



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 326

Bogotá, D. C., jueves, 11 de junio de 2020

EDICIÓN DE 66 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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 025 DE 2019 SENADO, 275 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones.
Bogotá, 09 de junio de 2020

Senador
LIDIO GARCIA TURBAY
Presidente Senado
Senado de la República

Asunto. Informe de ponencia al Proyecto de Ley N° 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara

Cordial saludo:

En atención a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la ley 5ª de 1992, procedemos a rendir el presente informe de ponencia para segundo debate en Senado al Proyecto de Ley N° 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara **"Por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones"**.

La presente ponencia tiene los siguientes apartados:

1. Objetivo
2. Contenido
3. Justificación histórica
4. Propuestas para honrar los 200 años del primer municipio fundado en la República
 - 4.1. Justificación de las obras propuestas (Plan Bicentenario de Riosucio)
5. Fundamentos Jurídicos y Materiales
 - 5.1. Concepto Ministerio de Hacienda
6. Proposición
 - 6.1. Texto propuesto para segundo debate en Senado

Anexo. Texto aprobado en Comisión Segunda del Senado

1. Objetivo

Este proyecto tiene como objetivo vincular a la Nación al homenaje de conmemoración por los 200 años de vida del municipio de Riosucio (Caldas), por ser una efeméride significativa para el país, ya que su fundación como primer municipio en la era de la República el 7 de agosto de 1819, sucedía en el mismo periodo en que el país se sacudía de tres siglos de dominación española.

Así la historia, tiene sentido la expedición de una Ley de Honores capaz de exaltar a un municipio, el primero del que tuvimos noticia, que sigue brillando como estrella en el mapa de Colombia junto a otros 1.122 que conforman nuestra geografía. Riosucio nace en los albores de la Batalla de Boyacá y, por tanto, se hace merecedor de compartir honores en la magna celebración del Bicentenario de la Campaña Libertadora.

2. Contenido

El proyecto de ley consta de 8 artículos, incluido el de la vigencia. Ante la importancia histórica, política, cultural y social de la conmemoración, la iniciativa se estructura en dos partes:

- La primera, a la corresponden los artículos 1, 2, 3, 4, 5 y 6, dispone la realización de actividades propiamente honoríficas a desarrollarse tanto en Bogotá como en Riosucio;
- La segunda, a la que corresponde el artículo 7, denominada "Plan Bicentenario de Riosucio", identifica y autoriza obras públicas de beneficio local y regional que la Nación le aporta al municipio en el Bicentenario de su fundación. La importancia de estas obras es que serán herramientas para que las comunidades puedan afrontar su futura existencia, convirtiendo a este municipio en referente destacado de la vida política, económica, social y cultural del Occidente de Colombia en los próximos 100 años.

Los contenidos específicos de los artículos son los siguientes:

- * El **Artículo 1** establece el objeto de la ley.
- * El **Artículo 2** establece la declaratoria del municipio de Riosucio Caldas como patrimonio Histórico y cultural de la Nación.
- * El **Artículo 3** establece la autorización al Gobierno Nacional la incorporación apropiaciones en el Presupuesto General de la Nación necesarias para el cumplimiento de la propuesta "Plan Bicentenario de Riosucio".
- * El **Artículo 4** Establece el fundamentación de los planes y programas propuestos en la iniciativa legislativa.

<p>* El Artículo 5. Establece la construcción de monumentos en el municipio con ocasión de la conmemoración de sus 200 años de fundación, así como una exposición temática en el Museo Nacional.</p> <p>* El Artículo 6. Establece de manera específica los planes y programas propuestos, así:</p> <p>a) Plan para la recuperación y protección del área de reserva forestal y del recurso hídrico del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña</p> <p>b) Plan para la descontaminación y recuperación paisajística y ambiental del río Riosucio y quebrada Sipirra.</p> <p>c) Plan para la conservación, intervención y rehabilitación del centro histórico de municipio de Riosucio.</p> <p>d) Plan de movilidad en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont.</p> <p>e) Plan para la construcción del Archivo Histórico Regional</p> <p>f) Programa de infraestructura en comunidades indígenas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una plazoleta de eventos - Construcción y dotación de casas para adulto mayor indígena - Construcción de la sede del Consejo Regional Indígena de Caldas (Cridec) - Construcción de plazas de mercado en el centro poblado del Resguardo Indígena San Lorenzo y en el Resguardo de Escopetera y Pirza. - Construcción de la casa comunitaria del Resguardo Indígena Cañamomo Lomapieta – sede del cabildo en Riosucio. - Construcción de la planta de potabilización de agua para el centro poblado de Bonafont Resguardo Indígena Escopetera y Pirza. <p>g) Programa de infraestructura en educación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación y construcción en Riosucio de una Universidad Intercultural - Mantenimiento y ampliación de las instituciones educativas <p>h) Programas de infraestructura vial, deportiva, cultural, social y para la mujer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pavimentación de las carreteras departamentales Bonafont – Irra y Riosucio – Jardín - Integración vial entre los Resguardos Indígenas de Riosucio - Carretera Riosucio – Las Estancias – Lomitas – San Jerónimo-San Lorenzo - Carretera Sipirra – La Iberia – Portachuelo – Piononos 	<ul style="list-style-type: none"> - Carretera Bonafont – Pirza – Paneso - Pavimentación de calles en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont. - Construcción y ampliación de andenes - Mantenimiento a escenarios deportivos y construcción de la cubierta para los polideportivos de la institución educativa Riosucio e institución educativa San Jerónimo. - Reforzamiento estructural de la Plaza de Mercado y remodelación de la misma que destaque el valor de la gastronomía local. - Construcción de un Centro de Integración Ciudadana en la zona urbana de Riosucio y en los Resguardos Indígenas. - Reconstrucción de los canales de conducción de los cinco afluentes que hacen su tránsito bajo el casco urbano de Riosucio - Mantenimiento del parque La Candelaria y remodelación del parque del centro poblado de San Lorenzo y del parque San Sebastián - Construcción de un parque en conmemoración a los fundadores del municipio de Riosucio - Construcción de una pista de patinaje en los alrededores del coliseo municipal - Modernización y ampliación del alumbrado público - Construcción y dotación de una Escuela de Música - Construcción de la Casa de la Mujer en el marco de política pública de Equidad de Género <p>* El Artículo 7 establece la autorización para celebrar convenios interadministrativos entre la Nación y en el municipio para la puesta en marcha de las obras propuestas.</p> <p>3. Justificación histórica del proyecto de ley</p> <p style="text-align: right;"><i>“¿Por qué me entusiasmo por Riosucio? Sencillamente porque en cierto modo es la imagen de la República. Es el municipio que nace en el día en que comienza realmente la vida independiente de Colombia” Germán Arciniegas [1988] Carta dirigida a Otto Morales Benítez, ilustre riosuceño</i></p> <p>Riosucio floreció al amanecer de la libertad de un gran país</p> <p>Riosucio es más que aquel hermoso lugar en medio de las montañas caldenses, donde cada dos años un Diabolo alegre se erige como protagonista de su célebre Carnaval.</p>
<p>Riosucio también es la manifestación de la pujanza, la perseverancia, la alegría y las tradiciones de tres razas que se conjugaron hace dos siglos para poblar y desarrollar un rincón privilegiado de la tierra, y cuya rica historia y diversidad cultural hacen del municipio un microcosmos del país.</p> <p>Situado en la esquina noroccidental del Departamento de Caldas, limitando con Antioquia al norte y con Risaralda al sur y al occidente, cuenta con el área urbana, dos centros poblados y cuatro resguardos indígenas que albergan 116 comunidades. Riosucio es el tercer municipio en Caldas en cuanto a número de población rural, y gracias a su temperatura, su geografía y sus recursos hídricos, cuenta con un gran potencial ecológico, agrario y forestal, siendo tierra privilegiada para el cultivo del icónico café colombiano, por lo que hace parte del Paisaje Cultural Cafetero.</p> <p>El territorio que en la actualidad ocupa el municipio de Riosucio fue habitado por indígenas Supías, Pirzas y Turzagas y con la invasión española fue incorporado a la Ciudad-Provincia de Anserma, fundada por Jorge Robledo en 1539. La conquista de esta provincia se dio a partir de 1536, incentivada por la abundancia de oro en ríos, vetas y sepulturas, y fue obra de las huestes de Belalcázar, Vadillo, Robledo y Andagoya, quienes enfrentaron la resistencia de los señores de la tierra, los caciques Ocuca y Humbruzá.</p> <p>Una antigua tradición oral le atribuye a Juan Vadillo haberle dado el nombre de río Sucio al río que los indígenas llamaban Imurrá y desde la misma época se llamó “Sitio de Riosucio” a la pequeña explanada ubicada al pie del cerro Ingumá, donde se levanta el actual casco urbano del municipio.</p> <p>Pese al exterminio pretendido y ejecutado por los españoles tanto en las guerras como con sus enfermedades y con la esclavitud minera (entre 1540 y 1580 murió el 98% de la población nativa de la provincia de Anserma), los pueblos originarios no se extinguieron. Sus descendientes viven hoy en los municipios del occidente de Caldas y Risaralda, y específicamente en los cuatro resguardos indígenas establecidos en jurisdicción riosuceña.</p> <p>Por otra parte, los hispanos traían consigo esclavos africanos y al estabilizarse las explotaciones auríferas importaron muchos más. Con el correr de los años, se establecieron en caseríos de marcado carácter negro, como son Quiebralomo, en Riosucio; Guamal y Obispo, en Supía, y Marmato.</p> <p>En 1627 se dio la visita del oidor Lesmes de Espinosa y Saravia, quien organizó la población nativa en pueblos de indios y resguardos. En la primera mitad del siglo XVIII el sitio de Riosucio fue arduamente disputado entre los pueblos indígenas de Cañamomo Lomapieta y de Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, ganándolo en un primer momento los Cañamomos (1722), pero luego entregado a los Montañas (1750), cuando se estableció el lindero entre los dos resguardos por la quebrada Sipirra.</p>	<p>En el medio siglo siguiente, el mismo sitio fue disputado entre los indígenas de La Montaña y los mulatos libres del Real de Minas de San Sebastián de Quiebralomo, cuya población crecía constantemente pero carecían de tierras propias y aptas para sus ganados y labranzas, por lo cual se fueron introduciendo, incluso por la fuerza, en dicho sitio de Riosucio, dando lugar a los consiguientes pleitos, ya que las leyes españolas prohibían el establecimiento de otras razas en los resguardos indígenas.</p> <p>La confluencia de intereses derivó en agrias disputas, que a lo largo de casi todo el siglo XVIII mantuvieron ocupada a la Real Audiencia con sus pedimentos. Cada uno quería el sitio de Riosucio para sí solo. En 1769, el virrey Pedro Messía de la Cerda lo adjudicó en mancomunidad, lo cual obligó a montañas y quiebralomeños a vivir juntos en una especie de estatu quo, mientras se producía la visita de un oidor. Transcurrió el tiempo, pero antes que llegara un oidor a Riosucio, se produjo el Grito de Independencia de 1810, bajo cuyos ecos habría de solucionarse tan larga y agria disputa.</p> <p>En agosto de 1814 arribó a Riosucio, procedente de El Socorro, el padre José Bonifacio Bonafont, a ocupar el curato de La Montaña, pero al observar que este pueblo se encontraba en la parte alta del resguardo, alejado del camino real de Cartagena a Popayán y amenazando ruina tanto el templo como las casas de los indios, se determinó trasladar dicho pueblo para el sitio de Riosucio, encontrándose con que el sitio estaba inmerso en un litigio de cincuenta años con los mulatos de Quiebralomo. Entonces, Bonafont acudió al Juez Superior de Anserma, Manuel José Lozano, para que mediara la situación con los quiebralomeños, cuyo cura era el padre José Ramón Bueno.</p> <p>Efectivamente, el 28 de noviembre de 1814 el Juez reunió a los curas y vecinos de La Montaña y de Quiebralomo, y en esa fecha se firmó un Convenio de Unión basado en que al siguiente año ambos pueblos, con sus alcaldes y sus templos, se trasladarían al sitio de Riosucio, y en que los terrenos y las minas quedaban en común. La demora del cura de Quiebralomo en trasladarse, pero sobre todo el recrudescimiento de la guerra con la llegada de las tropas españolas de Pablo Morillo, retrasó el proceso de unión. El padre Bonafont, connotado patriota, fue obligado a huir a la ciudad de Arma (hoy en Aguadas, Caldas), mientras el padre Bueno protegió a las tropas realistas. Ganada la guerra por los patriotas el 7 de agosto de 1819 en el puente de Boyacá, el padre Bonafont pudo regresar a Riosucio, mientras el padre Bueno fue capturado y desterrado para el Tolima. En medio de este lance se completó el traslado de los pueblos de La Montaña y Quiebralomo, con lo que quedó fundado el pueblo de Riosucio.</p> <p>No obstante, la unión, las desavenencias prosiguieron. Los curas de los dos pueblos se declararon en enemistad. El sucesor del padre Bueno en la parroquia de Quiebralomo, Francisco de Paula Sanz, llegó hasta pedirle al obispo de Popayán la supresión de la parroquia de La Montaña, a lo que se opuso el padre Bonafont hasta su muerte en 1845.</p>

