



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 137

Bogotá, D. C., viernes, 22 de marzo de 2013

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 21 DE 2013 SENADO

*por el cual se reforma el artículo 99
de la Constitución Política de Colombia.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 99 de la Constitución Política quedará así:

Artículo 99. La calidad de ciudadano en ejercicio es condición previa e indispensable para desempeñar cargos públicos que lleven anexa autoridad o jurisdicción.

Los nacionales mayores de dieciséis años de edad ejercerán libremente el derecho al sufragio y los demás derechos políticos contenidos en el artículo 40 de la Constitución Política de Colombia y podrán ser elegidos como Ediles, Concejales o Diputados, sin perjuicio del cumplimiento de los demás requisitos contemplados en la ley.

Las Asambleas Departamentales determinarán la entrada en vigencia de la habilitación de los mayores de dieciséis años, para ser elegidos como integrantes de las Juntas Administradoras Locales, en los Concejos y en las respectivas Asambleas.

Artículo 2°. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación.

IVÁN L. NÁME VASQUEZ
Senador

JUAN CARLOS AVIRAMA
Senador

CARLOS ANDRÉS AMAYA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara

JUAN VALDES
Representante a la Cámara

JUAN CORDOBA SUAREZ
Senador

ALFONSO PRADA GIL
Representante a la Cámara

ANGELA MARÍA ROBLEDO
Representante a la Cámara

Jorge Humberto Mantilla Serrano
Nicolás Aguirre

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La expedición de la Constitución de 1991 tuvo como propósito el fortalecimiento de la unidad de la Nación y el aseguramiento a sus integrantes de la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo para garantizar un orden político, económico y social justo.

Esta orientación expresada en el Preámbulo de la Constitución debe dirigir de manera permanente la acción del Estado de modo que la normatividad y las instituciones se adecuen a las cambiantes situaciones de la realidad y a los reclamos de diferentes sectores de la sociedad para mantener vigente y efectiva la inspiración democrática y participativa que sirve de medio a un orden justo.

JORGE EDUARDO LONDOÑO ULLOA
Senador

GILMA JIMENEZ GOMEZ
Senadora

JHON SUDARSKY ROSENBAUM
Senador

FELIX JOSE VALERA IBAÑEZ
Senador

Objeto del proyecto

El proyecto presentado a consideración del honorable Congreso tiene por propósito que un amplio sector de nuestra población que ha venido demostrando un protagonismo como agente positivo de cambio en la sociedad -el de la juventud- tenga posibilidades concretas de incidir en la vida política del país, en especial en los niveles local y seccional mediante el ejercicio del derecho al sufragio y la posibilidad de ser elegido como miembro de una corporación, bien sea en la Junta Administradora Local, en el Concejo Municipal o en la Asamblea Departamental.

Valga aclarar que el presente proyecto de reforma constitucional no tiene por propósito modificar la mayoría de edad ni conceder la ciudadanía política¹ desde los 16 años, sino que constituye una habilitación especial para participar en la decisión política de los asuntos del país en todos sus niveles territoriales, en especial y con mayor amplitud a los espacios departamentales, municipales y distritales, los cuales corresponden a las órbitas primaria y secundaria de la organización política *donde se resuelve sobre la construcción de las obras que demande el progreso local, el ordenamiento del desarrollo del territorio, la promoción de la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de los habitantes*². La justificación de esta medida descansa en el potencial y la capacidad de los jóvenes mayores de 16 y menores de 18 años para intervenir e incidir efectivamente en este tipo de decisiones.

La madurez, entendida como buen juicio o prudencia con que el hombre se gobierna³ no necesariamente depende de la edad, del mismo modo que la mayoría de edad no separa a los seres humanos en maduros e inmaduros. Como características de la madurez se encuentran la autonomía, la responsabilidad, la claridad de objetivos y la solidaridad. El acceso a la información y a los medios de comu-

nicación, la televisión, la radio, el uso de la Internet, la telefonía celular y sus usos asociados, de los cuales disponen los jóvenes, determinan un acercamiento y un conocimiento más temprano de los problemas de la comunidad, del país y del mundo, además de la incidencia en su formación, que conduce a que los jóvenes adquieran madurez en una edad inferior a la de los jóvenes de generaciones anteriores⁴. Este hecho tiene evidencia empírica en el entorno. Quienes son padres pueden dar fe de ello; y así mismo se percibe en la realidad al evidenciar el aumento de la paternidad adolescente, el trabajo adolescente o la delincuencia adolescente. Todo ello incide en la madurez.

Por otra parte, es necesario destacar el papel que, conforme al proyecto, corresponde a las corporaciones de elección popular para hacer efectiva la posibilidad del voto de los mayores de 16 años en las elecciones y mecanismos de participación ciudadana en todos los niveles territoriales de la Nación.

En los términos del proyecto de autonomía territorial formulado por el Grupo de Estudios Constitucionales de Quirama *“Es mejor que los gobiernos actúen de acuerdo con sus particulares criterios que tratar de forzarlos a adoptar las fórmulas no concordantes con sus idiosincrasias”*⁵, de ahí que se justifica y cobra mayor importancia que se abran más los espacios de participación para los jóvenes de 16 y menores de 18 años y puedan ser elegidos Diputados, Concejales y Ediles de las respectivas corporaciones públicas de elección popular.

Así pues, se pretende ser consecuente con la autonomía de la cual son titulares los entes territoriales para conocer el desarrollo consciente de los jóvenes que hacen parte de su comunidad, debido a que se encuentran realmente cercanos a ellos y en ese sentido pueden interpretar las condiciones diferenciadoras en cada uno de sus territorios en correspondencia con el país.

Este proceso de ampliación participativa que se sugiere en cabeza de la juventud, responde a una concepción autonómica de lo político, a un anhelo de integración y no de mezcla; nuestro país es eminentemente multicultural y desde esta perspectiva se quiere al mismo tiempo hacer un reconocimiento a la diversidad cultural, de ambientes dentro de los cuales los jóvenes interactúan en su diario vi-

¹ Con respecto a la ciudadanía y los diferentes sentidos de entenderla, la profesora Rossana Reguillo escribe: *“Tres modelos de ciudadanía han venido rigiendo en la historia contemporánea del Siglo XX, en términos laxos: ciudadanía civil, bajo la que quedan englobados o definidos todos los habitantes dentro del territorio del Estado-Nación; la ciudadanía política, que establece otras definiciones, al elevar a la condición ciudadana a los individuos que pueden participar plenamente en la esfera de las decisiones políticas o “públicas” y que, de acuerdo a regulaciones específicas, se restringe sólo a aquellos que reúnen ciertas características, por ejemplo: la edad o un “expediente limpio”; y finalmente la ciudadanía social, que aparece en la fase del Estado de bienestar y que, vinculada a la dimensión civil, otorga a todos los miembros del Estado nacional, un conjunto de beneficios sociales como el acceso a la educación, a la salud, a la vivienda, etc.”*. (Ciudadanía y Jóvenes en América Latina, artículo publicado en “Diez años de Políticas de Juventud: Análisis y Perspectivas”, Organización Iberoamericana de Juventud, Madrid, 2002, p. 86-107).

² V. Artículo 311 de la Constitución.

³ V. DERRA, Emilia y ZACARES, Juan José. La Madurez Personal: Perspectivas desde la Psicología, Edit. Pirámide, Madrid, 1997.

⁴ Cfr. El artículo “Madurando Biche” en Revista Semana, Bogotá, domingo 13 de abril de 2003, publicado en <http://www.semana.com/noticias-especiales/madurando-biche/69393.aspx>. Se lee en dicho artículo: *“El mundo ha cambiado y, aunque suene a lugar común, la globalización ha agilizado los procesos. Al parecer el crecimiento y desarrollo de las personas no ha sido inmune a ello. Lo cierto es que ahora hay niños más despiertos y precoces que antes y, aunque se ven abocados a abandonar su niñez más pronto, también están preparados para enfrentar y conocer el mundo antes que sus padres.*

⁵ LONDOÑO, Jorge Eduardo. Municipio y Federalismo: Reflexiones. Ediciones UNIBOYACÁ, Tunja, 2002, p. 86.

vir, a la evolución biológica de los mismos en un espacio y tiempo determinados, a la madurez psicológica y adquisición del autocontrol emocional, racional e intelectual de los jóvenes e identificado por quienes son autoridad en ese territorio.

Con esta reforma se concretaría la pertinencia de la aplicación de esta disposición en todos los niveles territoriales del país, lo que reconocería las necesidades y los avances políticos, culturales, económicos, sociales y educativos de la diversidad colombiana. Sería la creación de una herramienta para que la juventud construya su futuro y el de su comunidad; para que desde sus inicios el joven observe en cada uno de los niveles del territorio una opción de progreso y se anime a construir allí un futuro.

Fundamentos de Derecho Internacional

Colombia ha reconocido la importancia de los jóvenes en la dinámica social⁶ y ha seguido las tendencias internacionales sobre la inclusión cada vez mayor de los jóvenes en escenarios de discusión y decisión de los asuntos públicos. La UNESCO creó en su seno en el año 1998 la “Unidad Juventud” sustentada en tres planteamientos:

1. Los jóvenes no son un problema, son un recurso.
2. Los jóvenes no son un grupo destinatario pasivo, son socios activos, y
3. Los jóvenes tienen preocupaciones y necesidades concretas, así como una serie de talentos que están dispuestos a aportar.

Con un interés cada vez más creciente la Unicef se ha ocupado de destacar los espacios de participación de los niños y los jóvenes en la comunidad, el gobierno, la escuela y los medios de comunicación⁷. A propósito de la reciente aprobación en Argentina de la Ley 26.061, que permite el voto de los mayores de 16 años, esta entidad emitió un comunicado en el cual se “(...) aboga por una mayor participación de los adolescentes en los asuntos que les conciernen, ya sea en los ámbitos privados o públicos, especialmente en los entornos donde ellos crecen, se desarrollan y aprenden”⁸.

La Organización Internacional de la Juventud, de la cual Colombia es miembro desde su Consti-

tución, promulgó la “Convención Iberoamericana de Derechos de los Jóvenes” -la cual necesariamente deberá hacer tránsito por el Congreso de la República para su aprobación-, cuyo artículo 21 expresa:

“Artículo 21. Participación de los jóvenes.

1. Los jóvenes tienen derecho a la participación política.

2. *Los Estados Parte se comprometen a impulsar y fortalecer procesos sociales que generen formas y garantías que hagan efectiva la participación de jóvenes de todos los sectores de la sociedad, en organizaciones que alienten su inclusión.*

3. Los Estados Parte promoverán medidas que de conformidad con la legislación interna de cada país, promuevan e incentiven el ejercicio de los jóvenes a su derecho de inscribirse en agrupaciones políticas, elegir y ser elegidos.

4. *Los Estados Parte se comprometen a promover que las instituciones gubernamentales y legislativas fomenten la participación de los jóvenes en la formulación de políticas y leyes referidas a la juventud, articulando los mecanismos adecuados para hacer efectivo el análisis y discusión de las iniciativas de los jóvenes, a través de sus organizaciones y asociaciones”.* (Subrayas ajenas al texto).

Así mismo es necesario considerar que ya otros países han adoptado edades inferiores a los 18 años, para que sus ciudadanos ejerzan derechos políticos. En el cuadro que se muestra a continuación se mencionan algunos de ellos.

País	Edad de voto	Norma que lo establece
Argentina	16 años	Código Electoral reformado por la Ley de Ciudadanía: Artículo 7°: Los argentinos que hubiesen cumplido la edad de dieciséis (16) años, gozan de todos los derechos políticos conforme a la Constitución y a las leyes de la República.
Austria	16 años	Ley Federal Electoral de julio de 2007, artículo 7°
Brasil	16 años	Constitución Política: Artículo 14. La soberanía popular será ejercida por sufragio universal y por voto directo y secreto con valor igual para todos, (...) 1. El aislamiento electoral y el voto son (...) 2. facultativos para: (...) 3. los mayores de dieciséis años y menores de dieciocho años.
Cuba	16 años	Artículo 132 de la Constitución, artículo 132. Tienen derecho al voto todos los cubanos, hombres y mujeres, mayores de dieciséis años de edad.
Ecuador	16 años	Artículo 62, numeral 2 de la Constitución Política. Artículo 62. Las personas en goce de derechos políticos tienen derecho al voto universal, igual, directo, secreto y escrutado públicamente, de conformidad con las siguientes disposiciones: (...) 2. El voto será facultativo para las personas entre dieciséis y dieciocho años de edad,
Estados Unidos	17 años	Leyes estatales y normas específicas de los partidos: Alaska, Hawaii, Indiana, Iowa, Kansas, Kentucky, Maine, Maryland, Minnesota, Mississippi, Nebraska, Nevada, Carolina del Norte, Dakota del Norte, Ohio, Oregón, Virginia, Vermont y Washington.
Bailiwick of Guernsey, Isla de Man, Jersey	16 años	Colonias británicas
Indonesia	17 años	
Nicaragua	16 años	Constitución Política: Artículo 47. Son ciudadanos los nicaragüenses que hubieran cumplido dieciséis años de edad. ...

⁶ El artículo 45 de la Constitución Política de Colombia consagra en forma expresa la garantía de participación de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud. Adicionalmente como lo plasmó el Estatuto de Ciudadanía Juvenil recientemente estudiado por la Corte Constitucional en Sentencia C-862 de 2012, que aún no ha sido sancionado y cuyo objeto es “Establecer el marco institucional para garantizar a todos los y las jóvenes el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil”.

⁷ Un material bastante ilustrativo sobre el particular lo constituye la Guía de Recursos para la Participación de Niños y Jóvenes, publicada en [http://www.unicef.org/spanish/adolescence/files/Child_and_Youth_Participation_Guide\(1\).pdf](http://www.unicef.org/spanish/adolescence/files/Child_and_Youth_Participation_Guide(1).pdf)

⁸ Comunicado a raíz de la aprobación de la Ley Argentina que modifica el Código Electoral: http://www.unicef.org/argentina/spanish/UNICEF_EL_VOTO_A_LOS_16.pdf

Antecedentes en el ordenamiento colombiano

En nuestro país la participación de los jóvenes ha venido reconociéndose en espacios como Consejos de Juventud, Consejos de Planeación, Consejos de Cultura, Consejos Directivos de establecimientos educativos; así como en organizaciones cívicas y comunitarias. El Congreso de la República ha jugado un importante papel en dicho reconocimiento, de lo cual dan cuenta valiosas obras legislativas como la Ley 375 de 1997 (Ley de Juventud), la Ley 1098 de 2006 (Código de la Infancia y la Adolescencia) y la reciente aprobación en diciembre de 2011 del **Proyecto de Ley Estatutaria número 160 de 2011 Senado, 14 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se expide el *Estatuto de Ciudadanía Juvenil* y se dictan otras disposiciones, (que ya tuvo concepto favorable de constitucionalidad según la Sentencia C-862 del 25 de octubre de 2012, Expediente PE-034, MP Alexei Julio Estrada), disposiciones en las cuales se ha insistido en la participación como derecho y como deber, resaltándola como “condición esencial para que los jóvenes sean actores de su proceso de desarrollo, para que ejerzan la convivencia, el diálogo y la solidaridad y para que, como cuerpo social y como interlocutores del Estado, puedan proyectar su capacidad renovadora en la cultura y en el desarrollo del país”⁹.

El mismo Código de la Infancia y la Adolescencia señala en sus artículos 40 y 41 precisas obligaciones de la Sociedad y el Estado para con los niños, niñas y adolescentes para el logro de la vigencia efectiva de sus derechos y garantías, su promoción, y de manera general, el ejercicio de todos los derechos de este grupo poblacional consagrados en la Constitución Política, los tratados y convenios internacionales de derechos humanos, entre los cuales se contempla la posibilidad de participación efectiva en las decisiones que los afectan¹⁰.

Una mayor participación de los actores sociales en los asuntos públicos constituye un refuerzo de nuestro sistema democrático -participación tal que se encuentra formulada como propósito de la Constitución desde el Preámbulo, rasgo característico y principio fundamental del Estado en el primero y más importante de los artículos de la Cons-

titución¹¹, y uno de los fines esenciales de la organización política¹²; que con respecto a los jóvenes ya ha sido considerado necesario en diferentes instrumentos de política pública¹³, lo cual sustenta y justifica la posibilidad de que los jóvenes desde los 16 años puedan votar en las elecciones, así como intervenir en mecanismos de participación ciudadana, y ser elegidos a corporaciones públicas de elección popular de los niveles territoriales.

