materia, se pueda lograr que existan en condiciones reales partidas presupuestales que permitan avocar de forma definitiva y sostenida en el tiempo, las tareas de

mejoramiento de las condiciones de accesibilidad al Puerto de Barranquilla, las cuales son recurrentes.

### 3.4. Reseña de la evolución normativa de las competencias para la recuperación de la navegación y actividad portuaria en el río Magdalena y el Puerto de Barranquilla

#### TEXTO CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de Colombia, previó en su artículo 331 que la competencia para la recuperación de la navegación y actividad portuaria en el Río Magdalena estaría en cabeza de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, en tal sentido estableció:

*Artículo 331. Créase la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena encargada de la recuperación de la navegación, de la actividad portuaria, la adecuación y la conservación de tierras, la generación y distribución de energía y el aprovechamiento y preservación del ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables.*

*La ley determinará su organización y fuentes de financiación, y definirá a favor de los municipios ribereños un tratamiento especial en la asignación de regalías y en la participación que les corresponda en los ingresos corrientes de la Nación. (Negrillas y subrayado por fuera del texto original).*

De lo transcrito se puede inferir con diáfana claridad que la competencia para asuntos de la navegación y actividad portuaria en el río Magdalena es de *carácter constitucional* y está en cabeza de Cormagdalena.

#### DESARROLLO LEGAL

##### Ley 161 de 1994

En desarrollo del artículo 331 Constitucional, en 1994 fue expedida la Ley 161, por la cual se organizó la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, la que contiene las siguientes disposiciones en cuanto a las competencias para el manejo de asuntos de navegabilidad y portuarios sobre el río Magdalena.

El artículo 6° número 10, define como competencia de Cormagdalena:

*10. “Ejercer las funciones correspondientes a la dirección general de la navegación y puertos y a las Intendencias Fluviales del Ministerio de Transporte, para los efectos de la navegación y la actividad portuaria en la totalidad del río Magdalena y sus conexiones fluviales, excepto las relativas a la reglamentación y control del tráfico fluvial, que continuará siendo de competencia de dicha dirección”.*

A su turno, el artículo 7° estableció como competencia *prioritaria* de Cormagdalena, y con

el propósito de lograr la integración de una red intermodal de transporte:

*“(...) acometer dentro de sus prioridades a corto y mediano plazo la adecuación de las instalaciones portuarias, necesarias para tales fines, de igual manera, deberá concertar, con los gobiernos nacionales y departamentales pertinentes, la adecuación de las vías terrestres complementarias”.*

#### **Ley 856 de 2003**

Mediante la expedición de la Ley 856 de 2003 se modificó el artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 en lo pertinente a las contraprestaciones por concesiones o licencias portuarias que pagan las Sociedad Portuarias concesionarias, en tal sentido la norma precisó:

Artículo 1°. El artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 quedará así:

***Artículo 7°. Monto de la contraprestación.*** Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

***Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.***

*En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.*

***Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito***

***o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.***

***Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.***

*Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.*

*Parágrafo 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo.*

Conforme a la norma transcrita, los recursos por concepto de **CONTRAPRESTACIONES** por concesiones o licencias portuarias eran percibidos en un 80% por el Invías, y esta entidad era quien tenía competencia para la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los **canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación**, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario.

No obstante lo anterior, dicha competencia del Invías debía entenderse sin perjuicio de la competencia prevista en el artículo 331 de la Constitución Política para asuntos de navegabilidad y portuarios sobre el río Magdalena en cabeza de Cormagdalena, competencia que a voces del parágrafo 2 del artículo 1° transcrito, parecería ser concurrente para el caso puntual del Puerto de Barranquilla, entre el Invías y Cormagdalena.

En vigencia de dicha norma, el Invías recibía el 80% del valor de las contraprestaciones por concesiones y licencias portuarias en zonas de uso público e infraestructura, y Cormagdalena no recibía participación en dicha renta, entidad que debía procurar de su propio presupuesto los recursos necesarios para concurrir en las inversiones en el Puerto de Barranquilla.

### **Ley 1242 de 2008**

Con la Ley 1242 de 2008, se expidió el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictaron otras disposiciones.

En dicho texto legal, se modificaron las competencias para la administración de la infraestructura portuaria, así como las competencias para el mantenimiento del canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla.

Las disposiciones pertinentes son las siguientes:

**Artículo 61. El Instituto Nacional de Vías, Inviás, o la entidad que este designe, tendrá a cargo la Administración de la infraestructura portuaria ubicada en jurisdicciones diferentes a la de Cormagdalena. Estas entidades responderán por la organización y operación de la misma, y deberá atender a los usuarios de la navegación fluvial en la no concesionada, caso contrario la responsabilidad será del concesionario.**

#### **Artículo 64.**

(...)