<p>En 1825 debieron ser separados ambos vecindarios por una cerca para evitar conflictos sangrientos. A lado y lado de ese primitivo Muro de Berlín criollo, unos y otros vecinos se gritaban apodos, insultaban, arrojaban piedras, según la historiadora riosuceña Purificación Calvo. De esa manera, comenzaron a ejercitarse en el uso de la palabra y el manejo de la ironía y el sarcasmo que caracterizarían años después el Carnaval de Riosucio.</p> <p>A pesar de la enemistad, se necesitaban mutuamente. El amor cumplía con su parte, pues crecía el número de uniones matrimoniales entre miembros de una y otra comunidad, como se comprueba en los archivos parroquiales riosuceños.</p> <p>En 1846 las dos jurisdicciones fueron unidas por decreto del gobierno del Cauca, con el nombre de Distrito de Riosucio. La cerca desapareció. Ello puso en peligro las fiestas que en una y otra se llevaba a cabo con motivo del Día de Reyes Magos, que al refundirse dieron origen al Carnaval.</p> <p>La disputa descrita dejó su huella en la estructura urbana del Municipio. Como símbolo de dos comunidades que lucharon por el mismo territorio y finalmente encontraron una solución adecuada, Riosucio cuenta con dos plazas y dos iglesias principales: La Plaza de Abajo o de La Candelaria, que representa al pueblo indígena de Nuestra Señora Candelaria de La Montaña, y la Plaza de Arriba o de San Sebastián, que representa los habitantes del Real de Minas de San Sebastián de Quebralomo, mulatos, blancos y mestizos. Dos pueblos separados en su origen, que espiritualmente son uno, próximo a cumplir 200 años.</p> <p>La creación del pueblo de Riosucio implicó la llegada de nuevos habitantes: primero arribaron funcionarios de Cartago, Buga, Popayán y otros lugares de la provincia del Cauca; luego lo hizo una buena cantidad de ingleses y alemanes que, precedidos por el mineralogista Juan Bautista Bousingault, llegaron a la región a recuperar con el oro de las minas de Marmato y Supía los empréstitos de la Independencia, formando aquí sus familias, y a finales del siglo se asentó en los resguardos una de las últimas oleadas de la colonización antioqueña, todo lo cual le aporta a Riosucio mayor singularidad sociológica, si le faltaba.</p> <p>Al aproximarse los cien años del referido traslado de los pueblos para el sitio de Riosucio, una nueva generación, ya no de montañas y quiebralomeños, sino propiamente de riosuceños, convino en considerar como fecha de fundación del pueblo el 7 de agosto de 1819, mientras el Ejército Libertador daba cuenta de la última resistencia chapetona, al otro lado del Nuevo Reino, en el Puente de Boyacá.</p> <p>Para 1917, cuando el viajero Rufino Gutiérrez, hijo del poeta antioqueño Gregorio Gutiérrez González, visitó la población, ya estaba consagrada esa fecha “como la de fundación de Riosucio”, y aún no se habían desvanecido las rivalidades:</p>	<p>“En 1814 el Cura de Quebralomo, doctor José Bonifacio de Bonafont y el de La Montaña, presbítero José Ramón Bueno, empezaron a conferenciar con el objeto de formar una sola población de las dos que administraban, y encontraron tantos tropiezos, nacidos en parte de la conducta que observaba el Padre Bonafont como decidido partidario de la independencia en lo eclesiástico y en lo civil, que solo el 7 de agosto de 1819 (fecha que los vecinos consideran como la de fundación de Riosucio) pudieron realizar su proyecto, y para ello empezaron por derribar las iglesias que había en los dos caseríos. El nuevo asiento lo dividieron equitativamente, demarcaron las dos plazas a una cuadra de distancia la una de la otra, y empezaron a construir en ellas sendas iglesias para las dos parroquias, conservando a cada una de ellas la advocación que tenía. Quedaron dos jurisdicciones en lo civil y en lo eclesiástico, y el poblado en conjunto comenzó a llamarse Riosucio. <u>Mientras este estado de cosas subsistió la rivalidad entre las dos secciones, que no ha desaparecido del todo, ocasionó graves dificultades a las autoridades</u>”.</p> <p>El poeta riosuceño Enrique Palomino Pacheco, en su poema “Mi delirio sobre el Ingrumá”, resalta este hecho mediante la magnífica hipérbole de que el último cañonazo de la batalla de Boyacá impactó en el cerro Ingrumá, y que de ese golpe surgió Riosucio:</p> <p>“Era la vida colonial entonces, Reinaba el despotismo, Gobernaba el tirano Con ley de acero y corazón de bronce. Y consistía todo el heroísmo En subyugar al indio y al hermano, En condenar al criollo al ostracismo Y en vender en la feria al africano.</p> <p>Un hálito de gloria había corrido Desde el Caribe al Potosí. Rugía En el pueblo oprimido Cual un tropel lejano la tormenta Y en cada pecho ardía La sed de libertad. Febril, sedienta, La Patria de los héroes quería La cadena romper de su desgracia, Y de la arteria de la Monarquía ;Sacar la sangre de la Democracia!</p> <p>;Y la hora llegó! Cuando altanera De Boyacá en la homérica jornada,</p> <p>Se vio surgir la tricolor bandera, Y Bolívar, el grande entre los grandes, La colocó en la cumbre de los Andes... El eco del cañón, el último eco, Pegó en el Ingrumá con golpe seco.</p> <p>Y en el momento en que el valor triunfaba Y el derecho domaba De Iberia a los famélicos leones Y el amplio mundo de Colón entraba Libre y grande en el rol de las naciones, Aquí dos pueblos en fraterno abrazo Buscan un solo maternal regazo, Y cual los hijos de la Loba luchan Y en su connubio fraternal escuchan El amoroso y rutilante beso Que, como un aletazo, Estalla entre los labios del progreso.</p> <p>Y al pie del alta y gigantesca roca Nació Riosucio, la ciudad querida, ;Con un himno triunfal entre la boca!”.</p>
<p>No sobra reproducir aquí el coro del Himno Municipal, que destaca la misma coincidencia que el poeta:</p> <p>“Honra y amor a nuestro pueblo es La gesta de toda emancipación; Riosucio floreció al amanecer De la libertad de un gran país”.</p> <p>Por las peculiaridades de su fundación, Riosucio le aporta a Colombia una doble representación simbólica: De un lado, por la unión de dos pueblos rivales y étnicamente diferentes, constituye un logrado ejemplo del principio de unidad en la diversidad. De otra parte, su surgimiento en medio de la Guerra de Independencia hace de este municipio un ejemplo paradigmático de los efectos sociales y culturales producidos por la Emancipación en las regiones del país alejadas del teatro de las acciones militares.</p> <p>4. Propuestas para honrar los 200 años del primer municipio fundado en la República</p> <p>La singularidad de que Riosucio haya sido fundado el mismo día de la Batalla de Boyacá, amerita que 200 años después el Congreso de la República tome las medidas necesarias para que ese hecho no siga pasando desapercibido para el país y las siguientes generaciones. Con tal fin el presente proyecto propone que los honores que se decreten a favor de ese municipio se aparten de la rutinaria colocación de una placa, y consistan en cambio, en medidas de alto contenido simbólico que tengan impacto social, dimensión de país y, sobre todo, que sean perdurables. En este sentido se proponen tres medidas honoríficas para el Bicentenario de Riosucio:</p> <p>El artículo 2 del proyecto propone declarar al Municipio de Riosucio (Caldas) como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, en razón de ser el primer municipio creado en la naciente República de Colombia, pero también, en reconocimiento a que desde su fundación ha sido un municipio basado en la convivencia en medio de la diversidad étnica y cultural.</p> <p>El artículo 5 propone que el Museo Nacional de Colombia le abra sus puertas a una exposición temática sobre los 200 años de Riosucio en el año 2019, para que la peculiar historia de la fundación de este municipio caldense sea de conocimiento de todos los colombianos en la capital de la República, al mismo tiempo que el Museo rememora los hechos de la Campaña Libertadora.</p> <p>Igualmente propone que se levante en el Municipio de Riosucio, previo concurso público, un conjunto escultórico que destaque el surgimiento del Municipio en simultaneidad con la Batalla de Boyacá. Este monumento, puesto en Riosucio, significaría que la Independencia abarcó a todo el país y que más allá de las batallas, la Guerra de Independencia y la creación de la República tuvieron importantes consecuencias sociales en la periferia del país, como el surgimiento de Riosucio, pues en este caso, posibilitaron la convivencia de varias etnias en un mismo territorio.</p>	<p>En este sentido, todos los municipios del país y todos los colombianos quedarían incluidos simbólicamente en las efemérides bicentenarias de 2019, complementando así la Ley No. 1916 del 12 de julio de 2018, por la cual se le rindieron honores a los cuarenta municipios que fueron escenario de la Campaña Libertadora.</p> <p>Con la colocación de esta obra en territorio riosuceño se materializaría por medio del valor imperecedero del arte, el lazo temporal que une la batalla de Boyacá y la fundación del pueblo, pudiendo los riosuceños exhibir esta coincidencia ante propios y extraños, convirtiéndose por lo mismo, en un atractivo turístico que le generará al Municipio una importante fuente de ingresos.</p> <p>4.1. Justificación de las obras propuestas (Plan Bicentenario de Riosucio)</p> <p>La celebración de los 200 años de la fundación de Riosucio, Caldas, al mismo tiempo que los colombianos celebramos el Bicentenario de la Batalla de Boyacá y en general de la Campaña Libertadora, genera las condiciones propicias para que la Nación le de la mano a Riosucio, de manera que pueda superar dificultades históricas en su infraestructura y para que sus habitantes desarrollen potencialidades humanas, paisajísticas y de recursos naturales, de cara a los siguientes 100 años.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Financiamiento para la recuperación y protección del área de reserva forestal y del recurso hídrico del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña de donde se surten los afluentes para los acueductos de Riosucio, parte del occidente de Caldas y municipios del departamento de Risaralda. <p>El Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña es el más rico en recursos naturales en el municipio de Riosucio Caldas, allí se ha tenido una amplia reserva forestal, donde nace la mayor cantidad de fuentes hídricas del municipio que surten específicamente al municipio de Riosucio y otros municipios de los departamentos de Caldas y Risaralda, beneficiando aproximadamente a 600 mil personas, a través del acueducto regional de Occidente. Se hace necesario conservar, evitando el avance de la deforestación y la implementación de cultivos que afectan tanto la reserva como el agua, por ello es necesario declarar esta zona se declare área de Reserva de Páramo, declaratoria que harían las comunidades indígenas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descontaminación y recuperación paisajística y ambiental del río Riosucio y quebrada Sipirra. <p>El río Riosucio nace y muere en jurisdicción del municipio al que da su nombre, pero, contrario a lo que puede pensarse, no pasa por el medio del pueblo, sino a dos kilómetros de él, en dirección a la ciudad de Anserma.</p>