Día a día en la realidad de municipios y departamentos vemos el entusiasmo y aporte de los jóvenes en actividades participativas comunitarias, artísticas, culturales, deportivas, recreativas, la utilización de radios comunitarias y el aprovechamiento de nuevas tecnologías. No puede dejar de mencionarse que, igualmente, muchos de los más acuciantes problemas de la sociedad, tales como drogadicción, alcoholismo, delincuencia, explotación sexual, aborto o explotación laboral, se encuentran referidos a este grupo poblacional; por lo cual es necesario establecer opciones decisorias para que los jóvenes, desde su posición y condición actual tengan la posibilidad de incidir en la solución de los problemas que los tocan de manera especial.

¹¹ “**Artículo 1º.** Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

¹² El artículo 2º de la Constitución prevé como uno de los fines esenciales del Estado “*facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación*”.

¹³ El Documento Conpes 2794 de 1995 sobre Política de Juventud, con respecto a la participación y ejercicio de la ciudadanía, consignó: “*El fortalecimiento de la democracia y la convivencia en el país, supone la democratización de todos los espacios donde transcurre la vida cotidiana de los jóvenes y la apertura de espacios de participación social y política. Es tarea del Estado y de la sociedad en general, promover y garantizar los derechos constitucionales de la juventud.*

Se ampliarán los espacios de participación, ya generados en algunos municipios, en decisiones locales relativas a la política de juventud y a otros asuntos públicos, y se validará la capacidad de los jóvenes de incidir positivamente sobre la institucionalidad pública. Para este efecto se retomarán experiencias como la de Opción Colombia, que ha demostrado la viabilidad de programas en los cuales el joven participa y se integra al desarrollo de proyectos específicos de las comunidades. El Ministerio de Educación, a través del Viceministerio de Juventud, en cooperación con las alcaldías, gobernaciones y otras instituciones locales (las oficinas de juventud, las regionales del ICBF y las ONG), impulsará y dará continuidad a estrategias de diseño participativo de la política juvenil local, generación y/o fortalecimiento de espacios de concertación permanente entre los jóvenes y las administraciones locales, diseño de planes de desarrollo juvenil y establecimiento de fondos de iniciativas juveniles.

La acción de estas instituciones se orientará a diseñar estrategias pedagógicas y herramientas técnicas, conceptuales y de gestión, a apoyar procesos, asesorar, evaluar y sintetizar experiencias, y a promover modelos de trabajo centrados en la participación.”.

⁹ Artículo 7º de la Ley 375 de 1997.

¹⁰ El artículo 31 de la Ley 1098 de 2006 dispone expresamente el derecho a la participación en los siguientes términos: “**Artículo 31. Derecho a la participación de los niños, las niñas y los adolescentes.** Para el ejercicio de los derechos y las libertades consagradas en este Código los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a participar en las actividades que se realicen en la familia, las instituciones educativas, las asociaciones, los programas estatales, departamentales, distritales y municipales que sean de su interés. *El Estado y la sociedad propiciarán la participación activa en organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, cuidado y educación de la infancia y la adolescencia.*

Si se entiende que participar es ser parte de algo, pues es indudable que los jóvenes son parte de la sociedad, de esta realidad, de problemas y de opciones de solución, y por ello se debe hacer posible su intervención política decisoria en los asuntos públicos y abrir la posibilidad para que hagan parte activa de las corporaciones públicas de elección popular departamentales, municipales y distritales.

Los jóvenes adolescentes¹⁴ en el rango etario de entre los 16 y los 18 años, cuentan con capacidad de determinación, de conciencia y de voluntad suficiente para tomar decisiones en forma responsable y por ende pueden participar en la vida política del país, con mayor incidencia en los órdenes territorial. Tal capacidad emana, incluso de la misma ley. Nótese cómo un menor adulto puede, por ejemplo, realizar actos jurídicos¹⁵ que necesariamente debe ejecutar una persona a quien se considera responsable:

- Contraer matrimonio (artículo 140.2 del Código Civil).
- Hacer capitulaciones matrimoniales (artículo 1777 del Código Civil).
- Reconocer hijos extramatrimoniales (Ley 75 de 1968).
- Impugnar la paternidad (artículos 216 y 217 del Código Civil).
- Ejercer posesión sobre bienes muebles (artículo 784 del Código Civil).
- Ser mandatario o celebrar contratos como apoderado de otro (artículo 2154 del Código Civil).
- Otorgar testamento (artículo 309 y 106.1 del Código Civil).
- Consentir en la contratación de un seguro de vida a su nombre (artículo 1137.2 del Código de Comercio).
- Contratar su propio transporte (artículo 1000.2 del Código de Comercio).
- Nombrar apoderado en procesos judiciales a falta de representante legal (artículo 45 del Código de Procedimiento Civil).
- Celebrar contrato de trabajo (artículo 35 Ley 1098 de 2006).
- Prestar el servicio militar cuando se obtenga el título de bachiller antes de los 18 años (artículo 10 Ley 48 de 1993; Ley 833 de 2003).
- Conducir vehículos automotores diferentes a los de servicio público (artículo 19.2 Ley 769 de 2002).

¹⁴ Según el Código de la Infancia y la Adolescencia, se considera adolescente a la persona mayor de doce y menor de dieciocho años. El Código Civil en su artículo 34 emplea la denominación menor adulto para referirse a los mayores de catorce años y menores de 18.

¹⁵ Vid. SERRANO GÓMEZ, Rocio, "La capacidad negocial del menor adulto" en Revista Estudios Socio-Jurídicos, Universidad del Rosario, enero/junio 2007, vol.9, número 001, Bogotá, p.166-182.

Cumplir directamente los deberes formales y materiales, en materia tributaria (artículo 555, inciso segundo del Estatuto Tributario).

Adicionalmente, la Ley 743 de 2002 en su artículo 16 admite la posibilidad de que los mayores de 14 años puedan constituir Juntas de Acción Comunal, y, en tal virtud, les otorga la capacidad para elegir dignatarios de los organismos comunales.

Lo anterior ligado a los programas de formación ciudadana y pedagogía constitucional direccionados por el Ministerio de Educación Nacional (v.gr. Programa de Competencias Ciudadanas) que se imparten en los establecimientos educativos, permiten afirmar que los jóvenes en el rango de edad mencionado, no son ajenos a la comprensión de la responsabilidad que les concierne como miembros de una comunidad política ni a la importancia del voto.

Guardando coherencia, a partir de los ejemplos citados se puede decir que, desde el punto de vista de la capacidad, los mayores de 16 años cuentan con la madurez suficiente para participar en un certamen electoral y elegir responsablemente, así como para participar en cabildos abiertos, en consultas populares, iniciativas normativas, revocatorias del mandato, referendos y ser elegidos como miembros de las corporaciones públicas en el orden departamental municipal o distrital.

Según los registros y proyecciones del DANE¹⁶, para el año 2013, la población entre los 14 y 16 años corresponde a dos millones seiscientos sesenta y siete mil ciento cincuenta y cinco habitantes (2.667.155), los cuales ampliarían la base electoral para las elecciones con el consecuente impacto en la legitimidad del sistema democrático en cuanto se permita la participación de un mayor número de interesados en los asuntos públicos.

Recuento histórico

En el año 2010 se conmemoró el Bicentenario de la Independencia, por lo que sigue siendo oportuno destacar el papel de los jóvenes en el proceso independentista. Para el efecto es pertinente citar el documento intitulado "Los Jóvenes de la Independencia", el cual, para más fundamento, fue realizado por jóvenes de 10° Grado de la Institución Educativa Gustavo Matamoros D'Costa de Armenia, del Grupo Quindiano, Memorias de la Humanidad, en respuesta a una de las 200 preguntas formuladas por niños y jóvenes en la conmemoración del Bicentenario. La pertinencia de dicho documento amerita su cita *in extenso*:

"La juventud es una etapa durante la que el individuo busca su rol dentro de la sociedad. Se pregunta hacia dónde quiere llegar y qué quiere lograr con su vida. En esta etapa se busca la independencia y se crea una identidad propia."

¹⁶ Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Censo General 2005, Estimaciones 1985-2005 y proyecciones 2005-2020 nacional, departamental y municipal por sexo y edades simples de 0-26 Años, consultable en http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=75&Itemid=72

El joven es el reflejo de su núcleo familiar; que a su vez es el reflejo de un conjunto de normas y conductas sociales. Por ello, para hablar de la juventud de la época de la Independencia, es indispensable analizar la vida social del virreinato de la Nueva Granada, una sociedad marcada por grandes cambios como la llegada de la imprenta y la Expedición Botánica.

Las fuentes consultadas sobre la época del virreinato de la Nueva Granada nos muestran una sociedad que ansiaba tener libertad, debido a las situaciones de desigualdad por el régimen español que oprimía al pueblo granadino. Debido a ello, se vivía un ambiente de inconformidad y los oprimidos buscaban la manera de liberarse del yugo español. Se libraron batallas que involucran a todo un pueblo, desde el más joven hasta el más viejo, y tanto los ‘chapelones’ como los criollos pelearon por sus intereses.

(...)

Aquí podemos darle respuesta a otra parte de nuestra pregunta inicial: ¿Será que los adolescentes de aquel tiempo mostraban rebeldía hacia el estudio, por ejemplo? Por todo lo que hemos consultado, podemos decir que los jóvenes sí mostraban rebeldía, pero no contra el estudio, sino contra la sociedad que los sometía. Jaime Paredes en su libro “Colombia: Historia y Estampas”, nos da una breve descripción de la conmoción que causó el grito de independencia en la Nueva Granada, y nombra la participación de los jóvenes de la época:

“En los llanos la estampida de lanceros, en el páramo, el bayetón con vallas de colores. En las ciudades el estudiante que deja las aulas para habitar en los combates. El soldado de 13 años José Hilario López con una pierna rota por una bala. Toda la patria en combate” (1996, p.53).

No podemos negar la alta participación de la juventud en el proceso de independencia. En el correr de nuestro investigar notamos que la mayoría de soldados y grandes participantes de estas luchas eran jóvenes virtuosos que no sobrepasaban los veinte años, y además entregaron sus vidas en batallas; hablamos de conocidos personajes como el general José María Córdoba, Pedro Alcántara Herrán, Francisco de Paula Santander, Atanasio Girardot, Pedro Pascasio Martínez, José Hilario López, Tomás Cipriano de Mosquera, José Paris, Policarpa Salavarrieta y José María Espinosa, entre otros.

En el libro “El capitán Antonio Ricaurte”, Valencia Moreno exalta la cooperación de la juventud en la independencia de Colombia y reconoce la participación de la educación de la época en la motivación a la lucha:

Bien sabido es que la Junta Suprema de Santafé dirigió sus esfuerzos hacia los claustros. Desde el principio, los jóvenes fueron aleccionados

en el espíritu revolucionario. Es justo que quede constancia del aporte invaluable de la juventud a la causa. Ya algunos historiadores han intentado hacer la exégesis de aquellos estelares. Sin embargo, aún queda extenso material para escribir las doradas páginas en que aparezca como personaje central la juventud, con sus ímpetus esperanzados, con su voluntad de sacrificio sin cuentas de cobro y con su atrayente ejemplo. Probablemente uno de los aspectos más interesantes de la llamada Patria Boba es el de la intervención de la juventud en todos los actos del nacimiento de la República. Quizá a esto se deba la aparente falta de experiencia, la incursión en campos vedados de la política y los remesones sociales característicos de la hora. Los personajes dirigentes eran hombres que no sobrepasaban los 40 años. Los restantes eran mozos imberbes, aun constreñidos por la patria potestad y románticos empedernidos, y fue a ellos a quienes les tocó precisamente asumir las funciones de mando. Fue a ellos a quienes les tocó contribuir con su cuota de sangre en el patíbulo al fortalecimiento de la patria adolescente (1973, p.125-126)”¹⁷.

Para la época de la Independencia la Patria era adolescente, los esfuerzos de los líderes políticos de la época integrantes de la Junta Suprema de Santafé, se dirigieron hacia los colegios donde los jóvenes eran instruidos académicamente y además ilustrados en materias patrióticas y revolucionarias, seres que se encontraban en la etapa de lo posible: la juventud¹⁸, con sus espíritus altivos, su voluntad esperanzada y su naciente energía; muchos jóvenes entonces salieron de sus aulas y se unieron a una multitud de gente, uno de ellos fue Francisco de Paula Santander, quien luego escribió: “Presté el día 20 de julio y siguientes aquella cooperación que cabía en mi edad de diez y ocho años, y como estudiante”¹⁹. Ese mismo día, una mujer de quien se ignora su nombre, reunió a un grupo de mujeres y frente a ellas dio la bendición a su joven hijo y le dijo: “Ve a morir con los hombres, nosotras las mujeres (volviéndose a las que la rodeaban) marcharemos adelante; presentaremos nuestros pechos al cañón, que la metralla descargue sobre nosotras y los hombres que nos sigan y a quienes hemos salvado de la primera descarga, pasen sobre nuestros cadáveres, se apoderen de la artillería y libren la patria...” y una historia similar es la de Simona Duque de Alzate, consagrada como la Cornelia Colombiana, porque sacrificó a sus cinco hijos llenos de juventud y en-

¹⁷ Bicentenario de la Independencia. Los Jóvenes de la Independencia. Grupo Quindiano Memoria de la Humanidad, Grado 10, Institución Educativa Gustavo Matamoros D’Costa, Armenia, 2010. publicado en: http://www.colombiaaprende.edu.co/html/produccion/1685/articles-240822_Respuesta_93.pdf

¹⁸ Berse, Ambrose (1842 – 1914). Escritor, periodista y editorialista estadounidense.

¹⁹ Ibáñez, Pedro María, referencia la participación de los jóvenes del Colegio San Bartolomé.

tusiasmo patriótico, hecho que ocurrió luego de la Batalla de Boyacá. El 31 de julio fueron fusilados Mariano y Joaquín Grillo, padre y su joven hijo, respectivamente, quienes habían participado activamente en ese día de revolución.

El ejemplo de Matilde Anaray, la pastorcita de trece años que fue la primera en despojarse de sus ropas cuando el párroco de Socha exhortó a la comunidad a desvestirse en la Casa de Dios para vestir a quienes iban a luchar por la patria; pero también se recibiría de ellos transparencia, criterio para tomar decisiones acertadas, convicción al elegir a sus mandatarios. Un claro ejemplo de esta actitud lo encontramos en Pedro Pascasio Martínez y su acompañante, a quien la Historia registra como “el Negro José”, de apenas doce años, quienes fueron leales a su general y a la causa patriótica y se negaron a aceptar de manos del general Barreiro la bolsa de monedas de oro que les ofreció a cambio de su libertad. Su respuesta ante ese intento de soborno fue negativa, pues primaba el bien común y arrearon al prisionero hasta el lugar donde se encontraba el Libertador Simón Bolívar. Este es entonces el mensaje para la juventud en este Bicentenario, el mejor ejemplo de pulcritud y la prueba de confianza que se tiene en ellos.

El empuje de los jóvenes ha sido determinante en la historia del país desde la gesta libertaria con figuras como José María Córdoba, a quien se ha dado en llamar el mejor soldado de Colombia, quien a sus 15 años de edad participó en la famosa batalla del Río Palo, por cuyo heroísmo fue ascendido en el mismo campo de batalla a Teniente, y sin haber alcanzado la mayoría de edad sirvió en la más alta estima al mismo Libertador como integrante de su Estado Mayor.

José Hilario López, a sus 16 años ya había probado su valor en las Batallas de Alto Palacé, Calibío, Chacapamba, y la sangrienta batalla de Juanambú al mando de Antonio Nariño, en la más significativa victoria obtenida por el Prócer contra las tropas realistas.

Así mismo hombres notables en la historia Patria como José María del Castillo Rada, como muchos de los jóvenes de su generación, a los 16 años ya había sido formado en las ideas de la ilustración y a su vez las había replicado motivando el movimiento independentista.

A los 16 años Tomás Cipriano de Mosquera ya se había involucrado en la causa libertadora al servicio de Simón Bolívar. Tomás Herrera, quien a la postre fuera Presidente de la Nueva Granada, inició sus servicios a la Patria a la edad de 17 años, logrando el título de Teniente antes de alcanzar los 18 años.

El General Pedro Alcántara Herrán a los 16 años ya contaba con dos años de carrera militar al servicio de la causa libertadora.

Rafael Núñez de los 15 a los 16 años participó en la Guerra de los Supremos.

Marco Fidel Suárez a sus diecisiete años ya había iniciado sus servicios como maestro en las cátedras de Filosofía y Gramática, y a esa misma edad ya había pronunciado su primer discurso en la Academia Literaria del Seminario de Medellín.