**Parágrafo 3°. En los últimos treinta kilómetros del río Magdalena el 60% de la contraprestación por zona de uso público e infraestructura la recibirá la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), o quien haga sus veces, quien tendrá a cargo las obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla; el restante 40% se destinará a los municipios o distritos destinados a reforestación y saneamiento básico. Para inversión en las vías de acceso terrestre a la zona portuaria de Barranquilla, Cormagdalena coordinará con el Inviás los recursos que aportará para tal fin de la contraprestación recibida.**

Dicha norma, modificó las disposiciones previstas en el artículo 1° de la Ley 856 de 2003, en el sentido de establecer que la contraprestación por la zona de uso público e infraestructura en los últimos 30 km del río Magdalena las recibirá en adelante Cormagdalena y no el Inviás.

Así mismo, no fue categórico e inequívoco en indicar que Cormagdalena deberá destinar dichos recursos a las obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla.

### **ESTADO ACTUAL**

Conforme a la normatividad constitucional y legal vigente, actualmente es Cormagdalena, por mandato constitucional, quien tiene la competencia para llevar a cabo obras de encauzamiento y mantenimiento del acceso al puerto de Barranquilla -últimos 30 km del río Magdalena-, para lo cual ha venido destinando el 60% de la contraprestación por uso de zonas públicas por concesión o licencia portuaria en dicho puerto, conforme a lo establecido en la Ley 1242 de 2008.

Así mismo, dicha corporación ha venido destinando recursos de su presupuesto -diferente a las contraprestaciones- para obras de dragado y mantenimiento al acceso al puerto de Barranquilla, pero en una proporción **MUY INFERIOR** a lo necesario para lograr llevar el nivel del puerto a por lo menos 40 pies de profundidad en el km 0.

### **4. Formas como se propone atender el problema y alcanzar el horizonte normativo**

La solución aquí propuesta del problema planteado, se vale de los siguientes medios:

#### **4.1. Sistema de competencias concurrentes entre el Cormagdalena y el Inviás**

Como quiera que la función administrativa prevista en el artículo 209 de la Constitución Política se encuentra inspirada en principios tales como el de la *coordinación* entre las autoridades administrativas, que encuentran su más auténtica finalidad en lograr el adecuado cumplimiento de los fines del Estado y concretamente en la prestación de los servicios públicos a cargo del Estado; oportuno es para la problemática planteada definir a través de un texto legal que las competencias administrativas para avocar las tareas de encauzamiento, rehabilitación y mantenimiento del canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla sean coordinadas y concurrentes entre la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) y el Instituto Nacional de Vías, como mecanismo relacional entre entidades con funciones complementarias y concurrentes.

Ello indica que no solamente será responsabilidad de Cormagdalena, como en la actualidad ocurre, el desarrollo de las obras destinadas a mantener de forma óptima y funcional el canal de acceso al puerto, sino que también será responsabilidad en condiciones *compartidas* del Instituto Nacional de Vías, entidad que por mandato legal -Parágrafo 1° del artículo 1° Ley 856 de 2003- tiene competencia general para acometer obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación.

Dicha concurrencia provee mayores y mejores posibilidades de disposición de recursos presupuestales para el sector, por cuanto, ya no será solamente financiado por el monto correspondiente al 60% de las contraprestaciones por uso que recibe hoy Cormagdalena, sino que, podrá concurrirse con no solamente los demás recursos del presupuesto de dicha entidad, sino con recursos del presupuesto del Inviás, el cual, es ostensiblemente superior para acometer proyectos de envergadura.

Esta concurrencia permitirá además que la Nación, a través del Ministerio de Transporte,

pueda confluir con recursos del Presupuesto General de la Nación a coadyuvar en el desarrollo de dichas obras, máxime cuando se estiman como obras de impacto estratégico para la competitividad económica del país.

#### 4.2. Nueva distribución y destinación de las contraprestaciones

El diagnóstico de lo referido nos da cuenta que los recursos que por mandato legal se destinan a las tareas de encauzamiento y mantenimiento del canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla en los últimos 30 kilómetros, son evidentemente insuficientes, por cuanto el 60% de la contraprestación que pagan las sociedades portuarias y concesionarios del puerto no llegará para el 2010 a cifras superiores a los 4.000 millones de pesos, si se mira frente al monto estimado de por lo menos 10 millones de dólares al año que constaría llevar el calado a los 40 pies de profundidad<sup>2</sup>.

De ello se deduce, que si no se reordenan las fuentes de financiación, no se podrá disponer de los recursos presupuestales en condiciones de cantidad y oportunidad para atender este neurálgico asunto que toca de forma directa con el tema de competitividad económica del país, recursos que, dicho sea de paso, se requieren en condiciones de recurrencia año tras año.