<p>Según la tradición, el conquistador Juan Vadillo pasó por la zona en 1538 en momentos en que había ocurrido una avalancha en la parte alta del río que los indígenas llamaban “Imurrá”, que por lo mismo arrastraba gran cantidad de lodo, lo cual motivó que el foráneo le diera el nombre de río Sucio.</p> <p>Las aguas del río y de sus afluentes en la parte alta de la cuenca son la fuente de aprovisionamiento del Acueducto Municipal. Aguas abajo, el río recibe las aguas de la quebrada Sipirra, que es el afluente que recoge todas las aguas residuales del casco urbano del municipio.</p> <p>Hasta mediados del siglo XX los riosuceños tenían en el río Riosucio un sitio privilegiado para paseos y baños, pero esta función se perdió por la absorción de la mayor parte de su caudal para el Acueducto Municipal y por la contaminación de sus aguas desde el curso medio de su trayectoria.</p> <p>Desde 2013 y hasta la fecha, la Alcaldía Municipal y los riosuceños se han propuesto recuperar ambiental y culturalmente el río, para lo cual se adaptó en la parte alta un sendero ecológico y cada año se realiza una jornada de reforestación y se celebran las “Fiestas del río Riosucio”.</p> <p>Con motivo de los 200 años de fundación de Riosucio, el proyecto propone que la Nación se asocie a la efeméride mediante un proyecto de descontaminación o saneamiento del río Riosucio y de la quebrada Sipirra, que incluya también, la recuperación paisajística de esta microcuenca, en especial, aguas debajo de la bocanoma.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un Plan de Conservación, Intervención y Rehabilitación del Centro Histórico del Municipio de Riosucio (Patrimonio arquitectónico) <p>El Decreto No 065 de 1994 de la Alcaldía de Riosucio consagró y delimitó el “Centro Histórico” y la “Zona de Patrimonio Cultural” del Municipio, con base en autorizaciones otorgadas por el Concejo Municipal de la época.</p> <p>Desde ese tiempo la normativa local se viene cumpliendo y aplicando de manera general. Sin embargo, existen muchos factores que hoy conspiran contra la conservación de estos espacios patrimoniales de la memoria colectiva, como la falta de estímulos para la conservación pues hay casos donde algunos propietarios dejan caer las casas para que la declaratoria patrimonial quede sin efecto. De otro lado, avanzan propuestas de densificación en altura sobre el centro de la ciudad, que de concretarse llevarían a la pérdida irreparable de la armonía del conjunto urbano y a la demolición de valiosos ejemplares de arquitectura tradicional que perviven.</p> <p>Estos hechos permiten concluir que Riosucio requiere del apoyo urgente de la Nación para que la ciudadanía redefina qué quiere conservar de su pasado y se establezcan normas efectivas de control, mediante la realización de un Plan de Conservación, Intervención y Rehabilitación del Centro Histórico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Implementación del Plan de Movilidad en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont. <p>Por el casco urbano de Riosucio pasa la Troncal de Occidente, vía nacional que comunica a la costa Atlántica con el centro del país; con la construcción de la vía por la concesión Pacífico 3, el tráfico pesado que transita por la panamericana fue desviado por la troncal de Occidente, ocasionado una problemática con la afectación a la infraestructura de las viviendas al lado de la vía, los alcantarillados que pasan por debajo y el incremento en la accidentalidad con muchas víctimas fatales.</p> <p>Se necesita la instalación de señalización vial, obras de infraestructura, semaforización, reductores, campañas y formación a la ciudadanía para disminuir la accidentalidad y garantizado la movilidad segura.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación en Riosucio del Archivo Histórico de la antigua Provincia de Anserma. <p>El centro-occidente de Colombia funcionó durante los tres siglos de la Colonia con base en cuatro ciudades-provincia (Anserma, Cartago, Antioquia y Arma), fundadas todas por Jorge Robledo, o en contra suya, como en el caso de Arma. La provincia de Anserma fue fundada en 1539, sobre un territorio que tenía por principales señores a los caciques Ocuza y Humbrusa. Su jurisdicción abarcó desde la actual Anserma nuevo (Valle del Cauca) al sur hasta Marmato (Caldas) al norte, haciendo parte de la Gobernación de Popayán. Con la República continuó el régimen provincial hasta la creación de los Departamento de Caldas en 1905. De hecho, este Departamento se fundó segregando la Provincia del Sur de Antioquia, capital Manizales, y la Provincia de Marmato del Departamento del Cauca, capital Riosucio.</p> <p>Se colige, entonces, que la antigua provincia de Anserma tuvo una vida de 370 años. Sin embargo, de las cuatro Ciudades Robledanas solo Antioquia y Cartago siguieron con figuración, y cuentan con archivos organizados; mientras Anserma y Arma se opacaron.</p> <p>De ahí la necesidad y conveniencia de crear un Archivo Regional que, con la participación de las Academias, Universidades y Centros de Historia de la región, permita recuperar y conservar la memoria de los casi cuatro siglos de la antigua Ciudad-Provincia de Anserma, la cual reposa en archivos de otras ciudades y en su mayoría carecen de transcripción paleográfica, lo cual es una de las causas para que esos siglos no figuren en el relato histórico de los municipios de la región.</p> <p>¿Por qué ubicar este archivo en Riosucio? Porque este municipio, en la medida que sigue siendo zona de frontera entre las culturas Cauca y Antioqueña, mantiene el legado de la antigua provincia, y porque desde el traslado de la Anserma original para Anserma Nuevo en 1717, la mayor actividad de la antigua provincia se desarrolló en la zona aurífera de la Vega de Supía, donde posteriormente se fundó Riosucio.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Saneamiento territorial para los Resguardos Indígenas de Riosucio Caldas. <p>La pérdida de territorio por parte de los Resguardos a través de su historia, ha conllevado a la llegada de foráneos que mediante trámites aparentemente legales han adquirido predios con títulos de falsa tradición o documentos privados, siendo necesario que el Estado restituya territorios que además están ubicados en zonas de protección ambiental de los Resguardos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una plazoleta de eventos en la sede tradicional del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, en la comunidad del Salado, donde ancestralmente se congrega la comunidad indígena para el reconocimiento de sus autoridades. <p>Las autoridades indígenas han reclamado históricamente a las autoridades locales, la adecuación del espacio situado en la comunidad del Salado, donde se celebra anualmente la posesión del cabildo y otras actividades rituales, eventos a los que asisten delegados de todas las 56 comunidades de este resguardo y donde se pretende que el sitio facilite la estadia cómoda de la comunidad, puesto que se trata de un solar sin ninguna adecuación y deben presenciar los eventos de pie, cabe aclarar que en la comunidad del Salado está la sede ancestral de nuestras comunidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción y dotación de casas para adulto mayor indígena <p>Es necesario un espacio físico para los mayores indígenas que se encuentran desprotegidos, para que cuenten con un Centro de Bienestar donde sean atendidos integralmente evitando la vulneración de sus derechos, garantizando una vejez digna.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de sede del Consejo Regional Indígena de Caldas CRIDEC en el área urbana del municipio de Riosucio Caldas <p>Riosucio es sede del Consejo Regional Indígena de Caldas CRIDEC, que agrupa cuatro parcialidades de Riosucio con una población aproximada de 67 mil indígenas del departamento, quienes por medio de gestiones han avanzado en la adquisición de un predio, estudios y diseños arquitectónicos para llevar a cabo la construcción de una sede que permita contar con espacios para la formación propia, fortalecer la espiritualidad, la cultura, el gobierno propio y la identidad, además de servir como sede administrativa.</p> <p>Esta ha sido una aspiración de la organización desde hace 38 años que se fundó el CRIDEC</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de plazas de mercado en el Centro Poblado del Resguardo Indígena San Lorenzo y en el Resguardo de Escopetera y Pirza. <p>Los centros poblados de los Resguardos Indígenas de San Lorenzo y Escopetera y Pirza carecen de una infraestructura para comercializar o intercambiar sus productos de forma segura y organizada; se hace necesario contar con un espacio propio adecuado a sus necesidades que facilite el comercio y el trueque de acuerdo a sus usos y costumbres en dichos centros poblados que tienen una población aproximada de 21 mil habitantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la casa comunitaria del Resguardo Indígena Cañamomo Lomapietra -sede del cabildo en Riosucio. <p>La comunidad indígena de Cañamomo Lomapietra ha luchado incansablemente por la defensa del territorio y de los derechos colectivos. Es innegable la evolución que se ha tenido en el ejercicio del Gobierno Propio, el control social, el desarrollo del Plan de Vida, el fortalecimiento cultural y el nivel de organización alcanzado. Hoy se registra en nuestro censo de población 21.183 comuneros que habitan en las 32 comunidades que conforman el Resguardo, de ellos 13.601 pertenecen a las comunidades de la jurisdicción del municipio de Riosucio. En ese ejercicio hemos avanzado en programas sociales para atender los procesos comunitarios, lo que nos ha dado reconocimiento regional, nacional e internacional. Por ello, requerimos de una casa comunitaria con espacios adecuados para una atención digna, efectiva y eficiente a nuestros comuneros y comuneras.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la planta de potabilización de agua para el centro poblado de Bonafont Resguardo Indígena Escopetera y Pirza. <p>Teniendo en cuenta que el agua es un elemento vital para el ser humano, es necesario contar con un acueducto con agua potable y con los requerimientos de ley en el Resguardo Indígena de Escopetera y Pirza, el cual cuenta hoy con redes de distribución obsoletas que ponen en riesgo la salud de la comunidad. El suministro de agua potable siempre mejora el bienestar colectivo y en nuestro caso mejorará la calidad de vida de los aproximadamente 9 mil habitantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fundación en Riosucio de una Universidad Intercultural para el Occidente Colombiano. <p>El reconocimiento de la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana por la Asamblea Constituyente de 1991 no fue un mero enunciado teórico ni una declaración intrascendente. Realmente sacó del olvido y dignificó cientos de comunidades que ocultas en las selvas, montañas y ríos de Colombia se resistían a desaparecer. Hoy, 27 años después de expedida la Constitución, es imposible pensar el país sin tener en cuenta al centenar de pueblos indígenas con sus Cabildos y organizaciones regionales, a las decenas de Consejos Comunitarios de Comunidades Negras, a los raizales de San Andrés y Providencia, a los Rom o Gitanos.</p>

<p>Sin embargo, ¿sabe alguien cómo se maneja un país multiétnico y pluricultural? No se sabía en 1991 ni se sabe ahora. El país mismo, desde las comunidades hasta la Corte Constitucional, pasando por experiencias de acierto y error, ha ido construyendo un modelo de convivencia y desarrollo intercultural.</p> <p>En el mismo ámbito riosuceño, la afirmación de las identidades étnicas ha descolocado las relaciones habituales entre la población urbana, el territorio rural y el acceso a los recursos naturales.</p> <p>Todo esto habla de la necesidad de que Colombia cuente con una Universidad que se construya a partir del paradigma de la diversidad, donde se investigue la realidad étnica, se reflexione sobre multiculturalidad, se aporte a la configuración de escenarios futuros, etc.</p> <p>Esta Universidad se construiría a partir de los procesos de comunidades indígenas y negras del Occidente Colombiano, de las tradiciones folclóricas de la zona y de la interacción con la sociedad mayoritaria, y reflejaría en su dirección y programas los principios sobre diversidad étnica y cultural, derechos humanos, ciencia y tecnología y desarrollo con sostenibilidad ambiental consagrados en la Constitución Política de 1991.</p> <p>Este centro de educación superior tendría su asiento en Riosucio, Caldas, no solo con motivo de los 200 años de su fundación, sino también en reconocimiento de su acendrada vocación cultural y folclórica, representada en el Carnaval de Riosucio, el Encuentro de la Palabra y todas las expresiones dancísticas y musicales de los resguardos indígenas y del casco urbano.</p> <p>De otra parte, Riosucio cuenta con las condiciones de ubicación, clima e infraestructura ideales para proyectar su futuro como una Ciudad Universitaria.</p> <p>– Mantenimiento y ampliación de las Instituciones Educativas.</p> <p>Las plantas físicas e instalaciones de las 17 Instituciones Educativas con sus 96 sedes pertenecientes al municipio, presentan un grado de deterioro avanzado por la antigüedad y factores de esterilidad del suelo; es por ello que se hace necesario un mantenimiento urgente, en otros casos reubicación y en otros, ampliación.</p> <p>Con una población escolar cercana a los 10.000 estudiantes las necesidades en educación abundan y la infraestructura educativa es prioridad para garantizar espacios de formación seguros y acordes con el Plan Decenal de Educación, el cual se formula como política pública para garantizar el relevo generacional y continuidad en los procesos etnoculturales en Riosucio.</p>	<p>– Pavimentación de las carreteras departamentales Bonafont - Irra y Riosucio - Jardín, necesarias para el enlace del Suroeste antioqueño y el Occidente de Caldas con la vía de cuarta generación Pacífico 3.</p> <p>Estas obras han sido iniciadas desde hace varios años. Su culminación no solo beneficiará a amplias zonas rurales de los municipios de Riosucio (Caldas), Jardín (Antioquia) y Quinchía (Risaralda), sino que mejorará la integración regional entre estos tres Departamentos, y completará la conexión vial con la Autopista Pacífico 3, brindando también alternativas de movilidad en caso de obstrucción de las carreteras principales.</p> <p>– Integración vial entre los Resguardos Indígenas de Riosucio, mediante la adecuación y mejoramiento de la superficie de rodamiento de las vías rurales secundarias y terciarias.</p> <p>Toda el área rural del Municipio de Riosucio se compone de Resguardos Indígenas, los que secularmente han sufrido situaciones de exclusión que las han marginado del acceso a dispositivos elementales de progreso como son vías de comunicación adecuadas.</p> <p>El Bicentenario de la fundación de Riosucio interpela a la Nación para que vuelva sus ojos sobre estos territorios marginalizados, que sin embargo albergan la vitalidad de cuatro pueblos indígenas ancestrales, a saber, las Parcialidades Indígenas de Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, San Lorenzo, Cañamomo Lomapietra y Escopetera y Pirza.</p> <p>La infraestructura vial rural de Riosucio existente, se encuentra bien trazada e incluso permite la integración entre las diferentes comunidades indígenas. Sin embargo, el estado actual de las carreteras amerita una gran inversión de recursos debido a su deterioro, lo cual aumenta los costos de transporte para indígenas y campesinos, incidiendo en la productividad y en la rentabilidad del trabajo agrícola. De otra parte, el mantenimiento que se le hace a la red está dirigido solo a mejorar las vías que conducen a la cabecera municipal red secundaria, descuidando la comunicación de las comunidades entre sí por medio de vías terciarias.</p> <p>El proyecto propone como medida oportuna, de justicia social y utilidad pública para superar esta situación, que la Nación asuma la adecuación de las siguientes vías rurales:</p> <p>Carretera Riosucio - Las Estancias- Lomitas – San Jerónimo - San Lorenzo. Esta es una vía secundaria departamental, que comunica los Resguardos de La Montaña y San Lorenzo.</p> <p>Carretera Sipirra – La Iberia – Portachuelo – Piononos. Esta es una vía terciaria de Invias, que atraviesa la mayor parte del Resguardo de Cañamomo Lomapietra, comunicando sus comunidades con las cabeceras municipales de Riosucio y Supía.</p>
<p>Carretera Bonafont – Pirza – Paneso. Vía secundaria departamental, que comunica el Resguardo de Escopetera y Pirza con el Resguardo de Cañamomo Lomapietra.</p> <p>El plan de adecuación de estas vías comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejoramiento de la superficie de rodamiento, a través de materiales granulares estabilizados con cementantes u otro tipo de ligantes, que mejoren el índice de compactación y permitan aumentar la velocidad en el flujo de movilidad de las vías. ▪ Mantener las vías en condiciones físicas homogéneas a lo largo de todo el recorrido. ▪ Recuperar y/o mejorar la accesibilidad y la transitabilidad a lo largo de las vías reparando los sitios críticos que dificultan o impiden la movilización vehicular con placa huella. ▪ Reconstruir y habilitar nuevas obras de drenaje (principalmente de alcantarillas, cunetas y desagües), y de obras de contención (muros, pontones y otras similares), para que las vías no se sigan deteriorando en exceso en las temporadas de lluvias. <p>– Pavimentación de calles en el casco urbano, centros poblados de San Lorenzo y Bonafont, circunvalar Sipirra y vía la Central - San Lorenzo</p> <p>En el caso urbano y centros poblados se tienen muchas calles sin pavimentar, sectores tan tradicionales como el Hispania, Villamar, Pinares, el Espino necesitan urgentemente solucionar esta problemática, ya que con los cambios climáticos estas vías se vuelven intransitables ocasionando perjuicios a los habitantes de estos barrios y/o comunidades.</p> <p>Al interior del casco urbano y centros poblados también hay calles que presentan un deterioro avanzado por el paso del tiempo y problemas de alcantarillados, que deben ser atendidos para mejorar el aspecto del casco urbano y garantizar una movilidad segura.</p> <p>La circunvalar Sipirra es un corredor turístico que conduce al polideportivo del mismo nombre, allí se disfruta de programación deportiva los fines de semana, es un lugar de encuentro de familias y de visitantes que disfrutan de la gastronomía local, de las bebidas tradicionales (el Guarapo) del paisaje y el deporte; faltan 2000 metros para terminar su pavimentación, ya se cuenta con los estudios y diseños.</p> <p>La vía principal de acceso al resguardo Indígena de San Lorenzo, se encuentra en un avanzado estado de deterioro, son aproximadamente 3,2 km. Se hace necesaria su intervención, para lo cual se viene trabajando con la gobernación de Caldas en los estudios y diseños de la capa asfáltica y de puntos críticos.</p> <p>– Construcción y ampliación de andenes que garanticen la seguridad a los peatones y la accesibilidad universal.</p>	<p>Las calles del municipio presentan andenes deteriorados por lo antiguos, al igual, que muy estrechos en algunos sectores; la avenida el Talego y circunvalar Sipirra carecen de los mismos, poniendo en riesgo la integridad de los ciudadanos que transitan por estos sectores; los andenes existentes no cumplen con especificaciones técnicas que permitan la accesibilidad universal, por lo que se hace necesario hacer un plan de intervención que permita la remodelación, ampliación y construcción de andenes que cumplan con la normatividad y satisfagan las necesidades de la comunidad.</p> <p>– Mantenimiento a escenarios deportivos y construcción de la cubierta para los polideportivos de las Institución Educativa Riosucio e Institución Educativa San Jerónimo</p> <p>El deporte es factor fundamental para el aprovechamiento del tiempo libre y el desarrollo de habilidades competitivas; en Riosucio se cuenta con 25 clubes en diferentes disciplinas deportivas, que requieren de escenarios dignos y acorde a sus necesidades.</p> <p>Los escenarios deportivos existentes, presentan un grado de deterioro avanzado por la falta de recursos para su mantenimiento y adecuación para ser reglamentarios y competitivos.</p> <p>Se hace necesario intervenir estos espacios para la práctica del deporte, ya que se tiene por antecedente que Riosucio ha tenido grandes deportistas que nos han representado a nivel nacional.</p> <p>La Institución Educativa Riosucio, cuenta con cerca de 1200 estudiantes, sus instalaciones deportivas se encuentran al aire libre, razón por la cual en muchas ocasiones en especial en poca de invierno, se ven afectadas las clases de deporte y recreación por falta de un escenario cubierto y en condiciones dignas para la formación de los estudiantes.</p> <p>San Jerónimo es una comunidad del resguardo Indígena de San Lorenzo, su institución educativa alberga a 450 estudiantes que realizan sus actividades deportivas y recreativas en un polideportivo contiguo, el cual necesita mantenimiento y una cubierta que proteja a los estudiantes de las inclemencias del clima en el cumplimiento de sus clases.</p> <p>– Reforzamiento estructural de la Plaza de Mercado, y remodelación de la misma que destaque el valor de la gastronomía local.</p> <p>Esta medida es urgente dado que La Galería o Plaza de Mercado de Riosucio fue construida en los años 1940 y hoy acusa los efectos del paso del tiempo, presentando debilidad en sus bases estructurales, por lo cual es necesario su reforzamiento. También se hace necesaria esta intervención como requisito para poder adelantar la remodelación del recinto donde, a pesar de la llegada de sistemas modernos de comercialización, se sigue realizando el mercado campesino e</p>