El Presidente Pedro Nel Ospina, también desde joven estuvo presente en los acontecimientos relevantes de su época, como que a la edad de 17 años participó en la Batalla de Los Chancos en la Guerra Civil de 1876.

Enrique Olaya Herrera “El Periodista Niño de Guatemala”, desde los 12 años había incursionado en el periodismo, en su adolescencia ya contaba con el logro de haber fundado y dirigido el periódico El Patriota.

El ejemplo dado por quienes han sido los más altos dirigentes, jóvenes glorias del deporte, las ciencias y las artes; así como por todos aquellos jóvenes que de manera anónima han hecho valiosos aportes a la consolidación de la Nación, permiten afirmar la necesidad de abrir espacios de participación política a este sector de la población, no como una concesión graciosa, sino como un logro ganado y que mercedamente ha de reconocerse. Baste recordar en historia reciente el papel que jugaron los jóvenes en la consolidación de un nuevo orden constitucional materializado en la actual Carta Fundamental.

Vale recordar también a otro joven, Juan Manuel Galán (hoy Senador de la República), quien a sus diecisiete años, y en el dolor de la pérdida de su padre, confió al doctor César Gaviria Trujillo, las banderas del doctor Luis Carlos Galán Sarmiento, definiendo así quién habría de ser el Presidente de la República.

El texto del proyecto

El sentido de la reforma planteada puede apreciarse mediante la comparación del texto original con el texto propuesto:

ARTÍCULO ORIGINAL	ARTÍCULO PROPUESTO
Artículo 99. La calidad de ciudadano en ejercicio es condición previa e indispensable <u>para ejercer el derecho de sufragio</u> , para ser elegido y para desempeñar cargos públicos que lleven anexa autoridad o jurisdicción.	Artículo 99. La calidad de ciudadano en ejercicio es condición previa e indispensable para desempeñar cargos públicos que lleven anexa autoridad o jurisdicción. Los nacionales mayores de dieciséis años de edad ejercerán libremente el derecho al sufragio y los demás derechos políticos contenidos en el artículo 40 de la Constitución Política de Colombia y podrán ser elegidos como Ediles, Concejales o Diputados, sin perjuicio del cumplimiento de los demás requisitos contemplados en la ley.

Se propone suprimir la expresión “para ejercer el derecho al sufragio” del artículo original, para evitar la contradicción que supondría el que los mayores de 16 años y menores de 18, sin ser ciudadanos, puedan ejercer el derecho al sufragio. Así mismo es necesario suprimir tal expresión para evitar la antinomia que resulta con el artículo

lo 100, el cual contempla que la Ley podrá conceder a los extranjeros residentes en Colombia el derecho al sufragio en las elecciones municipales y distritales²⁰. Si los extranjeros residentes en Colombia no son nacionales y, por ende, no son ciudadanos, resultaría un contrasentido mantener la consideración consistente en que la ciudadanía es un requisito previo e indispensable para el ejercicio del derecho al sufragio, cuando los extranjeros residentes, sin ser ciudadanos podrían ejercer tal derecho.

Se incluye un segundo inciso, en el cual se contempla que los titulares del derecho al sufragio son los ciudadanos, guardando correspondencia con lo dicho por el artículo 40 de la Constitución, y se introduce la posibilidad de que los mayores de 16 años puedan votar sin ser ciudadanos. A *simili*, así como actualmente los extranjeros pueden votar en elecciones municipales y distritales sin ser ciudadanos, proponemos que los mayores de 16 años y menores de 18, sin ser ciudadanos, puedan participar en las decisiones que los afectan en todos los niveles territoriales del Estado, pero en especial, ampliar el espacio de participación política para que puedan ser elegidos miembros de corporaciones públicas de elección popular de los órdenes departamental, distrital, municipal y local.

Los jóvenes han dado muestras de entendimiento de los problemas de su entorno y merecen un voto de confianza y vale la pena recordar que este proyecto ya estuvo a consideración del Senado en 2010, siendo aprobado en el primer debate que tuvo en el seno de la Comisión Primera de esta célula legislativa.

Se deja así a consideración del honorable Congreso de la República el presente proyecto de acto legislativo.

Respetuosamente,

JORGE EDUARDO LONDOÑO ULLOA
Senador

GILMA JIMENEZ GOMEZ
Senadora

JHON SUDARSKY ROSENBAUM
Senador

FELIX JOSE VALERA IBAÑEZ
Senador

²⁰ El artículo 100 de la Constitución establece: "**Artículo 100.** Los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles que se conceden a los colombianos. No obstante, la ley podrá, por razones de orden público, subordinar a condiciones especiales o negar el ejercicio de determinados derechos civiles a los extranjeros.

Así mismo, los extranjeros gozarán, en el territorio de la República, de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley.

Los derechos políticos se reservan a los nacionales, pero la ley podrá conceder a los extranjeros residentes en Colombia el derecho al voto en las elecciones y consultas populares de carácter municipal o distrital".

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

IVÁN L. NAME VÁSQUEZ
Senador

JUAN CORDOBA SUAREZ
Senador

JUAN CARLOS AVIRAMA
Senador

ALFONSO PRADA GIL
Representante a la Cámara

CARLOS ANDRÉS AMAYA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara

ÁNGELA MARIA ROBLEDÓ
Representante a la Cámara

JUAN VALDES
Representante a la Cámara

Nicolás Jiménez Z P

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de Acto Legislativo** número **21 de 2013 Senado**, por el cual se reforma el artículo 99 de la Constitución Política de Colombia, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por los Senadores Jorge Londoño, Gilma Jiménez, Jhon Sudarsky, Félix Valera, Iván Name, Luis Fernando Velasco, Camilo Sánchez, Marco Aníbal Avirama y los Representantes a la Cámara Alfonso Prada, Carlos Amaya, Ángela María Robledo, Juan Valdés, Nicolás Jiménez. La materia de que trata el mencionado proyecto de acto legislativo, es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

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

Cumplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 221 DE 2013 SENADO

por la cual se modifica la Ley 270 de 1996.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un párrafo al artículo 15 de la Ley 270 de 1996, así:

“Parágrafo 2°. Además de los 23 magistrados que integran la Corte Suprema de Justicia, esta contará con los magistrados de descongestión que determine la Ley y que no integrarán la Sala Plena”.

Artículo 2°. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 16 de la Ley 270 de 1996, modificado por el artículo 7° de la Ley 1285 de 2009, así:

“Parágrafo transitorio. Con el fin de evacuar los inventarios de procesos que exceden la capacidad normal de la Sala de Casación Laboral, esta, además de los siete (7) magistrados que la integran, tendrá adscrita una Sala Transitoria de Descongestión, por ocho (8) años a partir de su integración inicial, compuesta por seis (6) magistrados. Estos deberán cumplir con los requisitos señalados en el artículo 232 de la Constitución, demostrando desempeño y conocimiento en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social.

Los magistrados de la Sala Transitoria de Descongestión no integran la Sala Plena de la Corte Suprema de Justicia, ni su Sala de Casación Laboral. Su función estará limitada a los temas que les asigne la Sala de Casación Laboral y no podrán variar la jurisprudencia de esta. Las propuestas en tal sentido deberán ser remitidas al Magistrado de la Sala de Casación Laboral a cuyo despacho fue repartido el proceso, quien decidirá si da traslado de ellas a dicha Sala para tal efecto. Los magistrados de la Sala Transitoria de Descongestión serán elegidos por la Sala Plena, de listas enviadas por el Consejo Superior de la Judicatura.

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

De los honorables Congresistas,

RAFAEL PARDO RUEDA
Ministro de Trabajo

RUTH STELLA CORREA PALACIO
Ministra de Justicia y del Derecho

JUAN FRANCISCO LOZANO RAMÍREZ
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los planes de descongestión de la justicia laboral, iniciados por el Consejo Superior de la Judicatura con base en la Ley 1285 de 2009, si bien han logrado descongestionar los despachos judiciales, tanto en juzgados como en tribunales de distrito judicial, han tenido un efecto adverso en la Sala Laboral de la Corte Suprema de Justicia.

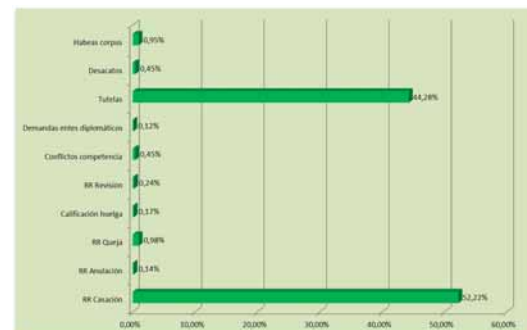
La anterior afirmación es empíricamente verificable y fluye de que, mientras el Plan General de Descongestión (PGD) de los despachos judiciales ha incrementado el número de despachos de jueces y de magistrados de distrito judicial, el número de despachos de magistrado de la Sala de Casación Laboral se ha mantenido invariable por lo menos desde los años 90 del siglo pasado.

La Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia atiende los siguientes asuntos:

- Demandas de casación.
- Demandas de anulación de laudos arbitrales.
- Demandas de revisión
- Calificación de la legalidad o ilegalidad de la huelga, en segunda instancia.
- Acciones constitucionales de hábeas corpus y de tutela, estas últimas en primera instancia y en impugnación, así como desacatos.
- Otros (conflictos de competencia, demandas contra agentes diplomáticos, recursos de queja).

En el Cuadro 1 se muestran los porcentajes que corresponden a estos ítems, que ingresan a la Sala:

CUADRO 1



Como se observa, evidentemente los dos tipos de proceso que mayor volumen ocupan en las actividades de la Sala de Casación Laboral, son los recursos de casación (52,22%) y las acciones constitucionales, como las tutelas (primera y segunda instancias) y las acciones de desacato a sentencias de tutela, cuya sumatoria es casi del 45%.

Los recursos extraordinarios de casación se interponen, en un alto porcentaje, en contra de sentencias proferidas por las Salas Laborales de los Tribunales Superiores de Distrito. Por su parte, un porcentaje importante de las acciones de tutela conocidas por la Sala, corresponden a la primera instancia de las acciones de amparo constitucional emprendidas contra providencias emitidas por las salas laborales de los tribunales de distrito judicial. Podemos afirmar, entonces, que más del 80% de los asuntos que llegan a conocimiento de la Sala de Casación Laboral del CSJ tienen relación directa y estrecha con la actividad de las salas laborales de los tribunales de distrito judicial.

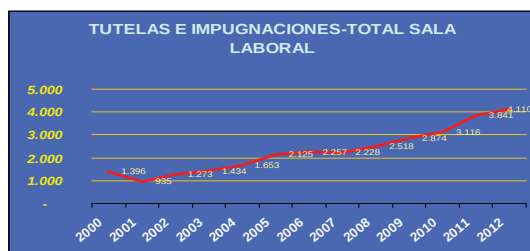
Ahora bien. En los últimos años (por efecto directo del PGD) el número de despachos de magis-

trados laborales de tribunales superiores de distrito judicial, y como se afirmó anteriormente, son esos despachos de magistrados de distrito los que originan el mayor volumen de asuntos que arriban a conocimiento de la Sala de Casación. La cifra es elocuente: la planta permanente de despachos de magistrado laboral de distrito, según cifras suministradas por el Consejo Superior de la Judicatura, es de 104. Pero por efecto del PGD, se han creado adicionalmente 51 despachos de descongestión (ver cuadro 3). Con otras palabras, la actual congestión de la Sala de Casación Laboral del CSJ en buena medida se debe a que ella pasó de conocer asuntos provenientes de 104 despachos de magistrados de tribunal superior, a conocer los procedentes de 155 despachos, es decir, un incremento de casi el 50% en las fuentes de entrada. Todo ello mientras el número de despachos de magistrado en la Sala de Casación Laboral se ha mantenido en 7.

Lo anterior, es corroborado por la circunstancia de que, también por efecto del PGD, en los últimos años se ha incrementado la productividad de los despachos judiciales. Según datos del Consejo Superior de la Judicatura, al finalizar el año 2011 el Índice de Evacuación Parcial (IEP) de los despachos laborales fue del 115,7%. Esto quiere decir que por cada 100 procesos que ingresaron a los despachos de la jurisdicción laboral, se culminaron 115,7. Esta cifra muestra a las claras que el PGD ha venido cumpliendo sus objetivos. Pero también muestra que ese incremento en la productividad repercute indiscutiblemente en el mayor volumen de asuntos que ingresan a conocimiento de la Sala Laboral de la Corte.

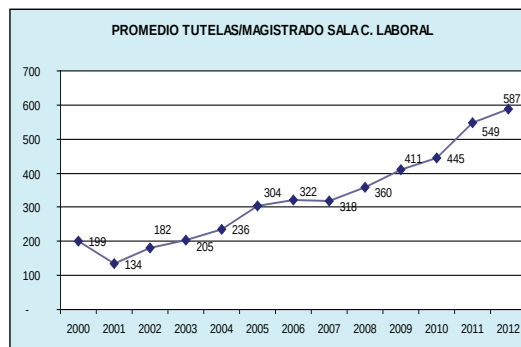
Consideración especial merecen también las acciones de tutela. En el cuadro 2 se aprecia claramente cómo las acciones de tutela han venido incrementándose ante la Sala Laboral, de manera muy consistente.

CUADRO 2



Cada magistrado de la Sala Laboral, en promedio, sustancia y suscribe como ponente un número de 587 sentencias de tutela anuales (2012). Eso significa que cada uno de ellos, también en promedio, presenta a consideración 15 sentencias de tutela por cada sala (Cuadro 3). Las acciones de tutela, sin lugar a dudas, constituyen uno de los factores más importantes de congestión de la Sala de Casación Laboral, no solamente por su número, sino también porque muchas de ellas no son providencias rutinarias, sino, por el contrario, fallos que exigen un estudio especial.

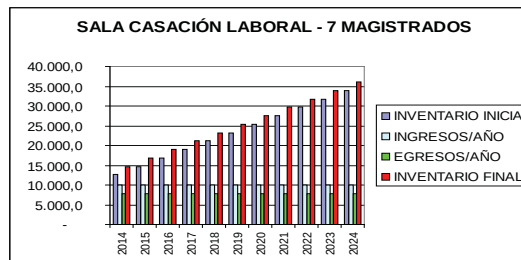
CUADRO 3



Cada magistrado de la Sala Laboral de la Corte es ponente de unas 1.107 providencias anuales, como sumatoria de autos, tutelas y sentencias de casación, de revisión, de anulación y de calificación de huelgas. Eso significa que cada uno de ellos produce y suscribe unas 28 providencias por cada sala, dentro de las cuales se cuentan, en promedio, 6 sentencias de casación y unas 15 tutelas. En el cuadro 4 se presenta el comportamiento de los inventarios, ingresos y egresos en cada año de la Sala, desde el año 2000. Allí se evidencia cómo, año tras año, los inventarios se incrementan. La conclusión obvia es que la Sala de Casación Laboral, ni aun haciendo un esfuerzo importante en aumentar el número de egresos (esfuerzo que sería irresponsable, pues implicaría no dedicar el tiempo suficiente a cada negocio para estudiarlo y proferir luego una decisión de calidad), podría ponerse al día, mientras mantenga el actual número de magistrados.

En efecto, asumiendo que el ingreso anual de procesos se mantuviera estable en 9.883¹, (cosa que no parece factible, pues los efectos de la descongestión de los tribunales superiores de distrito judicial, en razón de la descongestión, deben prolongarse durante algunos años más), los inventarios al final de cada año continuarían su tendencia creciente. En el cuadro 5 se representa esta tendencia, haciendo un ejercicio hasta el 2024.

CUADRO 4



En el año 2012 ingresaron a la Sala de Casación Laboral 9.883 nuevos negocios, que se sumaron a un inventario inicial (1° de enero de 2012) de 10.169. En el transcurso de ese año, la Sala evacuó un total de 7.750 negocios, lo que significa que al 31 de diciembre de esa anualidad, la Sala tenía un inventario de 12.602 negocios.

¹ En el año 2012 ingresaron a la Sala de Casación Laboral 9.883 nuevos negocios.

En los años anteriores y teniendo en la mira la situación descrita, el Consejo Superior de la Judicatura ha aumentado el número de empleados de la Sala. Pero ese esfuerzo, si bien ha facilitado la labor de los magistrados de la Sala de Casación Laboral, no ha representado un impacto sobre los inventarios. La razón es que el “cuello de botella” se encuentra en el número de magistrados de la Sala (7), quienes definitivamente no son suficientes para reducir los inventarios.