En este orden, deben apalancarse recursos que sean sostenidos a lo largo de las diferentes vigencias, y que garanticen de forma efectiva las obras necesarias para el mantenimiento, rehabilitación y dragado de la zona comprendida entre los kilómetros 0 y 30 del río Magdalena que corresponden al Puerto de Barranquilla y su acceso; obras que una vez adelantadas permitirán el mayor uso y funcionalidad del puerto.

Debe entenderse que los recursos producto de las contraprestaciones, deben usarse privilegiadamente para las mismas obras de mantenimiento de los puertos, por lo que el uso en otros sectores -mientras los puertos no sean habilitados en condiciones óptimas de funcionalidad y uso- rompe la naturaleza de dichas contraprestaciones, que no es otra que servir de apalancamiento parcial para acometer obras que hagan funcional el uso de los puertos.

#### 5. Viabilidad fiscal

Tal y como se desprende del análisis realizado en el numeral 4, las formas propuestas para atender el problema de política pública planteado en el numeral 3, la expedición del presente proyecto de ley no implican gastos para las entidades públicas involucradas, con excepción de los recursos que de forma espontánea y deliberada quiera el Instituto Nacional de Vías, Inviás, y a su turno, la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) destinar para apalancar proyectos de encauzamiento y mantenimiento para la protección de la zona

costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, y que en ningún caso representará un nuevo impacto fiscal para los presupuestos de dichas entidades.

De lo que se trata en este proyecto es de ampliar las competencias para la intervención en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla -últimos 30 km del río Magdalena-, de tal suerte que ya no solo sea Cormagdalena, sino el Inviás, quien pueda destinar recursos de su presupuesto, de acuerdo a sus estimaciones en términos de conveniencia y oportunidad para tales fines.

Por lo anterior, se considera que este proyecto de ley cumple satisfactoriamente con lo dispuesto en la Ley 819 de 2003 “*por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”.

Norma original objeto de modificación Parágrafo 3° del artículo 64 de la ley 1242 de 2008	Norma modificada Parágrafo 3° del artículo 64 de la ley 1242 de 2008
<p><b>Parágrafo 3°.</b> En los últimos treinta kilómetros del río Magdalena el 60% de la contraprestación por zona de uso público e infraestructura la recibirá la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), o quien haga sus veces, quien tendrá a cargo las obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla; el restante 40% se destinará a los municipios o distritos destinados a reforestación y saneamiento básico. Para inversión en las vías de acceso terrestre a la zona portuaria de Barranquilla, Cormagdalena coordinará con el Inviás los recursos que aportará para tal fin de la contraprestación recibida.</p>	<p><b>Parágrafo 3°.</b> La competencia para efectuar obras de encauzamiento y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas en los últimos treinta kilómetros del río Magdalena estará a cargo del Instituto Nacional de Vías, (Inviás) y de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), o quien haga sus veces, de forma concurrente y bajo la coordinación del Ministerio de Transporte.</p> <p>El 60% de la contraprestación por zonas de uso público e infraestructura la recibirá la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), quien deberá usar dichos recursos de forma preferente y prioritaria para las obras señaladas en este parágrafo; el restante 40% se destinará a los municipios o distritos destinados a reforestación y saneamiento básico. Para inversión en las vías de acceso terrestre a la zona portuaria de Barranquilla, Cormagdalena coordinará con el Inviás los recursos que aportará para tal fin de la contraprestación recibida.</p>

#### 6. Conclusión

De acuerdo con lo expuesto se propone a esta Corporación que se expidan estas normas en materia de modificación a las competencias admi-

<sup>2</sup> Cifra estimada preliminar. Fuente: Cormagdalena. 2010.

nistrativas para efectuar obras de encauzamiento y mantenimiento en los últimos 30 km del río Magdalena, y que corresponde al canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla, en los términos del presente proyecto de ley.

De ustedes, honorables Representantes y Senadores, atentamente,

*Fuad Char Abdala,*  
Senador de la República.  
*Luis Eduardo Díaz Granados Torres,*  
Representante a la Cámara  
Departamento del Atlántico,  
CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 21 de septiembre de 2010 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 100 con su correspondiente exposición de

motivos por el honorable Senador *Fuad Char Abdala* y el honorable Representante *Luis E. Diazgranados Torres*.

El Secretario General,

*Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 671 - Martes 21 de septiembre de 2010	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
	<b>Pág.</b>
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 98 de 2010 Cámara, por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones .....	1
Proyecto de ley número 100 de 2010 Cámara, por el cual se modifica el parágrafo 3° del artículo 64 de la Ley 1242 de 2008 – competencias para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla .....	6