<p>indígena, además de albergar restaurantes y puestos de ventas en los que se degusta y reproduce la gastronomía local, que es única en el país.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de un Centro de Integración Ciudadana. <p>Riosucio requiere la construcción de un Centro de Integración Ciudadana (CIC), como un escenario cubierto donde se ofrezcan programas lúdicos, culturales y deportivos para el buen uso del tiempo libre de los niños, jóvenes y adultos, con el fin de mejorar las relaciones entre los habitantes y de prevenir los delitos. Este sería el espacio ideal para el sano esparcimiento de la población riosuceña; el CIC es un proyecto tipo, el cual ya está radicado en Min Interior y cuenta con el terreno necesario aportado por el municipio para su construcción.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconstrucción de los canales de conducción de los cinco afluentes que nacen en el cerro del Ingrumá y hacen su tránsito bajo el casco urbano de Riosucio. <p>Riosucio está fundado al pie del cerro Ingrumá, cuya naturaleza constituye un surtidor de agua, al punto que cinco de las quebradas que nacen en él pasan bajo la superficie del pueblo. Esta circunstancia genera condiciones de riesgo para la población y que fueron tenidos en cuenta hace 80 años mediante la construcción de canales de ladrillo. Con el paso del tiempo dicha tecnología empezó a colapsar y actualmente se registran en el casco urbano hundimientos de casas, de calles y aún de la Terminal de Transportes. La situación se ha agravado debido a que la construcción de la Autopista Pacífico 3 ha desviado por Riosucio buena parte del tráfico pesado que normalmente pasa por el puente de Irra, peso que está destrozando las canalizaciones por debajo de la Carretera Troncal de Occidente, que ya presenta hundimientos, lo que vaticina la ocurrencia de desastres con una alta probabilidad y que aislarían el occidente del país.</p> <p>Por esta razón se requiere que la Nación apoye la urgente intervención sobre las canalizaciones antiguas y en general sobre la renovación del alcantarillado de la zona urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento de los parques La Candelaria, centro poblado de San Lorenzo y remodelación del parque San Sebastián. <p>El casco urbano de Riosucio cuenta con dos parques principales (La Candelaria y San Sebastián), los cuales necesitan de una urgente reparación y remodelación; es el único municipio de Caldas que cuenta con dos parques principales separados por una calle.</p> <p>De igual manera, en el centro poblado del resguardo de San Lorenzo se encuentra un parque que necesita ser reparado por su alto estado de deterioro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción del parque a los Fundadores del municipio de Riosucio. <p>El municipio cuenta con la Avenida los Fundadores y el barrio los Fundadores donde se cuenta con un lote de terreno destinado para la construcción de un parque que rinda homenaje a esos ilustres sacerdotes que a bien tuvieron unir dos pueblos para fundar a Riosucio.</p> <p>Desde la iniciativa de la Junta Acción Comunal del barrio Fundadores se hace esta propuesta para ser tenida en cuenta en marco del Bicentenario.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una pista de patinaje en los alrededores del coliseo municipal. <p>Esta es una petición constante de los jóvenes riosuceños, en especial de las mujeres que han hecho de este deporte una rama importante de las actividades y de la representación del municipio. Esta obra redundará en la comodidad de todos los habitantes, pues esta actividad deportiva se realiza actualmente en los parques centrales, desvirtuando la destinación natural de éstos a actividades de disfrute pasivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernización y Ampliación del alumbrado público. <p>El alumbrado público está a cargo del municipio, se cuentan con 1.800 luminarias de sodio en la zona urbana y centros poblados, la antigüedad del sistema lo hace ineficiente; se hace necesario hacer remodelación, ampliación de cobertura y modernización con tecnologías alternativas, amigables con el medio ambiente, que generen ahorro de energía y estabilidad en las tarifas del servicio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción y dotación de una Escuela de Música. <p>La riqueza étnica y cultural de Riosucio se refleja en la diversidad de manifestaciones artísticas presentes en cada uno de sus resguardos y su zona urbana; la literatura y la música se conjugan para dar vida a los eventos culturales más importantes de las tradiciones locales, como lo son el Encuentro de la Palabra y el Carnaval de Riosucio.</p> <p>La música es para los riosuceños símbolo de libertad, unión y reconciliación, por medio de ella, se gesta en Riosucio un movimiento que lo posiciona como el municipio cultural del departamento de Caldas.</p> <p>Se viene trabajando con 5 bandas sinfónicas juveniles y en el Plan de Desarrollo “Riosucio Cultura que da Vida”, se formar 3 bandas más; se cuenta con innumerables chimáis, grupos de cuerdas, orquestas tropicales, grupos de música andina y tradicional.</p>
<p>La Escuela de música está creada por acuerdo municipal y cuenta con más de 300 estudiantes en los programas de formación direccionados desde la Administración Municipal, además, se avanza con un convenio con la universidad de Caldas para el acompañamiento y apoyo en la formación musical.</p> <p>La planta física y dotación de la Escuela de Música es una necesidad para garantizar un espacio adecuado acorde con las necesidades, que dignifique la profesión de los músicos riosuceños y que el legado se transmita a las futuras generaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la Casa de la Mujer en el marco de política pública de Equidad de Género. <p>El municipio de Riosucio tiene aprobada por acuerdo municipal la política pública de Equidad de Género, la cual se articula con la departamental; es necesario empoderar a las mujeres de los procesos organizativos que las lleven a liderar iniciativas de superación personal por medio de la formación para la vida laboral y generación de ingresos como garantía de cumplimiento de derechos, al igual que tener un sitio para atención sicosocial y otros aspectos contemplados en la política pública.</p> <p>5. Fundamentos Jurídicos y Materiales del proyecto de ley</p> <p>La Constitución Política de Colombia, establece en su artículo 7 que, “El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana”, y en su artículo 8 reza, “Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la nación”, por lo que, en el artículo 70 recuerda el deber que tiene el Estado de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos, y que “La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país”, promoviendo el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación, hecho consolidado en su artículo 72, aclarando que, “El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado”.</p> <p>Soportado igualmente en la estructura del ordenamiento jurídico colombiano, este proyecto de ley encuentra sustento en lo dispuesto por la Ley 1185 de 2008, la cual modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 -Ley General de Cultura-, que en su artículo 1 indica, “el patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas”, afirmando en su artículo 8 que, “el patrimonio cultural inmaterial está constituido, entre otros, por las manifestaciones, prácticas, usos, representaciones, expresiones, conocimientos, técnicas y espacios culturales, que las comunidades y los grupos reconocen como parte integrante de su patrimonio cultural. En virtud del sustento legal requerido para soportar este razonable proyecto de ley, resulta importante citar la Sentencia C-742 de 2006 de la Corte Constitucional, la cual determinó que el</p>	<p>legislador tiene libertad de configuración política para amparar desde su competencia el patrimonio cultural de la Nación.</p> <p>Es importante indicar la competencia del Congreso de la República para expedir leyes que conlleven gasto público, pues la Corte Constitucional se pronunció sobre el tema, mediante sentencia C-373 de 2010, indicando que: “esta Corporación ha señalado que, salvo las restricciones constitucionales expresas, el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público, pero corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esos gastos” (Corte Constitucional, 2010).</p> <p>5.1. Concepto Ministerio de Hacienda</p> <p>Sobre el concepto emitido por el Ministerio de Hacienda sobre este Proyecto de Ley se señala:</p> <p><i>“Que la financiación de la Nación frente a las propuestas del proyecto de ley dependerá de la priorización que de las mismas realice cada una de las entidades o sectores involucrado del nivel nacional, atendiendo la disponibilidad de recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación para cada vigencia fiscal. Lo anterior, en virtud del principio de autonomía presupuestal consagrado en el artículo 110 del Estatuto Orgánico del Presupuesto (Decreto 111 de 1996)”.</i></p> <p><i>“Por otra parte –agrega el concepto ministerial– resulta conveniente advertir que, si bien el Congreso de la República tiene la facultad de autorizar gasto público, es el Gobierno Nacional quien debe definir, según las prioridades que se hayan establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, qué partidas se deben incluir en el Presupuesto General de la Nación”</i> (citando al efecto la sentencia 1250 de 2001 de la Corte Constitucional).</p> <p>Esta sentencia, en efecto, dice que</p> <p><i>“No obstante, el artículo 154 de la Constitución reserva para el Ejecutivo la iniciativa en materia presupuestaria. Ello quiere decir que las leyes que decretan gasto son una simple autorización, en virtud de la cual, tales gastos podrán ser incorporados en una ley de presupuesto, si así lo propone el Gobierno”.</i></p> <p>Igualmente, el Ministerio cita la sentencia C-197 de 2001 del mismo Tribunal donde dice que <i>“tales disposiciones del Legislador que ordenan gastos (...) no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto en la ley de Presupuesto, pero que ellas en sí mismas no pueden constituir órdenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello”.</i></p> <p>Con base en la jurisprudencia anteriormente citada el Ministerio concluye que</p>

"los gastos que genera esta iniciativa para la Nación relacionados con la declaración de municipio de Riosucio como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación y de la celebración de su bicentenario de fundación, podrán ser atendidos con recursos que serán incorporados en el Presupuesto General de la Nación en la medida que sean priorizados por la entidad competente en el marco de su autonomía y previa selección, de acuerdo a lo dispuesto para la proyectos de Inversión del Banco Nacional de Programas y Proyectos, de que trata el Decreto 111 de 1996".

Por tanto, recomienda que:

"es necesario que el articulado del proyecto de ley relacionado con la participación de los Nación, se conserve en términos de "autorícese", son pena de incurrir en un vicio de inconstitucionalidad, de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional en la materia".

Como puede apreciarse el Ministerio de Hacienda rinde un concepto positivo para este Proyecto de Ley, en el entendido que éste se limita a brindar una autorización para la ejecución de las obras del Bicentenario, un "título jurídico suficiente para la posterior inclusión del gasto en la ley de Presupuesto".

6. Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones, le solicito al Senado de La República dar segundo debate al Proyecto de Ley N° 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara "Por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones", con las modificaciones presentadas en el pliego adjunto.

Del congresista,



FELICIANO VALENCIA MEDINA
Senador de la República

Movimiento Alternativo Indígena y Social – MAIS

6.1. Texto propuesto para segundo debate en Senado

Proyecto de Ley 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara

"Por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración del Bicentenario del municipio de Riosucio, en el departamento de Caldas, fundado el 7 de agosto de 1819, el mismo día y con los mismos ideales de la Batalla de Boyacá que le dio la libertad a Colombia, por lo que ha sido llamado "La Imagen de la República".

Artículo 2. Declaratoria del municipio de Riosucio (Caldas). Declárase al municipio de Riosucio (Caldas) Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, como el primer municipio creado en la naciente República de Colombia y por sus tempranas experiencias de convivencia en medio de la diversidad étnica, mestiza, campesina y cultural.

Artículo 3. Autorización. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con la Constitución Política y de la legislación vigente, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales necesarias para ejecutar las disposiciones contenidas en la presente ley, mediante EL PLAN BICENTENARIO DE RIOSUCIO.


Artículo 4. Fundamentación de los planes. Los planes y programas que se establecen en la presente ley, y frente a los cuales el Gobierno nacional tiene autorización para incluir en las próximas vigencias presupuestales, tendrán fundamentación técnica en las secretarías de planeación del departamento de Caldas y del municipio de Riosucio para que guarden coherencia con los planes de desarrollo. Igualmente, las entidades públicas del Gobierno nacional encargadas de proteger y promover el patrimonio cultural, social, étnico y económico concurrirán para promover, proteger, conservar, restaurar, divulgar, desarrollar y cofinanciar todas aquellas actividades que enaltezcan al municipio de Riosucio, Caldas.

Parágrafo. Las obras, planes, programas y proyectos en el desarrollo de la presente ley se concertarán previamente con las autoridades indígenas, cuando estas se ejecuten dentro de los territorios indígenas.

Artículo 5. Planes y programas. El Gobierno nacional está autorizado para incluir dentro de las próximas apropiaciones presupuestales los siguientes planes y programas para la protección especial de las fuentes de agua, ríos, bosques, flora y fauna silvestre.