En la actualidad, y como resultado directo de la congestión que vive la Sala de Casación Laboral de la Corte, un negocio tarda en promedio más de 3 años, entre el momento en que ingresa al despacho del magistrado para admisión y el momento en que egresa de este con fallo. Esto representa, muchas veces, cerca del doble del tiempo que ese mismo asunto tarda en las instancias. Dicho con otras palabras, aproximadamente el 60% del tiempo que tarda un asunto, entre el momento en que se presenta la demanda inaugural ante el juzgado y el momento en que sale fallado en casación, transcurre surtiéndose el recurso extraordinario de casación. Obviamente, el anterior predicamento no es válido para la mayoría de los procesos laborales que se surten en Colombia ante la jurisdicción ordinaria laboral, pero en aquellos asuntos donde procede el recurso extraordinario de casación y este es interpuesto, el tiempo de demora es, en la práctica, una verdadera denegación de justicia. Y ello es más dramático, en la medida que un porcentaje significativo de los procesos que son admitidos por la Sala, corresponden a situaciones en las que se encuentran involucradas personas de la tercera edad, inválidas, viudas y huérfanos.

De otro lado, aunque su incidencia porcentual en el volumen total de la Sala Laboral, no es cuantitativamente importante, la resolución de las demandas de anulación (es decir, demandas en contra de fallos proferidos por tribunales de arbitramento) y de calificación de huelgas (Ley 1210/2008), tiene un importante impacto en las relaciones laborales colectivas, pues, dada la congestión de la Sala, la resolución de casos como estos –que debería ser muy rápida– tarda un tiempo excesivo.

En criterio de la Sala de Casación Laboral del CSJ la solución al problema de su congestión pasa por la introducción de algunas reformas al Código Procesal del Trabajo y la Seguridad Social, en lo que concierne al recurso extraordinario de casación, así como algunas medidas internas que permitan agilizar y priorizar procesos. Sin embargo, está convencida de que la verdadera solución a la grave contingencia es de fondo y estructural: crear una estructura transitoria de descongestión adscrita a la Sala de Casación Laboral. Ese es precisamente el sentido del proyecto que ahora se pone a consideración del H. Congreso de la República y que pasa a explicarse.

La Constitución, en los artículos 231 a 235, establece la estructura y funciones de la Corte Suprema de Justicia.

El artículo 231 de la Carta indica: “[l]os magistrados de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado serán nombrados por la respectiva corporación, de listas enviadas por el Consejo Superior de la Judicatura”.

El artículo 232 indica: “Para ser magistrado de la Corte Constitucional, de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado se requiere:

1. Ser colombiano de nacimiento y ciudadano en ejercicio.

2. Ser abogado.

3. No haber sido condenado por sentencia judicial a pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos o culposos.

4. Haber desempeñado, durante diez años, cargos en la rama judicial o en el Ministerio Público, o haber ejercido, con buen crédito, por el mismo tiempo, la profesión de abogado, o la cátedra universitaria en disciplinas jurídicas en establecimientos reconocidos oficialmente. PAR. Para ser magistrado de estas corporaciones no será requisito pertenecer a la carrera judicial”.

Luego, en su artículo 233, establece que “[l]os magistrados de la Corte Constitucional, de la Corte Suprema de Justicia y del Consejo de Estado serán elegidos para períodos individuales de ocho años, no podrán ser reelegidos y permanecerán en el ejercicio de sus cargos mientras observen buena conducta, tengan rendimiento satisfactorio y no hayan llegado a la edad de retiro forzoso”.

A su vez, el artículo 234 de la Carta señala que “[l]a Corte Suprema de Justicia es el máximo tribunal de la jurisdicción ordinaria y se compondrá del número impar de magistrados que determine la ley. Esta dividirá la Corte en salas, señalará a cada una de ellas los asuntos que deba conocer separadamente y determinará aquellos en que deba intervenir la Corte en pleno”.

Finalmente, el artículo 235 Superior, establece las funciones de la Corte Suprema de Justicia.

En estos preceptos superiores se establecen algunos de los elementos, que por ser consagrados por el Estatuto Superior, son estructurales e inamovibles por cualquier norma infraconstitucional que regule el funcionamiento de la Corte Suprema de Justicia. Corresponde primordialmente a la ley estatutaria desarrollarlos, pero obviamente sin variarlos, como bien lo ha dicho la honorable Corte Constitucional (Sentencia C-162/1999). Para los efectos del proyecto de reforma a la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia y con miras a una estructura de descongestión dentro del CSJ, adscrita a su Sala de Casación Laboral, dicho proyecto deberá respetar los siguientes parámetros:

- i) Mantener coherencia con la estructura definida por la propia ley estatutaria actual, en aquellos aspectos que no sean modificados, pero que guarden relación estrecha con la reforma que se propone;

ii) En tal orden de ideas, esa estructura debe adoptar la modalidad de “sala”, para guardar coherencia con el actual artículo 234 de la Carta y con el 16 de la Ley Estatutaria;

iii) Los magistrados que hagan parte de dicha sala de descongestión serán elegidos según lo dispone el citado artículo 231 de la Constitución;

iv) Dichos magistrados serán elegidos por períodos individuales únicos de ocho años (artículo 233 C.P.);

v) Su período debe ser de ocho años (artículo 233 C.P.);

vi) La Corte deberá mantener, con la adición de los magistrados de la Sala de descongestión, un número impar de miembros (artículo 234 CP);

vii) Los magistrados que conformen la Sala de Descongestión adscrita a la Sala de Casación Laboral de la Corte, tendrán las mismas funciones de los magistrados titulares de esta (artículo 235 CP), aunque la Sala de Casación Laboral retendrá la función privativa de introducir variaciones a la jurisprudencia laboral y de seguridad social.

Impacto fiscal y administrativo

La iniciativa tendrá incidencia directa en los gastos de funcionamiento de la Corte Suprema de Justicia, en lo relativo a la remuneración de los nuevos magistrados y sus equipos de apoyo, razón por la cual se ha solicitado formalmente el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en lo pertinente, con el propósito que de ser favorable tal pronunciamiento, los recursos sean incluidos anualmente en el presupuesto de funcionamiento de la Corporación, previa su discusión y aprobación.

En idéntico sentido y en atención a la modificación transitoria de la estructura administrativa de la Corporación destinataria de las disposiciones contenidas en este proyecto de ley, se ha solicitado concepto formal, dentro de sus competencias, al Consejo Superior de la Judicatura.

De los honorables Congresistas,

RAFAEL PARDO RUEDA
Ministro de Trabajo

RUTH STELLA CORREA PALACIO
Ministra de Justicia y del Derecho

JUAN FRANCISCO LOZANO RAMÍREZ
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
(Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 21 del mes de marzo del año 2013 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 221 de 2013 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por Ministra de Justicia Ruth Stella Correa; Ministro de Trabajo doctor Rafael Pardo; honorable Senador Juan Lozano.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 221 de 2013 Senado**, por la cual se modifica la Ley 270 de 1996, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador Juan Lozano Ramírez. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

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

Cúmplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2013
SENADO**

por la cual se modifica la estructura de la Contraloría General de la República, se incorporan cargos del DAS en supresión a su planta de personal, se establecen equivalencias de empleos y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. **Contralorías Auxiliares.** Créanse cinco Contralorías Auxiliares, las que cumplirán las funciones generales de dirección y coordinación de las labores de las diferentes dependencias de la Contraloría General de la República. La planta de personal de las Contralorías Auxiliares será asignada de las actuales plantas de personal de la Contraloría General de la República.

La distribución de asuntos entre las Contralorías Auxiliares, será la siguiente:

1. **Contraloría de Gestión Interna:** Se encarga de la dirección y coordinación de los asuntos administrativos de la Contraloría General de la República y por tanto de ella dependen: la Gerencia Administrativa y Financiera, la Gerencia de Ta-

lento Humano, las Oficinas que hoy se encuentran adscritas al Despacho del Vicecontralor y las Delegadas de Economía y Finanzas y la de Participación Ciudadana, como actividades transversales, con excepción de la Oficina de Sistemas, el Laboratorio Forense y la Unidad de Aseguramiento.

2. Contraloría Auxiliar de Responsabilidad Fiscal: se encarga de dirigir y articular los procesos de responsabilidad fiscal y de ella depende la Unidad de Investigaciones Especiales Contra la Corrupción y la Contraloría Delegada de Investigaciones Juicios Fiscales y Jurisdicción Coactiva.

3. Contraloría Auxiliar de Vigilancia y Control Fiscal: se encarga de dirigir y articular el proceso auditor y de vigilancia fiscal y de ella dependen las Contralorías Delegadas Sectoriales.

4. Contraloría Auxiliar de Tecnologías de Comunicación e Información: Se encarga de dirigir y articular las Tecnologías de Comunicación e Información de la Contraloría y por tanto de ella dependen la Oficina de Sistemas, el Laboratorio Forense y la Unidad de Aseguramiento.

5. Contraloría Auxiliar de Regalías: se encarga de articular el control, vigilancia y monitoreo de las regalías que realiza de forma directa la Delegada de Regalías, con las que realizan las otras delegadas sectoriales en las entidades territoriales y en los sujetos del Sistema General de Regalías. De ella dependerá la Delegada de Regalías.

Artículo 2°. *Contralorías Delegadas*. Créanse las Contralorías Delegadas de Regalías y de Vigilancia y Control a la Atención a Víctimas y Población Vulnerable. Estas Contralorías Delegadas cumplirán las funciones previstas en el Decreto 267 de 2000, para las contralorías sectoriales. La planta de personal de la Contraloría Delegada de Regalías será la establecida en el Decreto 1539 de 2012, la cual será permanente; y la de Vigilancia y Control a la Atención a Víctimas y Población Vulnerable, será asignada de la actual planta global de la Contraloría General de la República.

Parágrafo. La denominación y distribución de funciones entre las diferentes delegadas sectoriales, podrá ser modificada por el Contralor General de la República de conformidad con el Plan Estratégico Institucional, para distribuir las competencias conforme a criterios de intersectorialidad, políticas públicas o líneas del Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 3°. *Cargos de contralor auxiliar*. Créanse cinco cargos de Contralor Auxiliar, con el mismo nivel y remuneración establecidos en el Decreto 1538 de 2012, quienes serán los encargados de la dirección de las dependencias que se crean en el artículo primero. La creación de estos cargos se realiza con los recursos de funcionamiento aprobados para la Contraloría General de la República en el presupuesto de la vigencia 2013 y su provisión estará sujeta a la disponibilidad presupuestal correspondiente. Los cargos de Contralor Auxiliar establecidos en el Decreto 1539 de 2012 se suprimen para ser reemplazados por los que aquí se crean.

Artículo 4°. *Planta de personal*. Créanse en la planta de personal de la Contraloría General de la República, los siguientes cargos y empleos, cuyas denominaciones y grados corresponderán exclusivamente a los cargos a incorporar del DAS en supresión:

PLANTA GLOBAL			
Número	Denominación del Empleo	Código	Grado
Uno (1)	Asistente Operativo	204	13
Tres (3)	Asistente Operativo	205	05
Uno (1)	Asistente Operativo	207	09
Uno (1)	Asistente Operativo	207	10
Nueve (9)	Asistente Operativo	208	06
Siete (7)	Asistente Operativo	208	07
Tres (3)	Asistente Operativo	211	06
Uno (1)	Asistente Operativo	211	07
Veintiséis (26)	Asistente Operativo	214	04
Once (11)	Asistente Operativo	214	05
Uno (1)	Asistente Operativo	214	06
Uno (1)	Asistente Administrativo	305	05
Uno (1)	Asistente Administrativo	305	06
Uno (1)	Asistente Administrativo	309	05
Dos (2)	Asistente Administrativo	317	05
Dos (2)	Asistente Administrativo	317	06
Cuatro (4)	Asistente Administrativo	318	05
Uno (1)	Asistente Administrativo	318	06
Diez (10)	Asistente Administrativo	325	02
Tres (3)	Asistente Administrativo	325	03
Uno (1)	Asistente Administrativo	325	04

Artículo 5°. *Equivalencias*. Establézcanse las siguientes equivalencias entre la nomenclatura y clasificación de empleos del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión y la nomenclatura y clasificación aplicable a la Contraloría General de la República, así:

Empleos Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)			Empleos Contraloría General de la República		
Denominación	Código	Grado	Denominación	Código	Grado
Oficial Técnico de Inteligencia	204	13	Asistente Operativo	204	13
Agente Escolta	205	05	Asistente Operativo	205	05
Detective Profesional	207	09	Asistente Operativo	207	09
Detective Profesional	207	10	Asistente Operativo	207	10
Detective	208	06	Asistente Operativo	208	06
Detective	208	07	Asistente Operativo	208	07
Criminalístico	211	06	Asistente Operativo	211	06
Criminalístico	211	07	Asistente Operativo	211	07
Guardián	214	04	Asistente Operativo	214	04
Guardián	214	05	Asistente Operativo	214	05
Guardián	214	06	Asistente Operativo	214	06
Técnico	305	05	Asistente Administrativo	305	05
Técnico	305	06	Asistente Administrativo	305	06
Secretario	309	05	Asistente Administrativo	309	05
Conductor	317	05	Asistente Administrativo	317	05
Conductor	317	06	Asistente Administrativo	317	06
Mecánico	318	05	Asistente Administrativo	318	05
Mecánico	318	06	Asistente Administrativo	318	06
Auxiliar de Servicios	325	02	Asistente Administrativo	325	02
Auxiliar de Servicios	325	03	Asistente Administrativo	325	03
Auxiliar de Servicios	325	04	Asistente Administrativo	325	04

Artículo 6°. *Distribución de empleos*. La distribución de los cargos de la planta de personal incorporados en el artículo 4° de la presente ley, se realizará conforme a lo establecido en el artículo 3° del Decreto 271 del 22 de febrero de 2000.

Artículo 7°. *Provisión de empleos*. La Contraloría General de la República proveerá los empleos de que tratan los artículos 4° y 5° de la presente

ley, mediante la incorporación directa y sin solución de continuidad exclusivamente de los servidores del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión, con estricta sujeción a las equivalencias establecidas en lo dispuesto en el artículo 5° de la presente ley, en los empleos creados para el efecto en la planta de personal de la Contraloría General de la República, sin que se les exijan requisitos adicionales a los acreditados en el momento de su posesión del cargo del cual es titular en el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión.

La aplicación de estas equivalencias no conlleva la pérdida de los derechos de carrera para quien los acredite y conservarán los deberes y derechos de la carrera a la cual se encuentran vinculados, sin que adquieran los derechos de la Carrera Administrativa especial de la Contraloría General de la República.

De conformidad con el Decreto-ley 4057 de 2011, los servidores públicos del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión que ostenten derechos de carrera administrativa y que sean incorporados en los empleos creados por otras entidades, conservarán sus derechos y la Comisión Nacional del Servicio Civil deberá actualizar su inscripción en el registro público de carrera. Por lo tanto, conservarán el régimen de carrera administrativa que posee la rama ejecutiva del nivel nacional.

Los servidores del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión incorporados en la CGR que ostenten la calidad de provisionales, mantendrán esta misma calidad en la CGR, mientras ocupen dicho cargo.

Artículo 8°. *Planta de personal.* Adiciónase al artículo 6° del Decreto 267 de 2000 el siguiente inciso: El Contralor General de la República establecerá la planta de personal de la Contraloría, con sujeción a la nomenclatura, clasificación y escalas de remuneración establecidas por el Gobierno nacional y a la disponibilidad presupuestal.

Artículo 9°. *Multas.* De conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 42 del 26 de enero de 1993, los contralores pondrán imponer multa a los servidores públicos y particulares que manejen o administren fondos o bienes de la nación, de manera sucesiva hasta por 160 salarios mínimos legales vigentes cada sanción, cuando estos incurran en cualquiera de las causales establecidas en dicho artículo.

Artículo 10. *Asignación y prestaciones sociales.* De conformidad con lo señalado en el Decreto 4057 de 2011, para todos los efectos legales y de la aplicación de las equivalencias establecidas en la presente ley, así como para los fines de la incorporación, la asignación básica de los empleos en los cuales sean incorporados los servidores del DAS comprenderá la asignación básica y la prima de riesgo correspondientes al cargo del cual el empleado incorporado sea el titular en el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)

en supresión, a la vigencia de la presente ley. En consecuencia, a partir de la incorporación, la prima de riesgo se entiende integrada y reconocida en la asignación básica del nuevo cargo.