- a) Plan para la recuperación y protección del área de reserva forestal y del recurso hídrico del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña de donde se surten los afluentes para los acueductos de Riosucio, parte del occidente de Caldas y municipios del departamento de Risaralda.
- b) Plan para la descontaminación y recuperación paisajística y ambiental del río Riosucio y quebrada Sipirra.
- c) Plan para la conservación, intervención y rehabilitación del centro histórico de municipio de Riosucio (patrimonio arquitectónico).
- d) Plan de movilidad en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont.
- e) Plan para la construcción del Archivo Histórico Regional, con la participación de la comunidad de historiadores, que permita recuperar y conservar la memoria de la antigua Provincia de Anserma, perteneciente al Gran Cauca, fundada en 1539 por Jorge Robledo en tierras de los caciques Ocuza y Humbruza, la cual abarcó desde Anserma Nuevo hasta Marmato, y funcionó hasta la creación de los departamentos de Caldas y Valle en 1905.
- f) Programa de infraestructura en comunidades indígenas:
 - Construcción de una plazoleta de eventos en la sede tradicional del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, en la comunidad del Salado, donde ancestralmente se congrega la comunidad indígena para el reconocimiento de sus autoridades propias.
 - Construcción y dotación de casas para adulto mayor indígena en los cuatro resguardos del municipio.
 - Construcción de la sede del Consejo Regional Indígena de Caldas (Cridec) en el área urbana del municipio de Riosucio Caldas.
 - Construcción de plazas de mercado en el centro poblado del Resguardo Indígena San Lorenzo y en el Resguardo de Escopetera y Pirza.
 - Construcción de la casa comunitaria del Resguardo Indígena Cañamomo Lomapieta -sede del cabildo en Riosucio.
 - Construcción de la planta de potabilización de agua para el centro poblado de Bonafont Resguardo Indígena Escopetera y Pirza.
- g) Programa de infraestructura en educación.
 - Creación y construcción en Riosucio de una Universidad Intercultural, que a partir de los procesos de comunidades indígenas y negras del occidente colombiano, de la tradición folclórica de la zona, y de la interacción con la

- sociedad mayoritaria, refleje en su dirección y programas los principios sobre diversidad étnica y cultural, Derechos Humanos, ciencia y tecnología, y desarrollo con sostenibilidad ambiental consagrados en la Constitución Política de 1991.
 - Mantenimiento y ampliación de las instituciones educativas.
- h) Programas de infraestructura vial, deportiva, cultural, social y para la mujer.
 - Pavimentación de las carreteras departamentales Bonafont-Irra y Riosucio-Jardín, necesarias para el enlace del Suroeste Antioqueño y el Occidente de Caldas con la Concesión Pacífico 3.
 - Integración vial entre los Resguardos Indígenas de Riosucio, mediante la adecuación y mejoramiento de la superficie de rodamiento de las siguientes vías rurales secundarias y terciarias.
 - Carretera Riosucio – Las Estancias – Lomitas – San Jerónimo-San Lorenzo
 - Carretera Sipirra – La Iberia – Portachuelo – Piononos
 - Carretera Bonafont – Pirza – Paneso
 - Pavimentación de calles en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont.
 - Construcción y ampliación de andenes que garanticen la seguridad a los peatones y la accesibilidad universal.
 - Mantenimiento a escenarios deportivos y construcción de la cubierta para los polideportivos de la institución educativa Riosucio e institución educativa San Jerónimo.
 - Reforzamiento estructural de la Plaza de Mercado, y remodelación de la misma que destaque el valor de la gastronomía local.
 - Construcción de un Centro de Integración Ciudadana en la zona urbana de Riosucio y en los Resguardos Indígenas.
 - Reconstrucción de los canales de conducción de los cinco afluentes que hacen su tránsito bajo el casco urbano de Riosucio, cuya antigüedad ha producido hundimiento de casas, de calles, de la terminal de transportes y de un sector de la Carretera Troncal de Occidente, vía alterna de comunicación entre el centro del país y los puertos de la Costa Atlántica y Pacífica.
 - Mantenimiento del parque La Candelaria y remodelación del parque del centro poblado de San Lorenzo y del parque San Sebastián.
 - Construcción de un parque en conmemoración a los fundadores del municipio de Riosucio (Caldas).
 - Construcción de una pista de patinaje en los alrededores del coliseo municipal.
 - Modernización y ampliación del alumbrado público.
 - Construcción y dotación de una Escuela de Música.
 - Construcción de la Casa de la Mujer en el marco de política pública de Equidad de Género.

<p>Artículo 6. Monumentos. Además de las obras y acciones que implica esta declaratoria, se autoriza al Gobierno nacional para disponer las correspondientes apropiaciones presupuestales para que la Nación le rinda un homenaje en el Distrito Capital al municipio de Riosucio, mediante el montaje de una exposición temática en el Museo Nacional de Colombia y levantará en el municipio de Riosucio un conjunto escultórico que destaque el surgimiento del municipio en simultaneidad con la Batalla de Boyacá, para significar que más allá de los hechos militares, la Guerra de Independencia y la creación de la República tuvieron importantes consecuencias sociales periferia del país, como la singular fundación del pueblo de Riosucio, que hizo posible la convivencia de varias etnias y culturas en un mismo territorio.</p> <p>Artículo 7. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, podrán celebrarse convenios interadministrativos entre la Nación, el municipio de Riosucio y/o el departamento de Caldas, así como acudir a la cooperación internacional.</p> <p>Artículo 8. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial.</p> <p>Del congresista</p>  <p>FELICIANO VALENCIA MEDINA Senador de la República Movimiento Alternativo Indígena y Social – MAIS</p>	<p style="text-align: center;">Anexo. TEXTO APROBADO EN COMISIÓN SEGUNDA DE SENADO. Proyecto de Ley 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara</p> <p style="text-align: center;">“Por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración del Bicentenario del municipio de Riosucio, en el departamento de Caldas, fundado el 7 de agosto de 1819, el mismo día y con los mismos ideales de la Batalla de Boyacá que le dio la libertad a Colombia, por lo que ha sido llamado "La Imagen de la República".</p> <p>Artículo 2. Declaratoria del municipio de Riosucio (Caldas). Declárase al municipio de Riosucio (Caldas) Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, como el primer municipio creado en la naciente República de Colombia y por sus tempranas experiencias de convivencia en medio de la diversidad étnica, mestiza, campesina y cultural.</p> <p>Artículo 3. Autorización. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con la Constitución Política y de la legislación vigente, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales necesarias para ejecutar las disposiciones contenidas en la presente ley, mediante EL PLAN BICENTENARIO DE RIOSUCIO.</p> <p>Artículo 4. Fundamentación de los planes. Los planes y programas que se establecen en la presente ley, y frente a los cuales el Gobierno nacional tiene autorización para incluir en las próximas vigencias presupuestales, tendrán fundamentación técnica en las secretarías de planeación del departamento de Caldas y del municipio de Riosucio para que guarden coherencia con los planes de desarrollo. Igualmente, las entidades públicas del Gobierno nacional encargadas de proteger y promover el patrimonio cultural, social, étnico y económico concurrirán para promover, proteger, conservar, restaurar, divulgar, desarrollar y cofinanciar todas aquellas actividades que enaltezcan al municipio de Riosucio, Caldas.</p> <p>Parágrafo. Las obras, planes, programas y proyectos en el desarrollo de la presente ley se concertarán previamente con las autoridades indígenas, cuando estas se ejecuten dentro de los territorios indígenas.</p> <p>Artículo 5. Monumentos. Además de las obras y acciones que implica esta declaratoria, se autoriza al Gobierno nacional para disponer las correspondientes apropiaciones presupuestales para que la Nación le rinda un homenaje en el Distrito Capital al municipio de Riosucio, mediante el montaje de una exposición temática en el Museo Nacional de Colombia y levantará en el municipio de Riosucio</p>
<p>un conjunto escultórico que destaque el surgimiento del municipio en simultaneidad con la Batalla de Boyacá, para significar que más allá de los hechos militares, la Guerra de Independencia y la creación de la República tuvieron importantes consecuencias sociales periferia del país, como la singular fundación del pueblo de Riosucio, que hizo posible la convivencia de varias etnias y culturas en un mismo territorio.</p> <p>Artículo 6. Planes y programas. El Gobierno nacional está autorizado para incluir dentro de las próximas apropiaciones presupuestales los siguientes planes y programas para la protección especial de las fuentes de agua, ríos, bosques, flora y fauna silvestre.</p> <p>a) Plan para la recuperación y protección del área de reserva forestal y del recurso hídrico del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña de donde se surten los afluentes para los acueductos de Riosucio, parte del occidente de Caldas y municipios del departamento de Risaralda.</p> <p>b) Plan para la descontaminación y recuperación paisajística y ambiental del río Riosucio y quebrada Sipirra.</p> <p>c) Plan para la conservación, intervención y rehabilitación del centro histórico de municipio de Riosucio (patrimonio arquitectónico).</p> <p>d) Plan de movilidad en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont.</p> <p>e) Plan para la construcción del Archivo Histórico Regional, con la participación de la comunidad de historiadores, que permita recuperar y conservar la memoria de la antigua Provincia de Anserma, perteneciente al Gran Cauca, fundada en 1539 por Jorge Robledo en tierras de los caciques Ocuza y Humbrusa, la cual abarcó desde Anserma Nuevo hasta Marmato, y funcionó hasta la creación de los departamentos de Caldas y Valle en 1905.</p> <p>f) Programa de infraestructura en comunidades indígenas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una plazoleta de eventos en la sede tradicional del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, en la comunidad del Salado, donde ancestralmente se congrega la comunidad indígena para el reconocimiento de sus autoridades propias. - Construcción y dotación de casas para adulto mayor indígena en los cuatro resguardos del municipio. - Construcción de la sede del Consejo Regional Indígena de Caldas (Crídec) en el área urbana del municipio de Riosucio Caldas. - Construcción de plazas de mercado en el centro poblado del Resguardo Indígena San Lorenzo y en el Resguardo de Escopetera y Pirza. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la casa comunitaria del Resguardo Indígena Cañamomo Lomapieta -sede del cabildo en Riosucio. - Construcción de la planta de potabilización de agua para el centro poblado de Bonafont Resguardo Indígena Escopetera y Pirza. <p>g) Programa de infraestructura en educación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación y construcción en Riosucio de una Universidad Intercultural, que a partir de los procesos de comunidades indígenas y negras del occidente colombiano, de la tradición folclórica de la zona, y de la interacción con la sociedad mayoritaria, refleje en su dirección y programas los principios sobre diversidad étnica y cultural, Derechos Humanos, ciencia y tecnología, y desarrollo con sostenibilidad ambiental consagrados en la Constitución Política de 1991. - Mantenimiento y ampliación de las instituciones educativas. <p>h) Programas de infraestructura vial, deportiva, cultural, social y para la mujer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pavimentación de las carreteras departamentales Bonafont-Irra y Riosucio-Jardín, necesarias para el enlace del Suroeste Antioqueño y el Occidente de Caldas con la Concesión Pacífico 3. - Integración vial entre los Resguardos Indígenas de Riosucio, mediante la adecuación y mejoramiento de la superficie de rodamiento de las siguientes vías rurales secundarias y terciarias. - Carretera Riosucio – Las Estancias – Lomitas – San Jerónimo-San Lorenzo - Carretera Sipirra – La Iberia – Portachuelo – Piononos - Carretera Bonafont – Pirza – Paneso - Pavimentación de calles en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont. - Construcción y ampliación de andenes que garanticen la seguridad a los peatones y la accesibilidad universal. - Mantenimiento a escenarios deportivos y construcción de la cubierta para los polideportivos de la institución educativa Riosucio e institución educativa San Jerónimo. - Reforzamiento estructural de la Plaza de Mercado, y remodelación de la misma que destaque el valor de la gastronomía local. - Construcción de un Centro de Integración Ciudadana en la zona urbana de Riosucio y en los Resguardos Indígenas. - Reconstrucción de los canales de conducción de los cinco afluentes que hacen su tránsito bajo el casco urbano de Riosucio, cuya antigüedad ha producido hundimiento de casas, de calles, de la terminal de transportes y de un sector de

la Carretera Troncal de Occidente, vía alterna de comunicación entre el centro del país y los puertos de la Costa Atlántica y Pacífica.

- Mantenimiento del parque La Candelaria y remodelación del parque del centro poblado de San Lorenzo y del parque San Sebastián.
- Construcción de un parque en conmemoración a los fundadores del municipio de Riosucio (Caldas).
- Construcción de una pista de patinaje en los alrededores del coliseo municipal.
- Modernización y ampliación del alumbrado público.
- Construcción y dotación de una Escuela de Música.
- Construcción de la Casa de la Mujer en el marco de política pública de Equidad de Género.

Artículo 7. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, podrán celebrarse convenios interadministrativos entre la Nación, el municipio de Riosucio y/o el departamento de Caldas, así como acudir a la cooperación internacional.

Artículo 8. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial.

Del congresista



FELICIANO VALENCIA MEDINA
Senador de la República
Movimiento Alternativo Indígena y Social – MAIS

BIBLIOGRAFÍA

- Abad Salazar, Inés Lucía. *Los Ansermas*, Tesis de grado, Bogotá, Universidad Javeriana, 1955.
- AGN VISITAS-CAU:SC.62.1. D.1 /Anserma, Cartago, Arma, Toro: diligencias de visita a minas (1627). Folios: 1-480 (Visita de Lesmes de Espinosa y Saravia).
- AGN. "Los indios del Supía con algunos de los de Cañamomo sobre haberse introducido estos en las tierras de sus resguardos", en: AGN, "indios de Supía: pleitos por tierras de resguardo" RES-ANT-CAU-TOL: SC.53.1, D.25, págs. 673v, 674r, subrayas fuera del texto.
- Anónimo. "Descripción de la Vega de Supía, Provincia de Popayán". Quito, cerca de 1680. Archivo General de Indias, Sevilla, España. Tomado de la página web del AGL.
- Appelbaum, Nancy. *Dos plazas y una nación, Raza y colonización en Riosucio, Caldas, 1846-1948*. Bogotá, U. del Rosario / U. de los Andes, 2007.
- Boussingault, Juan Bautista [1824]. *Memorias*. Tomo II. Bogotá, Banco de la República, Biblioteca V Centenario, 1994.
- Bueno Rodríguez, Julián, *Historia de Riosucio*, sin fecha, 1977 aprox.
- Calvo de Vanegas, Purificación, *Riosucio*, 1963.
- Cardona Tobón, Alfredo. "La ocupación paisa de los resguardos indígenas del norte caucano", en: *Repertorio Histórico de la Academia Antioqueña de Historia*, Año 109, Núm. 30 (Nueva Etapa), Julio-septiembre de 2015
- Duque Gómez, Luis. Carta (informe de comisión al Departamento de Caldas), 16 de agosto de 1943. Archivo del ICANH, Bogotá.
- Escritura N° 263 de 1903 de la Notaría de Riosucio (Protocoliza pleito entre los pueblos de Lomapieta y La Montaña, 1721-1722).
- García Mejía, Hernando, y otros. "Germán Arciniegas a Otto Morales Benítez", en *VI Encuentro de la Palabra*. Manizales, Biblioteca de Escritores Caldenses, 1990.
- Garner Posada, Álvaro. "Fundación de Riosucio. Un pueblo del siglo XVIII". Cali, agosto de 1999, mimeo, incluido en el CD "Cátedra Riosuceña".
- Garner Posada, Álvaro. "Tras las huellas del padre Bonafont en el Archivo Central del Cauca. Elementos para una nueva visión de la fundación de Riosucio", conferencia, 1994, inédita.
- González Escobar, Luis Fernando. *Ocupación, poblamiento y territorialidades en la Vega de Supía, 1810-1950*. Ministerio de Cultura. Premio de Historia del Departamento de Caldas, 2002.
- González Jaramillo, José Manuel. Transcripción del resumen de la visita de Lesmes de Espinosa y Saravia a la Provincia de Anserma en 1627, de las Ordenanzas de Anserma y de la visita al pueblo de Pirza, tomada del Archivo General de la Nación, inédito, 2013 y 2015.
- Gutiérrez, Rufino. *Monografías*, tomo II, Biblioteca de Historia Nacional, tomo XXXVIII, Bogotá, Imprenta Nacional, 1921.

Comisión Segunda Constitucional Permanente

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY No. 025 DE 2019 SENADO – 275 DE 2018 CÁMARA

"POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN SE VINCULA A LA CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO DE RIOSUCIO, CALDAS, EL MUNICIPIO QUE NACIÓ AL MISMO TIEMPO QUE LA REPÚBLICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

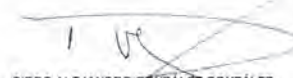
- Palomino Pacheco, Enrique. "Mi delirio sobre el Ingrumá". Obra "Laureada con violeta de oro en los Juegos Florales del primer Centenario de la fundación de Riosucio y la batalla de Boyacá. A la memoria del Pbro. Dr. José Bonifacio Bonafont, verdadero apóstol de Cristo, heraldo de la civilización y fundador de la Ciudad del Ingrumá" (Folleto, 1919, cortesía de don Oscar Velasco García).
- Robledo, Jorge. "Descripción de los pueblos de la provincia de Anserma" [ca. 1543], en: Hermes Tovar Pinzón. *Relaciones y visitas a los Andes, siglo XVI*. Bogotá, Instituto de Cultura Hispánica, 1993.

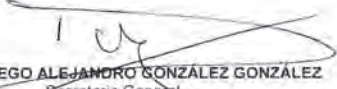
Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración del Bicentenario del municipio de Riosucio, en el departamento de Caldas, fundado el 7 de agosto de 1819, el mismo día y con los mismos ideales de la Batalla de Boyacá que le dio la libertad a Colombia, por lo que ha sido llamado "La Imagen de la República".

Artículo 2. Declaratoria del municipio de Riosucio (Caldas). Declárase al municipio de Riosucio (Caldas) Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación, como el primer municipio creado en la naciente República de Colombia y por sus tempranas experiencias de convivencia en medio de la diversidad étnica, mestiza, campesina y cultural.

Artículo 3. Autorización. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con la Constitución Política y de la legislación vigente, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales necesarias para ejecutar las disposiciones contenidas en la presente ley, mediante EL PLAN BICENTENARIO DE RIOSUCIO.

Artículo 4. Fundamentación de los planes. Los planes y programas que se establecen en la presente ley, y frente a los cuales el Gobierno nacional tiene autorización para incluir en las próximas vigencias presupuestales, tendrán fundamentación técnica en las secretarías de planeación del departamento de Caldas y del municipio de Riosucio para que guarden coherencia con los planes de desarrollo. Igualmente, las entidades públicas del Gobierno nacional encargadas de proteger y promover el patrimonio cultural, social, étnico y económico

<p>concurrirán para promover, proteger, conservar, restaurar, divulgar, desarrollar y cofinanciar todas aquellas actividades que enaltezcan al municipio de Riosucio, Caldas.</p> <p>Parágrafo. Las obras, planes, programas y proyectos en el desarrollo de la presente ley se concertarán previamente con las autoridades Indígenas, cuando estas se ejecuten dentro de los territorios indígenas.</p> <p>Artículo 5. Planes y programas. El Gobierno nacional está autorizado para incluir dentro de las próximas apropiaciones presupuestales los siguientes planes y programas para la protección especial de las fuentes de agua, ríos, bosques, flora y fauna silvestre.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Plan para la recuperación y protección del área de reserva forestal y del recurso hídrico del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña de donde se surten los afluentes para los acueductos de Riosucio, parte del occidente de Caldas y municipios del departamento de Risaralda. b) Plan para la descontaminación y recuperación paisajística y ambiental del río Riosucio y quebrada Sipirra. c) Plan para la conservación, intervención y rehabilitación del centro histórico de municipio de Riosucio (patrimonio arquitectónico). d) Plan de movilidad en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont. e) Plan para la construcción del Archivo Histórico Regional, con la participación de la comunidad de historiadores, que permita recuperar y conservar la memoria de la antigua Provincia de Anserma, perteneciente al Gran Cauca, fundada en 1539 por Jorge Robledo en tierras de los caciques Ocuca y Humbruzá, la cual abarcó desde Anserma Nuevo hasta Marmato, y funcionó hasta la creación de los departamentos de Caldas y Valle en 1905. f) Programa de infraestructura en comunidades indígenas: <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una plazoleta de eventos en la sede tradicional del Resguardo Indígena Nuestra Señora Candelaria de la Montaña, en la 	<p>comunidad del Salado, donde ancestralmente se congrega la comunidad indígena para el reconocimiento de sus autoridades propias.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción y dotación de casas para adulto mayor indígena en los cuatro resguardos del municipio. - Construcción de la sede del Consejo Regional Indígena de Caldas (Cridec) en el área urbana del municipio de Riosucio Caldas. - Construcción de plazas de mercado en el centro poblado del Resguardo Indígena San Lorenzo y en el Resguardo de Escopetera y Pirza. - Construcción de la casa comunitaria del Resguardo Indígena Cañamomo Lomapieta -sede del cabildo en Riosucio. - Construcción de la planta de potabilización de agua para el centro poblado de Bonafont Resguardo Indígena Escopetera y Pirza. <p>g) Programa de infraestructura en educación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación y construcción en Riosucio de una Universidad Intercultural, que a partir de los procesos de comunidades indígenas y negras del occidente colombiano, de la tradición folclórica de la zona, y de la interacción con la sociedad mayoritaria, refleje en su dirección y programas los principios sobre diversidad étnica y cultural, Derechos Humanos, ciencia y tecnología, y desarrollo con sostenibilidad ambiental consagrados en la Constitución Política de 1991. - Mantenimiento y ampliación de las instituciones educativas. <p>h) Programas de infraestructura vial, deportiva, cultural, social y para la mujer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pavimentación de las carreteras departamentales Bonafont-Irra y Riosucio-Jardín, necesarias para el enlace del Suroeste Antioqueño y el Occidente de Caldas con la Concesión Pacífico 3. - Integración vial entre los Resguardos Indígenas de Riosucio, mediante la adecuación y mejoramiento de la superficie de rodamiento de las siguientes vías rurales secundarias y terciarias. - Carretera Riosucio – Las Estancias – Lomitas – San Jerónimo-San Lorenzo - Carretera Sipirra – La Iberia – Portachuelo – Piononos - Carretera Bonafont – Pirza – Paneso - Pavimentación de calles en el casco urbano y centros poblados de San Lorenzo y Bonafont. - Construcción y ampliación de andenes que garanticen la seguridad a los peatones y la accesibilidad universal.
<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento a escenarios deportivos y construcción de la cubierta para los polideportivos de la institución educativa Riosucio e institución educativa San Jerónimo. - Reforzamiento estructural de la Plaza de Mercado, y remodelación de la misma que destaque el valor de la gastronomía local. - Construcción de un Centro de Integración Ciudadana en la zona urbana de Riosucio y en los Resguardos Indígenas. - Reconstrucción de los canales de conducción de los cinco afluentes que hacen su tránsito bajo el casco urbano de Riosucio, cuya antigüedad ha producido hundimiento de casas, de calles, de la terminal de transportes y de un sector de la Carretera Troncal de Occidente, vía alterna de comunicación entre el centro del país y los puertos de la Costa Atlántica y Pacífica. - Mantenimiento del parque La Candelaria y remodelación del parque del centro poblado de San Lorenzo y del parque San Sebastián. - Construcción de un parque en conmemoración a los fundadores del municipio de Riosucio (Caldas). - Construcción de una pista de patinaje en los alrededores del coliseo municipal. - Modernización y ampliación del alumbrado público. - Construcción y dotación de una Escuela de Música. - Construcción de la Casa de la Mujer en el marco de política pública de Equidad de Género. <p>Artículo 6. Monumentos. Además de las obras y acciones que implica esta declaratoria, se autoriza al Gobierno nacional para disponer las correspondientes apropiaciones presupuestales para que la Nación le rinda un homenaje en el Distrito Capital al municipio de Riosucio, mediante el montaje de una exposición temática en el Museo Nacional de Colombia y levantará en el municipio de Riosucio un conjunto escultórico que destaque el surgimiento del municipio en simultaneidad con la Batalla de Boyacá, para significar que más allá de los hechos militares, la Guerra de Independencia y la creación de la República tuvieron importantes consecuencias sociales periferia del país, como la singular fundación del pueblo de Riosucio, que hizo posible la convivencia de varias etnias y culturas en un mismo territorio.</p> <p>Artículo 7. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, podrán celebrarse convenios interadministrativos entre la Nación, el municipio de Riosucio y/o el departamento de Caldas, así como acudir a la cooperación internacional.</p>	<p>Artículo 8. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial.</p> <p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria No Presencial (virtual) de la Comisión Segunda del Senado de la República del día nueve (09) de junio del año dos mil veinte (2020), según consta en el Acta No. 02 de Sesión No Presencial (virtual), de esa fecha, de acuerdo a la Resolución 181 del 10 de abril de 2020 "Por la cual se adoptan medidas que garanticen el desarrollo de sesiones no presenciales en el Senado de la República, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Gobierno Nacional. Para no interrumpir el normal funcionamiento de la Rama Legislativa", expedida por la Mesa Directiva del Senado.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>JOSÉ LUIS PÉREZ DYUELA Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p> </div>

<p style="text-align: center;">Comisión Segunda Constitucional Permanente</p> <p>Bogotá, D.C., Junio 10 de 2020</p> <p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR EL HONORABLE SENADOR FELICIANO VALENCIA MEDINA, AL PROYECTO DE LEY 025 DE 2018 SENADO – 275 DE 2018 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN SE VINCULA A LA CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO DE RIOSUCIO, CALDAS, EL MUNICIPIO QUE NACIÓ AL MISMO TIEMPO QUE LA REPÚBLICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p> <p>JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p> <p>JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p> <p style="text-align: center;"> DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA - 027 DE 2019 SENADO <i>por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.</i></p> <p>Bogotá D.C., 11 de Junio de 2020</p> <p>Doctor LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Presidente Senado de la República Ciudad</p> <p>Asunto: Radicación de informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley N° 284 de 2018 CÁMARA - 027 de 2019 SENADO, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO".</p> <p>Respetado Presidente,</p> <p>Con el objetivo de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, rindo informe de ponencia para segundo debate en la Plenaria del Senado de la República al Proyecto de Ley N°. 284 de 2018 CÁMARA - 027 de 2019 SENADO, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO".</p> <p>I. Trámite del Proyecto de Ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Esta iniciativa fue radicada el día 28 de noviembre de 2018 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes por el Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros. ✓ El día 21 de mayo de 2019 fue discutido y aprobado en primer debate este proyecto de ley en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, cuyos ponentes designados fueron los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro y Rodrigo Arturo Rojas Lara. ✓ El día 18 de junio de 2019 la Plenaria de la Cámara de Representantes discutió y aprobó en segundo debate esta iniciativa, cuyos ponentes designados fueron los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro y Rodrigo Arturo Rojas Lara.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ El día 03 de diciembre de 2019 fue discutido y aprobado en primer debate este proyecto de ley en la Comisión Sexta del Senado de la República, cuyo ponente designado fue el Honorable Senador Horacio José Serpa Moncada. ✓ El día 19 de diciembre se lleva a cabo una reunión organizada por la Comisión Sexta de Senado y el Senador ponente Horacio José Serpa Moncada, con el fin de escuchar las observaciones al respecto por parte del Gobierno Nacional, en cabeza de la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De igual manera, asistieron diferentes representantes y agremiaciones del sector como los Organismos de Apoyo al Tránsito. ✓ El día viernes 22 de mayo de 2020 a las 9:00am, se llevó a cabo una reunión organizada por el Senador ponente Horacio José Serpa Moncada, con el fin de escuchar las observaciones al respecto del Proyecto de Ley por parte del Gobierno Nacional en cabeza de la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. También asistieron diferentes actores, representantes y agremiaciones del sector, entre ellos, los Organismos de Apoyo al Tránsito. ✓ El día jueves 4 de junio, el ponente del proyecto llevó a cabo una audiencia pública en la que participaron aproximadamente unas 90 personas representantes y actores del sector, gremios, empresarios, Organismos de Apoyo, entre otros, así como también el gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, la Agencia de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte. ✓ El día 8 de junio se lleva a cabo una mesa técnica a la que asistieron el ponente, el autor y el gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, la Agencia de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, con el fin de recoger las observaciones, inquietudes y aportes de las partes al proyecto de ley, con el firme propósito de presentar un proyecto de ley consolidado, nutrido y con las visiones de todos los sectores vinculados e involucrados. Permitiendo agregar elementos al proyecto de ley en su articulado. <p>II. Objetivos del Proyecto de Ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El objetivo central de la presente iniciativa es la de salvar vidas y evitar lesionados como consecuencia de los siniestros de tránsito, a través de un conjunto de medidas que garantice a la mayor cantidad de actores viales un marco de conductas adecuadas en materia de seguridad vial conforme a los mandatos legales vigentes. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Complementar las políticas, programas, planes y proyectos que existen en el país, destinados a mejorar la seguridad vial al igual que formar mejor a los ciudadanos en las normas y comportamientos que deben tener, sin importar su medio de desplazamiento. 3. Conminar a los diferentes actores y usuarios de la vía para que desde temprana edad se acceda a una verdadera formación en hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. 4. Determinación de órbitas, competencias, responsabilidades, obligaciones y fechas límite para cumplirlas, así como determinar la sanción para quien incumpla el mandato legal respecto a la seguridad vial. 5. Se imponen plazos perentorios para que las instituciones educativas inicien la formación desde temprana edad, en la etapa escolar, para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de uso cotidiano de la vía. 6. El presente proyecto incluye a la población más vulnerable y modifica varias leyes para promover que sean sujetos de la formación en seguridad vial la mayor cantidad de usuarios de la vía. <p>III. Problemáticas a tratar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los nacionales colombianos, hasta la presente generación, adolecen de formación que oriente en la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública. 2. La capacitación dada a los conductores es deficiente, debido a que en su proceso en los Centros de Enseñanza Automovilística las materias relacionadas con seguridad vial no son prioritarias del pensum reglamentado por el Estado. 3. En seguridad vial no existe un modelo educativo aplicable, como tampoco se ha desarrollado el material didáctico necesario para que se puedan impartir las capacitaciones. 4. La Ley 1503 de 2011 planteó soluciones a la situación conforme a la problemática de su periodo, pero hoy en día sus vacíos la acercan a la obsolescencia. 5. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad.

6. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) están en cabeza de los Organismos de Tránsito, quienes no estaban preparados (logística/técnicamente) para la atención de esta responsabilidad.
7. No existen términos perentorios en las obligaciones impuestas, ni sanciones que incentiven el cumplimiento del mandato legal.
8. Actualmente existen un sinnúmero de actores en las vías que cumplen funciones laborales y que sus empleadores y negocios no desarrollan ningún tipo de implementación de PESV, en razón de que no existe un mandato legal para transmitir la información requerida para que estos actores generen hábitos en su comportamiento cuyo resultado sea la aplicación de conductas seguras en las vías.

IV. Problemas de accidentalidad:

De acuerdo a las trágicas estadísticas de morbilidad que presenta el Instituto Nacional de Medicina Legal, una de las mayores causas de muertes en Colombia son los siniestros de tránsito. De hecho, tan solo durante los últimos 15 años han muerto en Colombia unas 100 mil personas en esta clase de eventos¹.

En 2017, casi 20 colombianos murieron y más de 100 sufrieron lesiones a diario en accidentes de tránsito². Peor aún, las medidas tomadas en los últimos años no parecen estar teniendo un buen resultado y desde la expedición de la Ley 1503 de 2011, tanto los casos totales como las tasas de muertes en accidentes de tránsito han tenido una tendencia alcista adicional al dolor y los impactos emocionales que generan los siniestros de tránsito. Estos incidentes son una de las mayores afectaciones a nuestro sistema de salud, por las desbordadas cifras que se generan en la atención a víctimas que sobreviven, teniendo en consideración el altísimo costo de atención de los lesionados e incapacitados que arrojan los referidos siniestros. Así, "tan solo en 2017, según el ministerio de salud, se generaron gastos superiores a los 250 mil millones de pesos para la atención en salud de los accidentes viales"³. Por otro lado, los grandes afectados de estos eventos suelen ser actores vulnerables, como ciclistas o peatones.

V. Justificación:

¹ Medicina legal (2018). *Respuesta a derecho de petición*.
² Medicina Legal (2018, mayo). *Forensis 2017: Datos para la Vida*. Vol. 19, No. 1.
³ Ministerio de Salud (2018, septiembre 20). *La seguridad vial es un asunto vital de salud pública*. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/La-seguridad-vial-es-un-asunto-vital-de-salud-publica.aspx>

En desarrollo de los mandatos constitucionales (particularmente los artículos 2, 24 y 82 en relación con la vida y la movilidad de los colombianos), se han promulgado las siguientes leyes:

Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, autoridades de tránsito, vehículos y demás actores en las vías.

Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Pretende "definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, despertar e incentivar en los nacionales colombianos el espíritu de responsabilidad frente a su manera de actuar y comportarse en la vía.

Ley 1702 de 2014, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Se designa a esta entidad como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional cuya responsabilidad es coordinar e "implementar el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno". La misión de la ANSV es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Decreto-Ley 2106 de 2019, conocida como "Ley antitrámites", por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. En su artículo 110, replantea aspectos técnicos y normativos de la concepción originaria de la obligación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que si bien, establece esquemas de estructuración en función de la misionalidad y el tamaño de las empresas, y lineamientos que permite condiciones para diseñar e implementar los PESV, esta no es suficiente y se queda corta con respecto a la especificidad de los contenidos, la exigencia y el universo de sujetos en el cumplimiento de los PESV.

Con fundamento en lo anterior, en ejercicio de las atribuciones constitucionales, le corresponde al legislador señalar los derechos y deberes, las obligaciones y prohibiciones de los usuarios de las vías y, por tanto, que es de su resorte introducirle modificaciones, adiciones y ajustes, para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

El Instituto Nacional de Medicina Legal tiene evidencia que demuestra que la mayor causa de muertes en Colombia, desde hace por lo menos 10 años, son las víctimas de

los siniestros de tránsito, que en varias ocasiones han estado por encima del número de víctimas del conflicto armado.

Estudios realizados en varios países, incluyendo Colombia, sugieren que es posible reducir drásticamente las macabras estadísticas teniendo en consideración que la mayoría de los siniestros suceden porque los usuarios de las vías no contamos con la formación y capacitación necesarias desde temprana edad, que generen hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Para poder medir realmente el impacto de la referida ley se debió obtener y revisar las estadísticas que reposan en manos de las entidades estatales que tienen injerencia en la materia desde el punto estadístico, de seguridad vial, reglamentario o de vigilancia y control.

ESTADÍSTICAS DE MUERTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO – AÑOS 2002 – 2017		
AÑO	MUERTES	PROMEDIO
2002	6.063	5.669
2003	5.632	
2004	5.483	
2005	5.418	
2006	5.486	
2007	5.642	6.615
2008	5.670	
2009	5.796	
2010	5.704	
2011	5.792	
2012	6.152	
2013	6.219	
2014	6.402	
2015	6.884	
2016	7.280	
2017	6.754	
2018	7.408	

Fuente: Medicina Legal. 2018.

Entre las causas de los altos índices de morbilidad asociados a los siniestros de tránsito son, se pueden identificar las siguientes:

- Escasa formación para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública.
- Los "conductores antiguos" no recibieron la capacitación necesaria de comportamiento en la vía debido a que en su proceso de capacitación en los

Centros de Enseñanza Automovilística, las materias relacionadas con seguridad vial no formaban parte del pensum reglamentado por el Estado.

- La capacitación que reciben los "nuevos conductores" no es la más adecuada en el componente de protección de la vida.
- Los Planes de Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad.
- Otro problema que gira en torno a los Organismos de Tránsito es que el referido mandato legal les entregó, aparte de aprobación del PESV, la responsabilidad de vigilar la implementación de los mismos en su jurisdicción. Para las empresas de servicio público la norma definió a la Superintendencia de Puertos y Transporte para la inspección, vigilancia y control de esos planes específicamente donde evidenciamos que no es pertinente esta división de competencia porque diluye la aplicación del mandato legal toda vez que no todos los organismos cuentan con personal suficiente y, menos aún, competente para desarrollar esta actividad de alto requerimiento técnico.

Por otro lado, siguen preocupando los casos de siniestros en Colombia, que arrojan para el año 2019 las siguientes cifras.

FALLECIDOS – ACTOR VIAL	2019
Usuario de moto	3.455
Peatón	1.660
Usuario de vehículo individual	555
Usuario de bicicleta	415
Usuario transporte de pasajeros	101
Otros	448
TOTAL	6.634

Fuente: ANSV

LESIONADOS – ACTOR VIAL	2019
Usuario de moto	19.277
Peatón	6.940
Usuario de vehículo individual	2.869
Usuario de bicicleta	2.699
Usuario transporte de pasajeros	2.445
Otros	255
TOTAL	34.485

Fuentes: ANSV

La ANSV en sus boletines estadísticos comparativos de enero y febrero de 2020, destaca lo siguiente: "Los siniestros viales en Colombia dejaron solo en el mes de enero, 478 personas fallecidas y 1.361 lesionadas. Por su parte, en los dos primeros meses del año 2020, ya la cifra de fallecidos por siniestros viales ascendió a 1.008 personas, mientras que las personas lesionadas fueron 3.676. Un incremento en la cifra de fallecidos del 47.4% de enero a febrero, y de lesionados, un incremento del 37% en el mismo periodo.

VI. Pliego de modificaciones

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 1º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no</p>	<p>CAPÍTULO I Disposiciones Generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p> <p>Artículo 1º. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV.</p>	<p>Se incluye una división del articulado por capítulos.</p> <p>Del texto aprobado en primer debate en Senado, se eliminaron para los artículos 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 en la ponencia para segundo debate en Senado, como resultado de mesas técnicas trabajadas con el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>En este artículo 1º modificado, se atiende a los comentarios respecto a la garantía de conservar el espíritu del Decreto-Ley Antitrámites para que los PESV no requieran revisión como trámite que desincentiva la competitividad del sector.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad personal a peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.</p> <p>Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustados en lo que se requiera. Estos Planes PESV, desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido: los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se</p>	<p>Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto –Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>pretende reducir o alcanzar.</p> <p>A.- Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:</p> <p>1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial. La ANSV determinará los programas, tiempos e indicadores mínimos que se deben aplicar.</p> <p>2. Compromiso del personal que integra la entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.</p> <p>3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.</p> <p>B.- Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:</p> <p>1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.</p> <p>2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito debidamente ejecutoriadas.</p> <p>4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial. Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.</p> <p>Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.</p>		
<p>Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en</p>	<p>Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán</p>	<p>Se modificó el artículo 10 aprobado en primer debate en Senado en lo relacionado con los programas pedagógicos en los planes estratégicos de seguridad vial.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:</p> <p>1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.</p> <p>2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o</p>	<p>e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST.</p> <p>Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.</p>	

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan a los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, ciclistas, peatones, patinadores o similares. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>importar el número de vehículos o conductores.</p> <p>Parágrafo 1º. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro. Para la adopción de los PESV la agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.</p> <p>Parágrafo 2º. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>Parágrafo 3º En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.</p> <p>Parágrafo 4º. Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativo de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.</p> <p>Parágrafo 5º. Los que presten el servicio transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.</p> <p>Parágrafo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido.</p>		
<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones</p>	<p>Se modificó el artículo 6° aprobado en primer debate en Senado y quedó en el 3° de la ponencia para segundo debate.</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Para poder continuar</p>	<p>tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p> <p>Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de</p>	

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado, estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica.</p> <p>Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que</p>	<p>Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial".		
<p>Artículo 4º. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos</p>	<p>Artículo 4º. Campañas informativas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará campañas de difusión e información a los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, las redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación.</p>	<p>Se modificó el artículo 10º aprobado en primer debate en Senado y quedó en el 4º de la ponencia para segundo debate.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo: Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG - SST).</p>		
<p>Artículo 5º.</p>	<p>Artículo 5º.</p>	<p>En la ponencia para segundo</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a</p>	<p>Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.</p> <p>Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que en sus respectivas entidades, sean los</p>	<p>debate se incluyó un artículo sobre el reconocimiento en seguridad vial.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>obtener o recategorizar la licencia de conducción.</p>	<p>encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores propuestos.</p>	
<p>Artículo 6º. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.</p>	<p>Artículo 6º. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. En los eventos en que se ponga en riesgo o se produzca daño a los consumidores de bienes y servicios, será de aplicación el Estatuto del Consumidor, por parte de la autoridad competente. Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley</p>	<p>En la ponencia para segundo debate en Senado se incluyó un artículo para permitir que el incumplimiento de las disposiciones relacionadas con el diseño e implementación de los PESV esté sujeto a sanciones establecidas en la Ley 336 de 1996 y la Ley 1562 de 2012.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.</p>	<p>1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.</p>	
<p>Artículo 7º. Régimen de Transición. Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de</p>	<p>Artículo 7º. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan</p>	<p>Se incluyeron disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p> <p>Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habitación de los organismo de apoyo o las autoridades de tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá en operación el registro de conductores de transporte individual, que tendrá como función validar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad social en favor de los conductores de este servicio, la expedición de la tarjeta de servicio, que además contará con las interfaces necesarias a las</p>	<p>Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.</p> <p>El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>diferentes plataformas, para garantizar el cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias para la prestación del servicio, además verificará el estado de los vehículos respecto de los indicadores de calidad y comodidad que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los cuales harán parte de las variables de determinación de la tarifa.</p> <p>Parágrafo 1°. El registro se pondrá en operación, con el pago que realicen las empresas y plataformas que deberán interconectarse con el sistema y en ningún momento por los conductores, de acuerdo con las tarifas que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial, conforme al análisis de los costos que la Agencia determine a través del correspondiente estudio, que serán distribuidos entre la cantidad de registros realizados anualmente, en el</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>primer año se hará una proyección utilizando la información contenida en el registro único nacional de tránsito y en los demás estudios que realice la agencia para determinar la cantidad de tarjetas de servicio que se expiden en la actualidad.</p>		
<p>Artículo 8º. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno</p>	<p>CAPÍTULO II Sanciones. Artículo 8º. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito serán las siguientes: a) Amonestación escrita. b) Multa. c) Intervención operativa.</p>	<p>Se incluyó un capítulo de sanciones que reemplazó el artículo 12º del texto aprobado en primer debate en Senado.</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>en su especialidad.</p> <p>Parágrafo 1º. Las autoridades de seguridad vial podrán determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p> <p>Parágrafo 2º. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>Parágrafo 3º. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán mantener los Centros de Reconocimiento de</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado, gozará de reserva legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.</p> <p>Parágrafo 4º. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>Artículo 9º. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones, necesarias para la obtención de la licencia de conducción, que emiten los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito, son documentos públicos que se expiden de manera virtual ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito.</p> <p>Las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT, o ante quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga, especificando que se tratan de</p>	<p>Artículo 9º. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán obtenerse surtiendo el procedimiento completo a través Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.</p> <p>La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.</p> <p>Los certificados de la revisión técnico-mecánica que desarrollan los centros de diagnóstico automotor y los cursos sobre normas de tránsito de conductores infractores a las normas de tránsito, que dictan los Organismos de Tránsito o los Centros Integrales de</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Atención, para acceder al descuento de que trata el artículo el 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se realice la revisión o el curso sobre normas de tránsito. La validez de los certificados expedidos por los organismos que dictan cursos sobre normas de tránsito a los infractores estará condicionada al convenio de operación que deben suscribir con la casa cárcel más cercana al sitio donde se dictan tales cursos. Los cursos sobre normas de tránsito solo sólo podrán ser dictados por los Organismos de Tránsito o los Centro Integrales de Atención que cumplan los requisitos exigidos por la reglamentación para su habilitación.</p>		
<p>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con</p>	<p>Artículo 10º. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito que ha incurrido en</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>cargo a los recursos percibidos, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.</p> <p>Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y</p>	<p>alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12º de esta Ley.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>deberes ante los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.</p>		
<p>Artículo 11. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p> <p>Las Alcaldías Distritales o Municipales vigilarán y controlarán la implementación de</p>	<p>Artículo 11º. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:</p> <p>a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito;</p> <p>b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados;</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las Alcaldías Distritales y Municipales para que estas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente ley.</p> <p>Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo</p>	<p>c) Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>dispuesto por la ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.</p>		
<p>Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:</p> <p>1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.</p> <p>2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas,</p>	<p>Artículo 12º. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:</p> <p>a). No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría.</p> <p>b) No suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios.</p> <p>c) Alterar las tarifas legalmente establecidas</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.</p> <p>3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.</p> <p>4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el</p>	<p>por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;</p> <p>d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos;</p> <p>e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas;</p> <p>f) Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.</p>	