Los servidores del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión incorporados en la Contraloría General de la República conservarán los beneficios salariales y prestacionales que venían percibiendo en el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión hasta su retiro de la CGR, los cuales se liquidarán con la asignación básica que corresponda al empleo en que sean incorporados.

Los cargos creados en la planta de personal de la CGR para la incorporación de servidores del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión, de los cuales los funcionarios se pensionen o se retiren, no podrán ser provistos y quedarán suprimidos a partir de la fecha de pensión o retiro del funcionario incorporado.

Artículo 11. *Seguridad social.* En materia de seguridad social, los servidores del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en Supresión incorporados en la Contraloría General de la República, se regirán por el sistema general.

Artículo 12. *Financiación.* El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, asignará los recursos necesarios para la financiación de la planta proveniente del DAS en supresión que se incorpora a la Contraloría General de la República, a través de la presente ley. Para lo anterior, reubicará de sección presupuestal los recursos que se requieran para cubrir los costos de la planta.

Artículo 13. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y modifica y adiciona en lo pertinente los Decretos 267, 269 y 271 del 22 de febrero de 2000.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La estructura de la Contraloría General de la República fue establecida en el Decreto-ley 267 de 2000 y hasta el año 2011 no había sufrido ninguna modificación a pesar de que durante dicho periodo se establecieron y/o clarificaron las competencias de la CGR en materia de regalías, SGP, Cajas de Compensación Familiar, EPS, etc. Con la Ley 1474 de 2011, fue objeto de modificaciones en su estructura, pero dichas modificaciones se realizaron para introducir algunas dependencias y cargos, que respondían precisamente a los cambios que conllevarían en el Control Fiscal la citada ley, pero no se realizaron los ajustes en el diseño institucional en los nuevos niveles de dirección y coordinación en especial por el impacto que la reforma tenía sobre el Despacho del Contralor General y el Vicecontralor, en términos de direccionamiento, coordinación y seguimiento de las actividades.

De igual manera, el nuevo Sistema General de Regalías previsto en la Ley 1530 del 17 de mayo de 2012 permitió la creación de un número considerable de cargos, mediante Decreto 1539 de 2012, para cumplir con las funciones del Sistema de Monitoreo, Seguimiento y Control, pero en esa ocasión no se previeron modificaciones a la estructura de la Contraloría General de la República.

La Ley 1448 de 2011 *“por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones”*, conlleva para el Estado colombiano costos inherentes a su aplicación en el propósito de garantizar la reparación integral a las víctimas. Dicha ley consagró como función de la Contraloría General de la República, la de hacer especial monitoreo y seguimiento a la implementación y ejecución de la política pública de asistencia, atención y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y la restitución jurídica y material de tierras a los despojados y desplazados.

La intervención de la CGR incluye, además, su participación en la elaboración del Informe de la Comisión de Seguimiento y Monitoreo que debe ser presentado al Congreso de la República dentro del mes siguiente al inicio de cada legislatura y por un término de (10) años, contados desde la expedición de esta ley (junio 10 de 2011). La ejecución de estas acciones requiere ajustar el esquema institucional necesario para que el control fiscal sobre las autoridades competentes garantice la aplicación de la ley en favor de la población a la cual va dirigida.

Por todo lo anterior, se requiere modificar la estructura de la Contraloría, creándose cinco Contralorías Auxiliares, encargadas de dirigir y coordinar la labor de las diferentes dependencias, liberando al Contralor y Vicecontralor de algunas de las labores de coordinación y seguimiento, para orientar su labor al direccionamiento estratégico.

La planta de personal de las Contralorías Auxiliares será asignada de la actual planta global de la Contraloría General de la República, a excepción de un Contralor Auxiliar cuyo cargo se creará.

La distribución de asuntos entre las cinco Contralorías Auxiliares, será la siguiente:

1. Contraloría de Gestión Interna: Se encarga de la dirección y coordinación de los asuntos administrativos de la Contraloría General de la República y por tanto de ella dependen la Gerencia Administrativa y Financiera, la Gerencia de Talento Humano, las Oficinas que hoy se encuentran adscritas al Despacho del Vicecontralor y las Delegadas de Economía y Finanzas y la de Participación Ciudadana, como actividades transversales, con excepción de la Oficina de Sistemas, el Laboratorio Forense y la Unidad de Aseguramiento.

2. Contraloría Auxiliar de Responsabilidad Fiscal: Se encarga de dirigir y articular los procesos de responsabilidad fiscal y de ella depende la Unidad de Investigaciones Especiales contra la

Corrupción y la Contraloría Delegada de Investigaciones Juicios Fiscales y Jurisdicción Coactiva.

3. Contraloría Auxiliar de Vigilancia y Control Fiscal: Se encarga de dirigir y articular el proceso auditor y de vigilancia fiscal y de ella dependen las Contralorías Delegadas Sectoriales.

4. Contraloría Auxiliar de Tecnologías de Comunicación e Información: Se encarga de dirigir y articular las Tecnologías de Comunicación e Información de la Contraloría y por tanto de ella dependen la Oficina de Sistemas, el Laboratorio Forense y la Unidad de Aseguramiento.

5. Contraloría Auxiliar de Regalías: Se encarga de articular el control, vigilancia y monitoreo de las regalías que realiza de forma directa la Delegada de Regalías, con las que realizan las otras delegadas sectoriales en las entidades territoriales y en los sujetos del Sistema General de Regalías. De ella dependerá la Delegada de Regalías.

En consecuencia, para dirigir las Contralorías Auxiliares se establecen como permanentes cinco cargos de Contralor Auxiliar y dejarán de hacer parte de la planta temporal de regalías los tres existentes. La creación de estos cargos se realiza con los recursos de funcionamiento aprobados para la Contraloría General de la República en el presupuesto de la vigencia 2013 y su provisión estará sujeta a la disponibilidad presupuestal correspondiente.

Adicionalmente, se crearían dos Contralorías Delegadas nuevas, una para atender el tema de víctimas y la otra para especializar el control a las regalías con la planta asignada para el monitoreo y control de dichos recursos, ya que la Ley 1530 autorizó la creación de la planta, pero no autorizó modificaciones a la estructura. También se introduce flexibilidad en la asignación de las labores a las diferentes delegadas conllevando un tránsito entre la sectorialidad y la intersectorialidad.

Por otra parte, se incrementa el valor de las multas, ya que hoy resulta más rentable para los funcionarios pagar la multa que exhibir la información con la cual se les puede establecer responsabilidad fiscal. Finalmente, en relación con la organización interna de la Contraloría, se adiciona el artículo de autonomía administrativa para permitir que el Contralor General de la República al igual que el Presidente de la República en su ámbito, establezca la planta de personal.

De otra parte, la Ley 1444 de 2011, ordenó la supresión del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), y en ejercicio de las facultades otorgadas en dicha ley, el Gobierno nacional mediante Decreto 4057 de 2011, reguló el proceso de supresión de la entidad.

La incorporación de los funcionarios a las plantas de personal, se previó en organismos de la Rama Ejecutiva y de la Fiscalía General de la Nación, pero no en los órganos de control, cuyas plantas de personal han venido siendo aprobadas por el legislador. La Contraloría General de la Re-

pública, se encuentra interesada en incorporar de forma definitiva el personal que a la fecha se ha venido desempeñando en comisión en la entidad. Al incorporar dicho personal que no ha podido ser reubicado en otras entidades, suplimos la insuficiencia de personal que tiene la Contraloría General de la República, aprovechando el conocimiento y experiencia de algunos de los funcionarios en la lucha contra la corrupción. Por esta razón solicitamos al Congreso de la República, la creación de hasta 90 cargos en la planta de personal, que nos permita la vinculación permanente de un nú-

mero igual de funcionarios del DAS en supresión para aprovechar su conocimiento y experticia.

Si bien la CGR cuenta con la voluntad para incorporar el personal de forma permanente, no cuenta con los recursos para financiar dicha incorporación, razón por la cual, se incluye la modificación presupuestal correspondiente, que viabilice desde el punto de vista fiscal, la incorporación en la CGR. A continuación se presenta el cuadro que contiene los cálculos de los costos anuales de los 90 funcionarios que se encuentran actualmente en comisión de servicios en esa entidad, el cual asciende a la suma de \$2.744.796.589.

DENOMINACIÓN DE CARGOS	Código	No	Asignación Básica			Total Gastos de Personal: Añadidos a Nómina	Total Contribuciones Intra nómina	Total Gastos de Personal Set+2
			Mes	Prima Asignada	Anual			
EMPLADOS PUBLICOS								
NIVEL DIRECTIVO		0		0	0	0	0	0
NIVEL ASISTENTE		0		0	0	0	0	0
NIVEL EJECUTIVO		0		0	0	0	0	0
NIVEL PROFESIONAL		2		0	33.088.344	84.719.686	31.211.994	78.931.583
DETECTIVE PROFESIONAL *	207-10	1	1.419.122		17.029.464	28.187.990	10.326.961	35.114.913
DETECTIVE PROFESIONAL *	207-09	1	1.335.740		16.028.680	26.531.738	10.284.938	36.815.673
NIVEL TECNICO		70		0	919.996.300	1.642.666.764	898.533.339	2.238.098.093
OFICIAL TECNICO DE INTELIGENCIA	204-13	1	1.701.910		20.422.992	32.763.924	12.992.092	45.776.016
DETECTIVE *	208-07	7	1.220.304		102.505.528	248.024.630	74.753.790	323.786.429
DETECTIVE *	208-06	9	1.175.019		126.902.052	216.071.446	82.411.591	298.483.037
GUARDIAN	214-06	1	1.175.019		14.100.228	23.302.927	9.079.292	32.382.219
CRIMINALISTICO	211-07	1	1.220.304		14.643.648	24.907.432	9.505.529	34.412.961
CRIMINALISTICO	211-06	1	1.175.019		14.300.684	23.023.815	9.470.530	32.494.346
GUARDIAN	214-05	11	1.097.413		144.868.516	251.054.512	95.183.102	346.237.613
AGENTE ESCOLTA *	205-05	3	1.097.413		39.506.868	68.469.412	25.959.028	94.425.440
GUARDIAN	214-04	26	985.707		307.540.584	537.455.106	202.806.959	740.262.065
TECNICO	305-06	1	1.175.019		14.100.228	21.187.893	7.145.211	28.333.104
TECNICO	305-05	1	1.097.413		13.168.956	20.847.794	6.846.687	27.694.481
MECANICO	318-06	1	1.175.019		14.100.228	21.187.893	7.145.211	28.333.104
SECRETARIO	309-05	1	1.097.413		13.168.956	20.847.794	6.846.687	27.694.481
MECANICO	318-05	4	1.097.413		52.675.824	83.391.176	27.386.670	110.777.846
NIVEL ASISTENCIAL		18		0	184.827.180	321.641.687	109.238.228	430.746.913
CONDUCTOR	317-06	2	1.175.019		28.200.456	48.015.877	18.313.687	66.329.564
CONDUCTOR	317-05	2	1.097.413		26.337.832	46.963.370	17.450.872	64.414.045
AUXILIAR DE SERVICIOS	325-04	1	892.173		11.628.464	18.897.078	6.177.794	25.074.872
AUXILIAR DE SERVICIOS	325-03	3	892.173		32.118.228	51.791.094	16.853.192	68.644.286
AUXILIAR DE SERVICIOS	325-02	10	795.184		95.542.080	155.874.468	50.429.678	206.304.144
TOTAL EMPLEADOS PUBLICOS				0	1.187.686.964	2.018.829.130	728.349.459	2.744.796.589
TOTAL PLANTA DE PERSONAL		90		0	1.147.589.904	2.018.829.130	728.349.459	2.744.796.589

1. Incluye asignación básica anual, auxilios, prestaciones sociales legales, prima especial de riesgo y otras primas (no factor salarial).

Por supuesto y dentro del espíritu de la Ley 1444 de 2011, la incorporación se realizaría con el pleno respeto de los derechos adquiridos. En este sentido, los servidores públicos del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión que ostenten derechos de carrera administrativa y que sean incorporados a la planta de la Contraloría General de la República, conservarían sus derechos, conforme lo establece el Decreto-ley 4057 de 2011. Consecuentemente, quienes ostenten la calidad de provisionales, mantendrán esta misma calidad en la CGR.

En concordancia con lo anterior, conservarían los beneficios salariales y prestacionales que vienen percibiendo en el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión hasta su retiro de la entidad. Respecto de la asignación básica y prestaciones sociales se aplicaría lo establecido en el Decreto-ley 4057 de 2011, en el sentido que la asignación básica de los empleos en los cuales sean incorporados los servidores del DAS comprenderá la asignación básica y la prima de riesgo correspondientes al cargo del cual el empleado incorporado sea el titular en el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) en supresión. Por lo tanto, a partir de la incorporación, la prima de riesgo se entiende integrada y reconocida en la asignación básica del nuevo cargo.

Cordialmente,

Carlos Felipe Córdoba Larrarte,
Contralor General de la República (e).

SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de leyes

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 220 de 2013 Senado**, por la cual se modifica la estructura de la Contraloría General de la República, se incorporan cargos del DAS en supresión a su planta de personal, se establecen equivalencias de empleos y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el Contralor General de la República (e), Carlos Felipe Córdoba L. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 21 de marzo de 2013

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

Cumplase.

Presidente del honorable Senado de la República,
Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO

*por la cual se adoptan medidas y disposiciones
para los proyectos de infraestructura
de transporte.*

El Congreso de la República

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Artículo 1°. Se entiende por infraestructura de transporte, el conjunto de los bienes tangibles, intangibles y conexos que bajo la vigilancia y control del Estado se organizan de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios y propender por el crecimiento y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Artículo 2°. *Características de la infraestructura del transporte.* La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad inteligente, eficiente, multimodal, seguro, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad y con acciones de mitigación.

Artículo 3°. *Integración de la infraestructura de transporte.* La infraestructura para el transporte está integrada, entre otros, por:

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación, facilidades y su señalización.

2. Los ríos, canales de aguas navegables y los bienes de uso público asociados a estos, la señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.

3. Los puertos públicos marítimos y fluviales de propiedad de la nación y sus canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones, diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

4. Las líneas férreas privadas o públicas y de propiedad de la nación que incluyen su zona de exclusión o faja de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización e infraestructura para el control del tránsito.

5. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

6. La infraestructura aeronáutica destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea y la infraestructura aeroportuaria de conformidad con lo previsto en el artículo 1808 del Código de Comercio, o norma que la modifique o sustituya.

7. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.

8. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

9. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios.

10. Los Sistemas de Transporte por Cable: Teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación de transporte de carga o pasajeros.

11. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas de transporte masivo y sistemas integrados de transporte, el espacio público.

12. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Artículo 4°. Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializa el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública en cabeza del Estado, la cual este desarrolla a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

Artículo 5°. Los contratistas deberán mantener en todo tiempo indemne de cualquier reclamación a las entidades y organismos estatales con quienes hayan contratado actividades relacionadas con la formulación, diseño, construcción, supervisión, mantenimiento y operación de proyectos de transporte. Para tales efectos, deberán otorgar las garantías reales, fiduciarias, bancarias o de seguros que se requieran conforme a las especificaciones del respectivo contrato.

La garantía no podrá ser revocada y deberá tener una vigencia mínima de 5 años adicionales a la finalización y liquidación del respectivo contrato. El Estado no será solidariamente responsable de las obligaciones, indemnizaciones y sanciones que se adquieran o correspondan al respectivo contratista.

Artículo 6°. La infraestructura del transporte en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la po-

blación en general y en especial de las personas con discapacidad, así como el desarrollo urbano integral y sostenible.

Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias técnicas pertinentes para cada caso.

Artículo 7°. Las entidades públicas y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte, deberán identificar durante la etapa de estructuración las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones existente. Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios la información sobre los proyectos que se encuentren tanto en proceso de estructuración, como en el de construcción.

En caso de existir superposición de proyectos, la Comisión de Infraestructura decidirá cuál prevalece.

Artículo 8°. Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

Accesibilidad: Se deberá asegurar el acceso de todas las personas y la carga a la infraestructura y servicios de transporte.

Adaptación y mitigación al cambio climático: Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o esperados del cambio climático. Asimismo, deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes por unidad de producción.

Para estos efectos, la planeación y construcción de infraestructura debe obedecer a estrategias de los entes territoriales o nacionales para hacer frente al cambio climático, con el fin de que dicha infraestructura permita realizar la adaptación a los efectos de este fenómeno o mitigar las emisiones de gases efecto invernadero.

Calidad del servicio: Capacidad de suplir las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, en forma eficiente, transparente, puntual, logrando altos grados de satisfacción en sus relaciones con las organizaciones que tengan a su cargo la implantación de proyectos de infraestructura y la provisión de los servicios asociados a esta.

Capacidad: Se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

Competitividad: La planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así

como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

Conectividad: Los proyectos de infraestructura de transporte deberán garantizar su conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

Libre competencia: En el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte se promoverá la libre competencia, con el fin de lograr la optimización de la eficiencia del sistema y la organización de modos de transporte, así como la creación de las cadenas logísticas integradas.

Seguridad: La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

Artículo 9°. *Intermodalidad, multimodalidad, articulación e integración.* Los proyectos de infraestructura se planificarán y ejecutarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

Artículo 10. *Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana.* En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la nación que requieran intervenciones urbanas para su desarrollo, la autoridad territorial está obligada a colaborar y permitir la ejecución de las mismas. Para el efecto, las entidades suscribirán un convenio de colaboración y coordinación en el que se establecerán las responsabilidades que cada parte asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto de infraestructura de transporte nacional.

TÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo 11. En lo que se refiere a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica y acuático, se tendingrán en cuenta las siguientes definiciones:

Adecuación: Intervención para hacer que una infraestructura de transporte se ajuste o adapte de acuerdo con su funcionalidad.

Construcción: Son aquellas acciones de obra nueva que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Estudios de Ingeniería: Las siguientes definiciones deben tenerse en cuenta en la preparación de los diversos estudios de ingeniería que se adelanten para la ejecución de los proyectos de infraestructura:

Fase 1. Prefactibilidad. Es la fase en la cual se identifican uno o varios corredores de rutas posibles, se realiza el prediseño aproximado de la carretera a lo largo de cada corredor y, recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, se realiza la evaluación económica preliminar, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes.

Fase 2. Factibilidad. Es la fase en la cual se debe diseñar en forma definitiva el eje en planta de la carretera, en el corredor seleccionado. La posición de dicho eje deberá ser compatible con el cumplimiento de las especificaciones geométricas tanto del perfil como de las secciones transversales y de todas las estructuras y obras complementarias que se requieran. Con la trayectoria definitiva en planta del eje de la vía y con los prediseños del eje en perfil, de las secciones transversales, de las obras de drenaje superficial y subterráneo, de las estructuras como puentes y muros de contención, del pavimento, etc., se procede a la evaluación económica final, generalmente mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes.

Fase 3. Estudios y diseños definitivos: Es la fase en la que se elaboran los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras complementarias que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar la carretera.

Infraestructuras logísticas especializadas (ILE): Infraestructura que permite acoger la actividad logística y organizar el transporte en las condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio.

Comprende aquellas instalaciones que se dedican exclusivamente a la prestación de servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenamiento de mercancía y contenedores, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Así mismo, harán parte de dicha infraestructura la infraestructura vial carretera, ferroviaria, fluvial, aeropistas, necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Pueden comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, edificios de oficinas, centro logístico, puertos secos, logística colaborativa, sistemas de información y alianzas empresariales, entre otros.

Mantenimiento periódico: Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencias en la carretera, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la infraestructura de transporte.

Mejoramiento: Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

Modo de transporte: Elemento por el cual transita el medio de transporte. Se subclasifica por la especialidad en sistemas de transporte y define la infraestructura del modo acuático, aéreo y terrestre. **Modo aéreo:** Sistema de transporte por aire. **Modo terrestre:** Sistemas de transporte carretero, férreo y por cable. **Modo acuático:** Sistemas de transporte marítimo, fluvial y lacustre.

Nodo de transporte: Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

Rehabilitación: Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

Servicios conexos al transporte: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte. Son servicios que permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades. Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de transporte y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Términos de referencia integrales. Los términos de referencia integrales son los lineamientos generales estándares que la autoridad ambiental señala para la elaboración y ejecución de todos los estudios ambientales (Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) y Estudios de Impacto Ambiental (EIA)) para proyectos de infraestructura de transporte, sin perjuicio de los lineamientos específicos para cada proyecto.

El solicitante deberá presentar los estudios exclusivamente de conformidad con estos términos de referencia integrales, los cuales serán de obligatorio cumplimiento.

TÍTULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 12. Cláusula de terminación anticipada. En los contratos que desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, se deberá incluir una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática para determinar las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminación anticipada por acuerdo o en cumplimiento de la decisión unilateral que la entidad contratante adopte.

Artículo 13. *Retoma de concesiones.* Por motivos de utilidad pública e interés social, la entidad pública podrá dar por terminados unilateral y anticipadamente, mediante acto administrativo debidamente motivado, los contratos de concesión de proyectos de infraestructura de transporte.

En firme el acto administrativo de que trata el inciso anterior, la entidad pública competente suscribirá con el concesionario un Acta de Retoma del Proyecto de Infraestructura de Transporte, en la cual quedará consignado el estado de entrega del mismo.

Las partes se someterán a un panel de expertos o utilizar un mecanismo alternativo de solución de conflictos para determinar el valor que debe percibir el concesionario, de conformidad con el principio del equilibrio económico del contrato.

Artículo 14. *Tribunal técnico y financiero.* Todos los contratos que se celebren para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte concesionados podrán incluir la conformación de un Tribunal Técnico y Financiero de máximo 3 integrantes, que resuelva, con efecto vinculante, las disputas técnicas y financieras siempre que no versen sobre la legalidad de los actos administrativos contractuales. El tribunal funcionará bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012 o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Los costos y gastos del tribunal serán incluidos en el presupuesto de los proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo transitorio. La conformación del Tribunal Técnico y Financiero previsto en este artículo podrá pactarse en los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley.

Las entidades, harán las reservas presupuestales necesarias, a partir de la expedición de esta ley, para dar cumplimiento a lo dispuesto en este parágrafo.

Artículo 15. *Permisos para desarrollo de proyectos de infraestructura.* Las personas de derecho privado podrán solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte de su interés.

La entidad competente analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector.

El proyecto deberá desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y deberá garantizar su conectividad con la infraestructura existente. Todos los bienes y servicios que se deriven del desarrollo del proyecto serán de propiedad, uso, explotación y administración de la nación.

En ningún caso, la autorización o permiso otorgado constituirá un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

Tampoco podrá entenderse que el particular obtiene derecho exclusivo o preferente sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte.

El Gobierno nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos.

Artículo 16. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura podrán celebrarse contratos con las Juntas de Acción Comunal, los Consejos Comunitarios de Comunidades Afrocolombianas y Asociaciones de Consejos raizales, palenqueros, afrodescendientes y los cabildos indígenas, debidamente registrados ante la autoridad competente, de conformidad con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

Artículo 17. Las entidades podrán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad.

TÍTULO IV

GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIALES, GESTIÓN AMBIENTAL, REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS, TICS E HIDROCARBUROS Y PERMISOS MINEROS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

Gestión y adquisición predial

Artículo 18. Declarar como un nuevo motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos y obras de infraestructura del transporte, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción ampliación, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

Parágrafo. La entidad pública podrá adelantar la expropiación administrativa o judicial con fundamento en el motivo antes indicado, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y las previsiones especiales previstas en la presente ley.

Artículo 19. *Debido proceso en adquisición predial.* En la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, debe garantizarse el debido proceso, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la Ley, asegurando y respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

Artículo 20. *Saneamientos por motivos de utilidad pública.* La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará del saneamiento automático en favor de la entidad pública, respecto a su titulación y tradición, frente a aquellos posibles

vicios en los títulos que aparezcan durante el proceso de adquisición o con posterioridad al mismo. Dichos vicios originan por ministerio de la ley meras acciones indemnizatorias que podrán dirigirse contra cualquiera de los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

Parágrafo. Si el titular o titulares del inmueble se encuentran fallecidos, la entidad podrá adquirir el inmueble a la sucesión ilíquida, consignando el valor del predio a órdenes de esta, mediante depósito judicial. Para estos efectos también operará el saneamiento por motivos de utilidad pública.

Artículo 21. *Limitaciones, afectaciones, gravámenes al dominio y medidas cautelares.* En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el vendedor y previo al registro de la escritura pública de compraventa, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio de compraventa, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Los gravámenes, limitaciones o medidas cautelares al dominio cuyas acciones se encuentren prescritas de acuerdo a la ley civil, se cancelarán con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

Parágrafo. Notificada la oferta de compra las franjas de terreno sobre las que recaiga la declaratoria de utilidad pública e interés social por su carácter de bienes de uso público no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio.

Artículo 22. *Avalúadores y metodología de avalúo.* El avalúo de predios requeridos para infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones o por peritos privados inscritos en las Lonjas de Propiedad Raíz o asociaciones legalmente constituidas.

Las metodologías, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos, incluidos los sistemas probatorios de los valores, actualización, entre otros, serán reglamentados por el Gobierno Nacional o la entidad a la cual se le asigne dicha función.

Parágrafo. El retardo injustificado en los avalúos realizados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

Artículo 23. *Notificación de la oferta.* La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figuren registrados en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o al respectivo poseedor. Contra la oferta no proceden recursos.

Artículo 24. *Actualización de cabida y linderos.* En caso que en el proceso de adquisición de predios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte se requiera la actualización de la cabida y/o linderos de un inmueble, la entidad estatal adquirente procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), el cual deberá realizar la gestión en el término de tres (3) meses contados a partir de la recepción de la solicitud.

Una vez recibida la notificación sobre la actualización de la información, la entidad estatal solicitante dará traslado al organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin que proceda a hacer las inscripciones a que haya lugar.

Si pasados los tres (3) meses el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) no informa sobre la actualización, la entidad estatal dará por aceptada la solicitud y realizada la actualización y, por consiguiente, enviará la información al organismo de registro de instrumentos públicos, con el fin que proceda a hacer las inscripciones a que haya lugar en un término máximo de 15 días.

Una vez realizadas las inscripciones en el folio de matrícula, la entidad solicitante remitirá copia al Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Parágrafo. El retardo injustificado en el presente trámite de actualización de cabida y linderos es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

Artículo 25. *Entrega anticipada voluntaria.* Durante el proceso administrativo y mediante documento escrito suscrito por la entidad y el expropiado podrá pactarse la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación. La entrega será irrevocable.

Con base en el acuerdo de entrega anticipada suscrito, la entidad podrá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Artículo 26. *Entrega anticipada por orden judicial.* Los jueces en un término perentorio e improrrogable de treinta (30) días, ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, a solicitud de la entidad demandante en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya.

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

Los numerales 4 y 11 de artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

Artículo 27. Cancelado el valor del inmueble objeto de expropiación de conformidad con el avalúo, no procederá la prejudicialidad para los procesos de expropiación, servidumbre o adquisición de predios para obras de infraestructura de transporte.

Artículo 28. *Ejecutoriedad del acto expropiatorio.* El acto administrativo por medio del cual la entidad declara la expropiación administrativa del inmueble u ordena el inicio de los trámites para la expropiación judicial, será de aplicación inmediata y gozará de fuerza ejecutoria y ejecutiva.

Los recursos contra el acto administrativo se concederán en el efecto devolutivo.

Artículo 29. *Cesión voluntaria a título gratuito de franjas de terreno.* Los titulares de derechos reales de predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra.

Artículo 30. *Adquisición de áreas remanentes no desarrollables.* En los procesos de adquisición predial para proyectos de infraestructura de transporte, las entidades estatales podrán adquirir áreas sobrantes y/o remanentes a las necesarias para el proyecto, en los casos en que se establezca que no son desarrollables para ningún tipo de actividad por no cumplir con los parámetros legales y planes de ordenamiento territorial. Estos predios podrán ser vinculados al proyecto con posibilidad de venta posterior.

Artículo 31. *Avalúos comerciales.* Cuando el avalúo comercial de los inmuebles requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte supere en un 50% el valor del avalúo catastral, este avalúo comercial podrá ser utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral de los inmuebles que fueren desenglobados como consecuencia del proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Para este efecto, el ente estatal una vez perfeccionado el proceso de adquisición predial a favor del Estado, procederá a remitir al organismo catastral o quien haga sus veces, el informe del valor pagado por metro cuadrado del inmueble adquirido, con el fin de que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

Artículo 32. *Predios adquiridos para compensación.* Los predios que las entidades estatales deban adquirir en cumplimiento de obligaciones ambientales establecidas en la Licencia Ambiental para compensación, deberán ser cedidos a título gratuito como bien de uso público a la entidad que determine la autoridad ambiental competente, de conformidad con la medida de compensación propuesta por el solicitante.

Artículo 33. *Cesión de inmuebles entre entidades públicas.* Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de proyectos de infraestructura deberán ser cedidos a título gratuito u oneroso como bien de uso público a la entidad responsable del proyecto.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad adquirente deberá contratar un avalúo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones o con peritos privados inscritos en las lonjas de propiedad raíz o asociaciones legalmente constituidas. El avalúo que dichas entidades o personas establezcan tendrá carácter obligatorio para las partes.

Artículo 34. El precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto-ley 2150 de 1995, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el decreto reglamentario especial que sobre avalúos expida el gobierno.

El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición.

Artículo 35. Para los fines de esta ley tienen facultades para imponer servidumbres, por acto administrativo la Nación, a través de los jefes de las entidades de dicho orden, y las entidades territoriales, a través de los gobernadores y alcaldes, según el caso.

Cuando deban imponerse servidumbres que afecten predios que se encuentren ubicados en más de un departamento la competencia para imponerlas corresponderá al Ministro de Transporte.

Cuando deban imponerse servidumbres que afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio, la competencia para imponerlas corresponderá al Gobernador del Departamento.

Parágrafo. El Ministro de Transporte podrá delegar la facultad.

CAPÍTULO II

Gestión ambiental

Artículo 36. Los proyectos de infraestructura de transporte, deberán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, prefactibilidad, factibilidad o estudios definitivos, para aplicarlos en su ejecución.

La entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar previamente a la construcción y operación del proyecto, con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, los estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas en prefactibilidad.

En la fase de factibilidad o de estudios definitivos, se requerirá además el Estudio de Impacto Ambiental en factibilidad o estudios definitivos, cuando de acuerdo con la naturaleza del proyecto a ello haya lugar.

Para el efecto, la autoridad ambiental expedirá los términos de referencia integrales para proyectos de infraestructura de transporte, en un término máximo de (6) seis meses, a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 37. La responsabilidad en la elaboración de los estudios a los que se refiere el artículo anterior, depende del sistema de contratación que se determine para la ejecución del proyecto, y en la fase que se contrate.

La responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental con fundamento en estos estudios deberá pactarse en el respectivo contrato, para establecer si el trámite ante la autoridad ambiental lo adelanta el contratante y/o concedente, o el concesionario y/o contratista de la obra pública.

Artículo 38. *Cambios menores en licencias ambientales.* Las obras que impliquen modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, y no impliquen impactos ambientales adicionales, ni cambios en la utilización de recursos ambientales a los inicialmente identificados y dimensionados en el Estudio de Impacto Ambiental, podrán efectuarse una vez el titular de la Licencia Ambiental obtenga el pronunciamiento de la autoridad ambiental sobre la necesidad o no de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la misma, anexando la información de soporte, quien deberá pronunciarse en un término máximo de veinte (20) días.

El Gobierno Nacional establecerá, en un término máximo de seis 6 meses, qué debe entenderse por cambios menores en proyectos de infraestructura.

Artículo 39. *Nuevas fuentes de materiales.* Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen nuevas fuentes de materiales, previa solicitud del responsable contractual, se adelantará ante la Autoridad Ambiental una solicitud de modificación exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en la licencia ambiental. Este trámite no podrá ser superior a 30 días hábiles.

Artículo 40. *Obras de emergencia.* Declarada por el Gobierno Nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad ambiental competente procederá a solicitar a la autoridad ambiental competente el pronunciamiento sobre la necesidad o no de obtener licencia, permisos o autorizaciones ambientales. La autoridad sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.

Artículo 41. Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán permisos, autorizaciones ni licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento.
- b) Proyectos de rehabilitación.
- c) Proyectos de mejoramiento.

CAPÍTULO III

Redes de servicios públicos domiciliarios, TICS, hidrocarburos

Artículo 42. *Ámbito de aplicación.* El presente capítulo es aplicable al traslado o reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones y de transporte de hidrocarburos, instaladas en las fajas de retiro obligatorio, para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008.

Asimismo, es aplicable para el otorgamiento de permisos de instalación de nuevas redes de manera coordinada con los trazados y proyecciones de los proyectos de infraestructura de transporte, las cuales en ningún caso podrán ser oponibles para las expansiones futuras.

Igualmente es aplicable para las redes que se encuentren instaladas previamente sobre nuevos trazados de proyectos de infraestructura de transporte.

Artículo 43. *Definiciones.* Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Red: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, de conformidad con la normativa expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

Prestador: Prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC), o de transporte de hidrocarburos.

Solicitante: Persona o entidad pública o privada que requiere el traslado de la Red de un Prestador con el objeto de adelantar un proyecto de infraestructura de transporte.

Traslado de redes: Retiro o levantamiento físico de parte de la infraestructura de redes de servicios públicos del sitio en el que se encuentra instalada y su instalación en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio público se continúe prestando en las mismas o mejores condiciones.

Reubicación de redes: Comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de parte de la infraestructura de redes, la cual es construida en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando.

Artículo 44. *Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucren el traslado o reubicación de redes.* Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar en cada caso la pertinencia de trasladar o reubicar las redes servicios públicos domiciliarios, de transporte de hidrocarburos o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos.

Dichas entidades públicas deberán establecer en la etapa de la estructuración de estudios de ingeniería en factibilidad, las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación, para lo cual, de ser posible, celebrarán los convenios o acuerdos necesarios para establecer o definir dichas condiciones. De no lograr ningún acuerdo mediará la entidad reguladora competente o quien haga sus veces.

Artículo 45. *Procedimiento para la reubicación o traslado de redes.* Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos domiciliarios, de transporte, de hidrocarburos o de telecomunicaciones, deberá:

1. Enviar comunicación escrita al prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o transporte de hidrocarburos, indicándole la ubicación georreferenciada del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) a reubicar o trasladar.

2. Informarle al prestador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes.

3. El prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o transporte de hidrocarburos, atenderá la comunicación indicada en el numeral anterior dentro de los tres (3) meses calendario a su recibo, informado por escrito:

- i) Tipología y caracterización de la red según el servicio al que corresponda;

- ii) Inventario de elementos que conforman la red objeto de traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;

- iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador de servicios públicos do-

miciliarios o proveedor de redes y servicios de TIC o de transporte de hidrocarburos para la instalación de la red;

- iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes objeto de traslado o reubicación;

- v) La vida útil remanente de los activos que conforman la red, de conformidad con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial expedida por la comisión de regulación y el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, o en su defecto, su valor contable, en caso de no existir regulación al respecto;

- vi) El análisis y cuantificación de los costos asociados al traslado o reubicación de la red;

- vii) La propuesta de asunción de dichos costos, de conformidad con los criterios establecidos en la presente ley; y

- viii) Los acuerdos de confidencialidad que haya lugar a suscribir entre el solicitante y el prestador del servicio, de conformidad con la información entregada en cada caso.

4. Presentada la propuesta de costos del traslado o reubicación de la red por el prestador de servicios públicos domiciliarios o de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte manifestará su conformidad sobre la misma, o en su defecto, efectuará una nueva propuesta de asunción costos, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su recibo.

5. Cuando a ello hubiere lugar, el prestador de servicios públicos domiciliarios o de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, manifestará su conformidad o disconformidad sobre la nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recibo.

6. De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

7. Las Comisiones de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos con base en los antecedentes de la actuación administrativa, y las visitas a que haya lugar, decidirán en un plazo máximo de 30 días hábiles el valor de los activos objeto de traslado, los costos asociados al mismo y los tiempos del traslado.

Parágrafo 1°. El inicio de la ejecución de las obras de traslado o reubicación de las redes quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo.

Parágrafo 2°. Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación público -privada requiera esta información en etapa de estudios de ingeniería de factibilidad, deberá elevar solicitud a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, fundamentando la necesidad.

Revisada la solicitud, la entidad pública solicitará la información de manera directa al prestador del servicio, en un plazo máximo de 15 días.

Artículo 46. *Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación.* Para efectos de la determinación del costo de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

En todo caso no se podrá solicitar u obtener remuneración alguna por costos que han sido recuperados o que se encuentren previstos dentro de la regulación sectorial vigente.

Artículo 47. *Asignación de los costos de traslado o reubicación de redes.* Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios y telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. Si la obra de infraestructura de transporte se superpone sobre una red de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos existente, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer, cuando a ello hubiere lugar, el costo del traslado y el valor de la infraestructura actual, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

2. Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial como consecuencia de una servidumbre, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura existente, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

3. Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y el permiso se haya otorgado bajo la condición de su retiro ante la necesidad de ampliar la infraestructura de transporte existente, las empresas de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, deberán por su cuenta y riesgo proceder al traslado o reubicación de las redes existentes.

4. Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y haya sido otorgado permiso de instalación no condicionado antes de la entrada en vigencia de la Ley 1228 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

Parágrafo. En todo caso, el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes o servicios de comunicaciones o transporte de hidrocarburos, será el responsable del diseño, construcción, montaje y puesta en servicio de la(s) red(es) reubicada(s).

La entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte entregará los recursos que le corresponda de acuerdo a los costos que deba asumir por dicho traslado o reubicación.

Artículo 48. *Solicitud de inclusión de los costos de traslado o reubicación.* Sin perjuicio de la iniciación de las obras de traslado o reubicación de redes de servicios públicos, cuando por virtud de lo establecido en las Leyes 142 de 1994 y 1341 de 2009 y el Decreto-ley 1056 de 1953 y sus respectivas normas reglamentarias las tarifas de los servicios públicos domiciliarios o de servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos se encuentren sujetas a regulación por parte de la Comisión de Regulación correspondiente o del Ministerio de Minas y Energía, y para garantizar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera, el prestador o proveedor de redes y servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos que deba asumir costos de traslado o reubicación de redes y asumir costos de servidumbres, podrá presentar ante la Comisión de Regulación respectiva o ante el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, una solicitud de inclusión en la tarifa de los costos no cubiertos con otras fuentes por dichos conceptos.

Si por el contrario, el valor de trasladar, reubicar y/o la imposición de servidumbres ha sido base para la determinación de las tarifas de los respectivos servicios, el propietario de la red deberá aportar para dichos conceptos, el valor equivalente utilizado como base en la regulación, incluyendo su actualización por inflación y la remuneración de dicho costo con base en la tasa de descuento utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

Cuando las redes no pertenezcan a un servicio o actividad complementaria que se encuentre bajo un esquema de libertad regulada, el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedores de redes o servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, según el caso, deberá aportar para el traslado el valor equivalente al cos-

to estimado de las servidumbres en concordancia con los valores del mercado del sector, incluyendo su actualización por inflación.

Artículo 49. Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes. El Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores de servicios públicos domiciliarios o proveedores de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o de transporte de hidrocarburos, responsables del traslado o reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

La tasa de interés aplicable al citado crédito no podrá ser inferior a la que ha establecido la Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, para determinar la tarifa regulada como remuneración a las inversiones del prestador de servicios públicos o del proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), o transporte de hidrocarburos y el término para la cancelación total del crédito no podrá ser superior al previsto para la recuperación de dichas inversiones por el traslado o la reubicación de las redes por vía de tarifas.

Artículo 50. Suspensión en interés del servicio. Cuando por efecto del traslado de las redes de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) o transporte de hidrocarburos a las cuales hace referencia el presente capítulo sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de la normatividad de protección al usuario relativa a interrupciones programadas de los servicios que resulten afectados.

Artículo 51. Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así: “El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebi-

das integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos domiciliarios, telecomunicaciones o hidrocarburos.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este parágrafo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

Artículo 52. Modifíquese el artículo 7° de la ley 1228 de 2008 el cual quedará así: “Prohíbese a todas las entidades prestadoras de servicios públicos domiciliarios de acueducto y alcantarillado, energía, gas, teléfono y televisión por cable e internet, dotar de los servicios que prestan a los inmuebles que se construyan a partir de la entrada en vigencia de esta ley en las áreas de exclusión, si no han sido previamente revisados y aprobados por las autoridades competentes de los proyectos de infraestructura de transporte.

Para estos efectos, se deberá analizar la conveniencia, los mecanismos y/o parámetros técnicos, tecnológicos, y la cobertura de riesgos para la construcción, instalación, operación y financiamiento de redes de servicios públicos subterráneas en el ancho de la franja o retiro. Sin los permisos correspondientes, la contravención a esta prohibición será sancionada con multa hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales que será impuesta por la Superintendencia de Servicios Públicos, previo el agotamiento del procedimiento correspondiente y se impondrá además la obligación de retirar a su costa las acometidas y equipos que hayan instalado.

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones técnicas, tecnológicas, financieras

y legales para expedir las aprobaciones de la instalación o despliegue de redes de servicios públicos en las fajas mínimas de retiro obligatorio y/o áreas de exclusión de la infraestructura de transporte.

Artículo 53. En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, previa solicitud del Ministerio de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

Para estos efectos, los proveedores de Redes y Servicios podrán solicitar a las entidades estructuradoras de proyectos de infraestructura de transporte información sobre los proyectos en etapa de estructuración, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de telecomunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo de los proveedores de estos bienes y servicios y/o del Ministerio de la Información y las Comunicaciones, para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

Artículo 54. *Reubicación de redes.* Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes de servicios públicos domiciliarios y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

CAPÍTULO IV

Permisos mineros

Artículo 55. De acuerdo con el reglamento que expidan las autoridades competentes, se deberá garantizar a terceros el acceso y servicio en las obras de infraestructura realizadas por los titulares mineros, incluidas en los programas de trabajos y obras o instrumentos similares que se presenten a la autoridad minera, para el transporte externo y embarque de minerales. Sin perjuicio de lo anterior, estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de concesión minera, conforme a las prescripciones del Código de Minas.

Artículo 56. Una vez aprobados, la autoridad competente deberá informar a la autoridad minera, o quien haga veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura, con el fin de que la restricción correspondiente sea incluida en el texto del contrato de concesión minera.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y tramitarse para allegar esta información.

Artículo 57. Modifíquese el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 (Código de Minas), el cual quedará así:

“Autorización temporal. Las entidades públicas, entidades territoriales, empresas y 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 proyecto de infraestructura declarado de interés público por parte del Gobierno 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 su ejecución.

Dicha solicitud deberá estar acompañada de la constancia que expida la entidad para la cual se realice la obra, en la que se especifiquen las características del proyecto, la duración de los trabajos y la cantidad máxima de materiales que deberá utilizarse. Esta constancia deberá aportarse por el interesado dentro de los tres (3) días siguientes a la radicación que podrá efectuarse por medio electrónico, so pena de rechazo.

La autorización temporal tendrá una vigencia máxima de tres (3) años contados a partir de su otorgamiento, prorrogables por una sola vez y hasta por el mismo término.

La solicitud de autorización deberá ser resuelta dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación, de lo contrario se considerará otorgada por aplicación del silencio administrativo positivo. Lo anterior, sin perjuicio de que la autoridad minera expida un acto administrativo para imponer las medidas y obligaciones que debe cumplir el beneficiario de la autorización temporal.

Otorgada la autorización temporal, el interesado deberá presentar en un término no mayor a treinta (30) días, un estudio técnico en el cual indique los sitios de explotación, el método y el sistema de explotación a utilizar.

El incumplimiento de las medidas señaladas en el informe de actividades o de las obligaciones impuestas dará lugar a su revocatoria, sin perjuicio de la imposición de las multas a que haya lugar, de conformidad con el artículo 115 de la Ley 685 de 2001 (Código de Minas).

Podrá haber concurrencia de autorizaciones temporales con títulos mineros o propuestas de contratos de concesión. El Ministerio de Minas y Energía fijará los parámetros para las diferentes situaciones de concurrencia.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción en etapa de explotación, no son susceptibles de autorizaciones temporales; no obstante, sus titulares están obligados a suministrar los materiales de construcción, de acuerdo con los precios del mercado de la zona en la cual se encuentra la explotación amparada por un título minero. De no existir acuerdo sobre

este precio se aplicarán los precios establecidos en el análisis de precios unitarios determinado por el Instituto Nacional de Vías (Invías).

Lo dispuesto en los artículos 41, 117, 118, 119, 120 y 183 de la Ley 685 del 2001 será aplicable a las autorizaciones temporales.

Cuando con ocasión de la realización de actividades de prevención de desastres naturales se remuevan materiales de construcción, la autoridad minera podrá autorizar, mediante acto administrativo, el aprovechamiento de los volúmenes removidos.

Para el efecto, los interesados deberán presentar ante dicha entidad solicitud en la que se describan las actividades que dieron origen a la remoción y la cantidad de material removido. En el acto administrativo se liquidará el valor que debe cancelarse por concepto de regalías.

El incumplimiento de las obligaciones derivadas de una autorización temporal, declarado por la autoridad minera, constituye una falta a las obligaciones del contrato de obra pública o concesión. Por este hecho, la entidad contratante podrá declarar la caducidad del mismo.

Artículo 58. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte en noventa (90) días, contados a partir de la promulgación de la presente ley, delimitará los corredores existentes.

Lo anterior, sin perjuicio de las restricciones a la actividad minera previstas en el artículo 35 del Código de Minas.

En el evento que un proyecto de infraestructura de transporte interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a un titular minero, este título no será oponible para el desarrollo del proyecto y la disponibilidad de los bienes requeridos para el mismo se obtendrá mediante enajenación voluntaria o expropiación administrativa o judicial, de conformidad con el esquema de compensaciones que sobre el particular se adopte.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 59. Para la aprobación de proyectos de infraestructura de transporte, el Gobierno Nacional establecerá la autoridad responsable de adelantar integralmente la actuación administrativa relacionada con el otorgamiento de permisos ambientales, autorizaciones y aprobaciones presupuestales, riesgos y vigencias futuras, de acuerdo con las exigencias de ley.

Artículo 60. En caso de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales; así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

Asimismo, en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública o emergencia, la infraestructura de transporte incluyendo equipos y maquinaria deberán ser puesta a disposición de la Policía Nacional y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastre o quien haga sus veces, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional.

En estos casos, el Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, DITRA, o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y temporalmente, el levantamiento del cobro de peajes en las zonas afectadas por las alteraciones antes indicadas.

Artículo 61. *Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos para los hidrocarburos del Estado.* Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes, para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarbúricos de la Nación, o a quien esta designe. Este derecho de preferencia consiste en garantizar el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada para el efecto, para uso del Estado.

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria y en las ampliaciones, modificaciones y/o extensiones de los existentes, se deberán pactar disposiciones que aseguren el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, consistente en garantizar el 20% de la capacidad portuaria instalada para el efecto.

Las tarifas para el acceso y uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

Parágrafo. En los puertos de uso público la importación y exportación de los hidrocarburos del Estado tendrán atención prioritaria.

Artículo 62. Los municipios y distritos podrán proveer de alumbrado público aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad de la población en el uso de la infraestructura de transporte.

Artículo 63. En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual o inferior jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente ley.

Artículo 64. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

1. Crear una comisión que se encargará de la regulación del transporte y la infraestructura del mismo.

2. Redistribuir, suprimir y modificar las funciones y los trámites relacionados con trámites para

proyectos de infraestructura de transporte que se deben surtir ante las diferentes autoridades y/o reorganizar el Sector Transporte, en caso de ser necesario.

3. Establecer el esquema de compensaciones para los titulares mineros, en el evento previsto en el artículo 58 de la presente ley.

Artículo 65. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Honorables Congresistas:

La infraestructura de transporte es una prioridad en la agenda estratégica del Estado que debe entenderse como un sistema, tanto en la complementariedad de los diferentes modos, como en su relevancia frente a otros sectores de la economía.

El estudio elaborado por Fedesarrollo “Infraestructura de Transporte en Colombia” en noviembre de 2012 resalta la importancia de tener una infraestructura óptima en el país; su desarrollo eficiente no sólo impacta el transporte, sino que también potencia los demás sectores de la economía. La infraestructura de transporte es un eslabón crucial de cualquier cadena productiva, que incrementa la conectividad de las regiones con los grandes centros urbanos y posibilita la adecuada prestación de los demás servicios públicos.

Colombia requiere una infraestructura de transporte que esté a la altura de las necesidades actuales del país. Su competitividad y capacidad de responder a los logros alcanzados en otros ámbitos, demandan una expansión extraordinaria de la infraestructura de transporte, en el corto plazo. Por tal razón es necesario expedir una Ley que remueva los obstáculos que entorpecen su desarrollo, y promuevan una mayor eficacia en el sector.

Antecedentes

El Plan Nacional de Desarrollo se erige sobre tres pilares fundamentales:

i) Crecimiento y competitividad; ii) Convergencia regional, y iii) Consolidación de la paz.

Una infraestructura de transporte óptima contribuye a la realización de estos tres pilares; por tal motivo, el Plan incluyó directrices y proyectos concretos que desarrollan puntualmente cada uno de estos pilares, así:

i) En cuanto al crecimiento sostenible y la competitividad, el Plan Nacional de Desarrollo dispone que la Infraestructura para la Prosperidad debe promover servicios de transporte y logística, y apoyar de manera transversal la competitividad para generar crecimiento y empleo.

Los servicios de transporte y logística incluyen el transporte intermodal, las plataformas y logís-

tica urbanas, las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), que prestan servicios logísticos de valor agregado, gestión y control del tránsito y transporte, sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático y seguridad vial.

En ese sentido, es necesario promover la competitividad, mediante el fortalecimiento del sector transporte en su arquitectura institucional, la profundización de la política y la regulación de servicios de transporte y a través de proyectos que permitan la participación privada en la oferta de bienes públicos, mediante esquemas de asociación público privadas (APP), así como mediante una mejor estructuración de los proyectos y el establecimiento de criterios de selección de alternativas de provisión de infraestructura, profundizando en el diseño de esquemas de financiación que promuevan el uso del mercado de capitales por el sector privado.

ii) En relación con la convergencia y desarrollo regional, algunos macroproyectos que lo impactan fuertemente son:

- Segundo túnel de la línea (Segundo Centenario).
- Tren del Carare.
- Navegabilidad de los Ríos Magdalena, Caquetá, Putumayo, Guaviare y Meta.
- Canales de acceso a puertos.
- Consolidación Red Férrea del Pacífico.
- Consolidación de corredores viales Megaproyectos de Transporte.
- Nuevo Puerto Agua Dulce.
- Consolidación corredor Bogotá-Buenaventura.
- Consolidación corredor Bogotá-Cúcuta.
- Consolidación corredor Bogotá-Villavicencio.
- Autopistas de la Prosperidad.
- Transversal de las Américas.
- Rutas del Sol.
- Arterias del Llano; y
- Conexión Sur Colombia-Ecuador.

Varios de estos proyectos se encuentran en desarrollo, pero es necesario un proyecto de ley que permita resolver cuestiones puntuales para su pronta ejecución.

iii) La consolidación para la paz exige una infraestructura capaz de incrementar la transitabilidad y la conectividad entre las regiones, que contribuya a que la presencia del Estado en todos sus ámbitos, y que permita ejercer soberanía en lugares que antes no eran accesibles, así como promover la seguridad para el desarrollo agrícola en los lugares más apartados del país.

Colombia, comparado con otros países del mundo, presenta un rezago considerable en el desarrollo de infraestructura para el servicio público de transporte, y está bajamente posicionado en materia de infraestructura de transporte. En efecto, en relación con la calidad de sus carreteras, el país ocupa el puesto 124 entre 144 naciones, una posición similar a la de Lesoto (110) o Uganda (110),

y muy inferior a la de Kenia (72), Nicaragua (75) o República Dominicana (62). En vías férreas, Colombia ocupa el puesto 109 y también tiene un atraso considerable. La situación no varía para puertos (125) ni para transporte aéreo¹.

Lograr las metas propuestas por el Plan Nacional de Desarrollo se dificulta enormemente bajo las condiciones actuales. Hay obstáculos que impiden la normal y eficiente ejecución de los proyectos de infraestructura, y en consecuencia resulta imperioso adoptar medidas legislativas al respecto.

Las causas de ese rezago podrán rastrearse en la historia de las últimas décadas, y están reseñadas en la literatura, más que en el imaginario colectivo. El Gobierno considera que lo importante no es detenerse en las causas, sino avanzar mediante acciones efectivas encaminadas a solucionar el atraso.

El país está pasando por un momento de grandes avances y buenas prácticas en otros sectores de la economía y lo mismo debe capitalizarse en lo que se refiere a la infraestructura para impulsar y consolidar dichos avances.

Ante esta situación, el Gobierno Nacional estableció como una de sus prioridades superar el rezago en infraestructura. Con tal propósito, convocó a un grupo de profesionales altamente experimentados y respetados dentro de sus campos de estudio -en lo que se denominó la Comisión de Expertos en Infraestructura²- para que analizaran el problema de rezago que enfrenta el país, lo debatieran y le ofrecieran recomendaciones puntuales que sirvieran de hoja de ruta al Gobierno para solucionarlo.

El producto de la Comisión fue un informe presentado al Gobierno en octubre de 2012, en el que los expertos identificaron los principales motivos generadores del atraso en infraestructura, así como también sugirieron acciones concretas para afrontarlos. Algunas de sus recomendaciones fueron propuestas como medidas urgentes, mientras que otras se deberán ir implementando mediante acciones administrativas. Mediante este proyecto de Ley se inicia la toma de algunas acciones inmediatas sugeridas por la Comisión.

El marco normativo actual no responde de manera adecuada al reto de desarrollar con agilidad los grandes proyectos de conectividad y competitividad que necesita el país. Es necesario entonces un marco normativo que remueva los obstáculos y “cuellos de botella” existentes, que desincentive la litigiosidad en los contratos, que promueva la inversión en los proyectos, que incentive su ejecución pronta y que incremente el direccionamiento y control de las entidades para asegurar la primacía del interés general.

¹ Informe de la Comisión de Infraestructura, página 8. En este punto citó un estudio del 2012 realizado Foro Económico Mundial.

² La Comisión de Expertos en Infraestructura estuvo conformada por los doctores Carlos Angulo Galvis, Juan Benavides Estévez Breton, Martín Carrizosa Calle, Martha Cediell de Peña, Armando Montenegro Trujillo, Hugo Palacios Mejía, Guillermo Perry Rubio, Jorge Pinzón Sánchez, y Bernardo Vargas.

Objetivos

En concordancia con lo anterior, la presente ley busca como objetivo general construir un marco normativo que brinde algunas herramientas al sector para superar el notorio atraso que el país presenta en infraestructura de transporte. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir y mantener, o continuar con mayor eficiencia la construcción de una red de transporte moderna para el país.

De manera específica la ley busca implementar algunas de las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura, y superar los principales “cuellos de botella” que afectan la agilidad y viabilidad real del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte: adquisición de predios, licencias ambientales y redes de servicios públicos, entre otros.

El presente proyecto de ley no es una ley que regule la infraestructura en general, sino a la infraestructura del transporte; en consecuencia no es aplicable la provisión de infraestructura en otros sectores, como tampoco el régimen de competencias del sector de infraestructura de transporte.

Contenido

Así las cosas, el primer título del proyecto de ley consagra disposiciones generales, principios y políticas que orientan, inspiran y rigen en materia de infraestructura de transporte.

De este título importa mencionar el alcance del concepto de ‘infraestructura de transporte’, como el conjunto de los bienes tangibles, intangibles y conexos que bajo la vigilancia y control del Estado se organizan de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios y propender por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Adicionalmente, se marca la línea de lo que debe ser la infraestructura de transporte en el país, que debe obedecer a criterios de accesibilidad de la población a los diferentes medios de transporte, la conectividad de las diferentes redes de transporte que se encuentren tanto a cargo de la Nación y las entidades territoriales (distritos, municipios y departamentos), así como lo relativo a la adaptabilidad al cambio climático, la competitividad, la seguridad vial, la intermodalidad, multimodalidad, entre otros.

El segundo título contiene definiciones generales de la infraestructura de transporte, que constituyen una guía para la interpretación y aplicación de la ley.

A continuación, el proyecto de ley contempla disposiciones especiales en materia de contratación para los proyectos de infraestructura de transporte, con las cuales se pretende dotar al sector, de herramientas contractuales puntuales y concretas que permitan evitar o minimizar las controversias que se originan durante la ejecución de los contratos, que no permiten la ejecución de la obra o de la ejecución de obras nuevas.

Adicionalmente, este título también abarca una norma especial como marco para un escenario

posconflicto y de reconciliación nacional, en el cual las comunidades rurales y étnicas tengan la posibilidad de ser artífices de la construcción de su infraestructura de transporte: caminos rurales, caminos ancestrales, entre otros.

También es importante resaltar la autorización que se incluye respecto del pacto de constitución de tribunales técnicos y financieros en los contratos, así como la utilización de herramientas tales como: los peritajes técnicos definitivos, con el propósito de dirimir de manera ágil las divergencias que resultan en la ejecución de los proyectos.

Resulta igualmente importante mencionar la autorización a los particulares para que, por su cuenta y riesgo, desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, sin requerir para el efecto de aportes estatales. Se trata de una medida adicional y complementaria a los esfuerzos realizados por el Gobierno Nacional, que profundiza el camino abierto por la Ley 1508 de 2012, y promueve que el sector privado desarrolle infraestructura en vías y corredores secundarios que, en todo caso, deberán respetar los estándares y las normas técnicas, legales y financieras y estar acordes con los planes, programas y proyectos del sector.

En ese orden de ideas, la participación del sector privado será deseable siempre y cuando se inserte armónicamente en el marco del desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte. Es importante resaltar que un proyecto de infraestructura desarrollado bajo estos permisos no constituye un contrato y tampoco le otorga al particular un derecho exclusivo ni preferente sobre la propiedad, uso o usufructo.

El proyecto contiene, bajo su Título IV, disposiciones en materia de gestión y adquisición prediales, gestión ambiental, redes de servicios públicos domiciliarios, TICS e hidrocarburos y permisos mineros, en cuanto estos incidan en la ejecución del desarrollo de los proyectos de infraestructura del transporte. Se hace necesario aclarar que el presente proyecto de ley, no abarca normatividad en materia de consulta previa a comunidades.

La discusión actual sobre la gestión predial radica en el permanente antagonismo entre la disponibilidad inmediata que pretenden los ingenieros contratistas y el debido proceso que debe cumplirse para su adquisición.

El Gobierno Nacional ha tenido en consideración, para la presentación del presente proyecto, que la Cámara Colombiana de Infraestructura ha destacado que: *“Los retrasos en la disponibilidad de predios obedecen a múltiples razones, entre ellas: (i) demoras en el inicio del proceso de adquisición predial por parte de los contratistas; (ii) retrasos por sobrecostos excesivos de adquisición predial; (iii) demoras por trámites complejos o accidentados, no adecuadamente previstos por las partes; (iv) retrasos por deficiencias en los mapas de las redes de servicio público, usualmente desactualizados; y (v) imperfecciones en la normati-*

*vidad que pueden dilatar el trámite de adquisición predial hasta en una década como sucede con la llamada prejudicialidad”*³.

Por tales razones, el proyecto incluye medidas que apuntan a generar instrumentos jurídicos que faciliten la disponibilidad de los predios de manera oportuna, para evitar demoras en el inicio y ejecución de las obras.

Esta ley consagra la construcción de infraestructura del transporte como un nuevo motivo de utilidad pública para optar por la expropiación por vía administrativa o judicial de acuerdo con los procedimientos regulados por la Ley 388 de 1997 y Ley 9ª de 1989 y las provisiones especiales que se incluyen en el proyecto, según lo decida la entidad a cuyo cargo se encuentre la ejecución de cada uno de los proyectos de infraestructura del transporte.

En relación con la materia ambiental, la Comisión consideró que el licenciamiento ambiental constituye otro de los “cuellos de botella” por la falta de un *“estándar previo, público, claro y suficiente, que permita realizar los trámites de los permisos ambientales bajo condiciones de seguridad jurídica”*.

Sin perjuicio de lo anterior, es claro para el Gobierno Nacional que los proyectos de infraestructura deben armonizarse con los estándares de respeto al medio ambiente y la biodiversidad, establecido como uno de los ejes transversales del Plan Nacional de Desarrollo. El proyecto de ley reafirma la importancia de realizar los proyectos con observancia de las normas ambientales y para el efecto se dispone que la variable ambiental debe incluirse en todas las etapas de ingeniería (prefactibilidad, factibilidad o estudios definitivos).

Ahora bien, en la etapa de prefactibilidad deben adelantarse los estudios de diagnóstico ambiental de alternativas y en las fases de factibilidad o en la de estudios definitivos, el estudio de impacto ambiental. Hoy los estudios de impacto ambiental se adelantan en la fase de estudios definitivos. Con esta modificación se espera obtener agilidad en el trámite ambiental, con el fin de disminuir los tiempos de inicio y ejecución en los proyectos de infraestructura.

Con el fin de concretar lo señalado, se consagra para la autoridad ambiental la obligación de expedir unos términos de referencia integrales para el licenciamiento ambiental en los proyectos de infraestructura de transporte, términos que deben establecer criterios previos y estandarizados de obligatorio cumplimiento para el solicitante de la licencia, con el propósito de evitar que la autoridad ambiental señale requisitos adicionales a los fijados en dichos términos.

Igualmente se determina que para proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento no se requiere licencia ambiental, por cuanto dichas actividades no generan impacto ambiental, situación que favorece el avance de los proyectos de

³ Comisión de infraestructura de la CCI -Informe de octubre de 2012. Pág. 33.

infraestructura. Para el caso de las obras menores se establece una consulta que debe ser resuelta por la autoridad ambiental, en un término máximo de veinte (20) días.

Para la ejecución de las obras en situaciones de emergencia declaradas por el Gobierno, deberá acudir a la autoridad ambiental para que determine si se requiere licencias, permisos o autorizaciones, respuesta que dicha autoridad debe dar de manera inmediata, sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar.

De otra parte, en lo que se refiere a la utilización de nuevas fuentes de materiales se establece la obligación de realizar una solicitud exclusiva de incorporación de las nuevas fuentes en la licencia ambiental, con el fin de acelerar el pronunciamiento de la autoridad ambiental.

Igualmente, el proyecto contiene previsiones relativas al manejo que debe darse en caso de que resulte necesario el traslado de redes de servicios públicos, TICS e hidrocarburos. Para el efecto, se precisan tanto un procedimiento como los criterios que deben atenderse para determinar el valor del traslado o reubicación, así como la responsabilidad en materia de los costos que esto demande.

En atención a que los sistemas de información minera y de infraestructura han sido desarrollados de manera separada y desarticulada y en cumplimiento del principio de coordinación al que están sometidas las entidades públicas se establece que la autoridad competente para desarrollar un proyecto de infraestructura está obligada a informar a la autoridad minera, una vez aprobados, los trazados y la ubicación de los proyectos de infraestructura, con el fin de que tal restricción se incluya en el texto del contrato de concesión minera.

Considerando que en la actualidad los terceros no pueden acceder a la infraestructura construida en desarrollo de un proyecto minero, se consagra el deber de permitir a estos tal acceso.

Atendiendo a que por decisión de la Corte Constitucional⁴ la normatividad vigente sobre autorizaciones temporales para vías y proyectos regirá hasta el próximo 11 de mayo de 2013, se requiere establecer la regulación correspondiente a esta materia con el fin de facilitar de manera permanente facilite el suministro de materiales para la construcción de proyectos de infraestructura.

Bajo el título Disposiciones Finales se consignan normas encaminadas a facilitar la utilización de infraestructura e instrumentos de propiedad privada en situaciones de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público.

Por último, el proyecto contiene una solicitud de facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para: 1. Crear una comisión que se encargará de la regulación del transporte y la infraestructura del mismo. 2. Redistribuir, suprimir y modificar las funciones y los trámites relacionados con trámites para proyectos de infraestructura de transporte que se deben surtir ante las diferentes autoridades y/o

reorganizar el Sector Transporte, en caso de ser necesario. 3. Establecer el esquema de compensaciones para los titulares mineros, en el evento previsto en el artículo 58 de la presente ley.

De los honorables Congresistas,

Cecilia Álvarez Correa-Glen,

Ministra de Transporte.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 22 de marzo de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado**, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por la Ministra de Transporte, doctora Cecilia Álvarez Correa-Glen. 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,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 22 de marzo de 2013

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.

Presidente del honorable Senado de la República,

Roy Barreras Montealegre.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

CONTENIDO

Gaceta número 137 - Viernes, 22 de marzo de 2013	
SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO	
Proyecto de Acto Legislativo número 21 de 2013 Senado, por el cual se reforma el artículo 99 de la Constitución Política de Colombia.	1
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley estatutaria número 221 de 2013 Senado, por la cual se modifica la Ley 270 de 1996.	9
Proyecto de ley número 220 de 2013 Senado, por la cual se modifica la estructura de la Contraloría General de la República, se incorporan cargos del DAS en supresión a su planta de personal, se establecen equivalencias de empleos y se dictan otras disposiciones.	12
Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte.	17

⁴ Sentencia C-366 de 2011.