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>incumplimiento.</p> <p>5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.</p> <p>6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.</p> <p>7. Suspensión de la habilitación por un</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>período de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).</p> <p>Cuando los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito sean objeto de un proceso administrativo sancionatorio por presuntos incumplimientos que no estén asociados directamente con la evaluación objeto de la certificación, la suspensión por primera vez será de un (1) mes, por segunda vez de tres (3) meses, por tercera vez de seis (6) meses y por cuarta vez de</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>cancelación de la habilitación. En todo caso, cuando la Superintendencia de Transporte emita una sanción y esta quede en firme, el organismo de apoyo a la autoridad de tránsito deberá suspender en forma inmediata su actividad y el Ministerio de Transporte a través del RUNT y la Superintendencia de Transporte a través del SICOV, velarán por el efectivo cumplimiento de la sanción por parte del organismo de apoyo a la autoridad de tránsito.</p> <p>8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.</p> <p>Parágrafo 1°. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:</p> <p>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</p> <p>2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.</p> <p>3. Será falta gravísima para el funcionario que ordene, autorice, o facilite de cualquier manera que se dicten cursos sobre normas de tránsito sin el lleno de requisitos aquí previstos o en el reglamento.</p> <p>Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del Esquema micro,</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículos.</p> <p>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción; 2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; 4. La persistencia en la conducta infractora; 5. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial; 6. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes; 7. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando 		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;</p> <p>8. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;</p> <p>9. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.</p> <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <p>1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público serán a favor de la Superintendencia de Transporte.</p>		

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta secretaría.</p>		
<p>Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.</p> <p>Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>La Agencia implementará</p>	<p>Artículo 13°. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11°. y 12° de la presente Ley, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:</p> <p>a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;</p> <p>b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados;</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial. Los sujetos inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.</p> <p>Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.</p> <p>La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos que trata el presente artículo.</p>	<p>c) Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.</p>	
<p>Artículo 14.</p>	<p>Artículo 14º.</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
<p>Obligación de los PESV como requisito para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial.</p>	<p>Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.</p>	
<p>Artículo 15. Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y cursos sobre normas de tránsito establecidas en normas legales, serán responsabilidad de la</p>	<p>Artículo 15°. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c). del artículo 13 de esta Ley. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.</p> <p>La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los sistemas de vigilancia y control de la Superintendencia.</p> <p>La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios</p> <p>Parágrafo 1. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los</p>	<p>ordenará el archivo de las diligencias según el caso.</p>	

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación y el mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que fijará anualmente la Superintendencia de Transporte, conforme al estudio de los costos de inversión, mantenimiento, mejoramiento, administración, imprevistos y operación, distribuidos entre los trámites anuales esperados. En el primer año se hará una proyección utilizando la información histórica.</p> <p>Hasta tanto sea autorizada la alianza públicoprivada o licitación pública, el sistema continuará</p>		

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio; de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.</p> <p>En todo caso, será el usuario o el infractor, quien pagará el costo de dichas herramientas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo 2. Se reconocerán las iniciativas de autorregulación que promuevan las entidades gremiales con miras a fomentar la debida competencia y cumplimiento de la ley, por parte de los organismos de apoyo al tránsito y organismos de tránsito que ofrezcan los mismos servicios de aquellos.</p>		
<p>Artículo 16. Modifíquese el artículo 53 de la ley</p>	<p>Artículo 16º. Recursos. Contra los actos administrativos que</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>769 de 2002, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 53. Centros de diagnóstico automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en los centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el ministerio de transporte y ministerio de ambiente y desarrollo sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.</p> <p>Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes serán consignados en un certificado cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo</p>	<p>impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.</p> <p>Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.</p> <p>Los dineros que recaude la Superintendencia de Puertos y Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.</p>	

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
<p>automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito.</p> <p>El certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y el seguro obligatorio serán requisitos indispensables para la circulación del vehículo.</p> <p>Parágrafo. Quien no porte dichos documentos incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.</p>		
<p>Artículo 17. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 17º. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado.</p>	<p>Artículo nuevo.</p>
	<p>Artículo 18º. Acción de repetición. El organismo de tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
	<p>los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.</p>	
	<p>Artículo 19º. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.</p>	<p>Artículo nuevo.</p>
	<p>Artículo 20º. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
	<p>Artículo 21°. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto – Ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la</p>	<p>Artículo nuevo.</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
	licencia de tránsito vigente.	
	<p>Artículo 22°. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.</p>	Cambió la numeración.
	<p>Artículo 23°. Adicionase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo.- Los cursos a los infractores de las</p>	<p>Artículo nuevo.</p> <p>Se incluyeron disposiciones especiales en materia de cursos a infractores de las normas de tránsito, que dictan los centros integrales de atención, los organismos de tránsito y las</p>

<p>ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S</p>	<p>COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN</p>
	<p>normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante en sistema del Registro Nacional de Tránsito - RUNT para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas</p>	<p>escuelas de enseñanza automovilística, estos últimos según el Decreto Ley 2106 de 2019.</p> <p>Los diez años de operación del sistema de cursos a infractores de normas de tránsito, han demostrado que en las ciudades donde operan centros integrales de atención (CIA) con la casa cárcel “más cercana” y ésta es la única de la zona, no se presentan fenómenos de “venta” o “expedición” de certificados para obtener descuentos en las multas, en algunos casos excediendo su capacidad instalada física.</p> <p>El informe rendido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, por parte de la Seccional de Investigación Criminal DITRA del Ministerio de Transporte (oficio S-2020-008594/ DITRA-GICRI 1.10 de junio 5 de 2020), recomienda precisamente que para evitar actos delictivos “... se fortalezca la figura de la casa cárcel que se encuentra ligada a este actor, con el fin de que se coadyuve al control...”; y sugiere también que los organismos de tránsito deben igualmente respetar los mismos requisitos exigidos para dictar cursos.</p> <p>Estas circunstancias señalan la importancia de unificar criterios legales para la operación del sistema, controlando la capacidad instalada física del organismo, como sí sucede con los otros servicios de revisión</p>

ARTICULADO APROBADO EN TERCER DEBATE PL 284/18C, 027/19S	ARTICULADO PROPUESTO PARA CUARTO DEBATE PL 284/18C, 027/19S	COMENTARIO/MODIFICACIÓN/ JUSTIFICACIÓN
	<p>por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial se exigirá que los citados organismos tengan un convenio suscrito y vigente con la casa cárcel más cercana autorizada por el Instituto Nacional Penitenciario –INPEC., y cumplan los mismos requisitos de operación.</p>	<p>técnico mecánica, exámenes médicos y de capacitación a futuros conductores.</p> <p>Adicionalmente se incluye la posibilidad de realizar cursos virtuales a los infractores, bajo los mismos parámetros, con plena identificación biométrica en la forma que establezca el Ministerio de Transporte. Atendiendo también los llamados del Gobierno Nacional a preservar el aislamiento físico de los ciudadanos para preservar la vida.</p>
	<p>Artículo 24°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Cambió la numeración.</p>

VII. Proposición

En cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, con fundamento en las razones expuestas y con el pliego de modificaciones consignado en la presente, rindo informe de ponencia positiva a este Proyecto de Ley. En consecuencia, solicito de manera respetuosa a los Honorables Senadores de la República, se surta el segundo debate en la Plenaria del Senado del Proyecto de Ley Nº 284 de 2018 Cámara - 027 de 2019 Senado "Por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito", con las modificaciones propuestas en el articulado.

Firma el Honorable Senador,

HORACIO JOSÉ SERPA

HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DEL SENADO

PROYECTO DE LEY Nº 284 DE 2018 CÁMARA - 027 DE 2019 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO"

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Artículo 1°. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto – Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST.

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

Artículo 4°. Campañas informativas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará campañas de difusión e información a los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, las redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación.

Artículo 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que en sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores propuestos.

Artículo 6°. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. En los eventos en que se ponga en riesgo o se produzca daño a los consumidores de bienes y servicios, será de aplicación el Estatuto del Consumidor, por parte de la autoridad competente.

Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7°. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.

El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.

CAPÍTULO II Sanciones.

Artículo 8°. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito serán las siguientes:

- Amonestación escrita.
- Multa.
- Intervención operativa.

Artículo 9°. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

Artículo 10°. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12° de esta Ley.

Artículo 11°. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

- Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito.
- Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados.
- Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.

Artículo 12°. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

- No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría.
- No suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios.
- Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes.
- Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos.
- Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas.
- Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.

Artículo 13°. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de

tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11° y 12° de la presente Ley, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:

- Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
- Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados.
- Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.

Artículo 14°. Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Artículo 15°. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c) del artículo 13 de esta Ley. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.

Artículo 16°. Recursos. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.

Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.

Los dineros que recaude la Superintendencia de Puertos y Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.

Artículo 17º. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado.

Artículo 18º. Acción de repetición. El organismo de tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.

Artículo 19º. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

Artículo 20º. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

Artículo 21º. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto – Ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.

Artículo 22º. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas

a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.

Artículo 23º. Adiciónase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo.- Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.

Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante en sistema del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial se exigirá que los citados organismos tengan un convenio suscrito y vigente con la casa cárcel más cercana autorizada por el Instituto Nacional Penitenciario -INPEC, y cumplan los mismos requisitos de operación.

Artículo 24º. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Firma el Honorable Senador,

HORACIO JOSÉ SERPA

HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Ponente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 3 DE DICIEMBRE DE 2019, DEL PROYECTO DE LEY No. 284 de 2018 CÁMARA, No. 027 de 2019 SENADO

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA LA LEY 1503 DE 2011 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN SEGURIDAD VIAL Y TRÁNSITO”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad personal a peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustados en lo que se requiera. Estos Planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido: los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.

A.- Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:

1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial. La ANSV determinara los programas, tiempos e indicadores mínimos que se deben aplicar.
2. Compromiso del personal que integra la entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el

cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.

3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.

B.- Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:

1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito debidamente ejecutoriadas.
4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.

Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.

Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:

1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.

2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan a los peatones y ciclistas de su entidad.

3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, ciclistas, peatones, patinadores o similares. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.
4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.

Parágrafo 1: La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro. Para la adopción de los PESV la agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.

Parágrafo 2: Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.

Parágrafo 3: En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.

Parágrafo 4: Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativo de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.

Parágrafo 5: Los que presten el servicio transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.

Parágrafo 6: La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido.

Artículo 3º. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado, estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial".

Artículo 4º. Adiciónese el Artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley.

Parágrafo: Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG- SST, o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 5º. Adiciónese el Artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conducción.

Artículo 6º. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.

La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.

Artículo 7º. Régimen de Transición. Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

La agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá en operación el registro de conductores de transporte individual, que tendrá como función validar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad social en favor de los conductores de este servicio, la expedición de la tarjeta de servicio, que además contará con las interfaces necesarias a las diferentes plataformas, para garantizar el cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias para la prestación del servicio, además verificará el estado de los vehículos respecto de los indicadores de calidad y comodidad que establezca la Agencia Nacional de seguridad Vial, los cuales harán parte de las variables de determinación de la tarifa.

Parágrafo 1. El registro se pondrá en operación, con el pago que realicen las empresas y plataformas que deberán interconectarse con el sistema y en ningún momento por los conductores, de acuerdo con las tarifas que fije la Agencia Nacional de seguridad vial, conforme al análisis de los costos que la Agencia determine a través del correspondiente estudio, que serán distribuidos entre la cantidad de registros realizados anualmente, en el primer año se hará una proyección utilizando la información contenida en el registro único nacional de tránsito y en los demás estudios que realice la agencia para determinar la cantidad de tarjetas de servicio que se expiden en la actualidad .

Artículo 8º. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.

Parágrafo 1. Las autoridades de seguridad vial podrán determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.

Parágrafo 2. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán mantener los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia de la clínica o el certificado, gozará de reservas legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.

Parágrafo 4. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.

Artículo 9º. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones, necesarias para la obtención de la licencia de conducción, que emiten los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito, son documentos públicos que se expiden de manera virtual ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo a la autoridad de tránsito.

Las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT, o ante quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponga, especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán obtenerse surtiendo el procedimiento completo a través Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.

La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.

Los certificados de la revisión técnico mecánica que desarrollan los centros de diagnóstico automotor y los cursos sobre normas de tránsito de conductores infractores a las normas de tránsito, que dictan los Organismos de Tránsito o los Centros Integrales de Atención, para acceder al descuento de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se realice la revisión o el curso sobre normas de tránsito. La validez de los certificados expedidos por los organismos que dictan cursos sobre normas de tránsito a los infractores estará condicionada al convenio de operación que deben suscribir con la casa cárcel más cercana al sitio donde se dictan tales cursos. **Los cursos sobre normas de tránsito sólo podrán ser dictados por los Organismos de Tránsito o los Centros Integrales de Atención que cumplan los requisitos exigidos por la reglamentación para su habilitación.**

Artículo 10º. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.

Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios como se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 11º. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Las Alcaldías Distritales o Municipales vigilarán y controlarán la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las Alcaldías Distritales y Municipales para que éstas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente Ley.

Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.

Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:

1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.
2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.
3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.
4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.
5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.

6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.

7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).

Cuando los organismo de apoyo a las autoridades de tránsito sean objeto de un proceso administrativo sancionatorio por presuntos incumplimientos que no estén asociados directamente con la evaluación objeto de la certificación, la suspensión por primera vez será de un (1) mes, por segunda vez de tres (3) meses, por tercera vez de seis (6) meses y por cuarta vez de cancelación de la habilitación.

En todo caso, cuando la Superintendencia de Transporte emita una sanción y esta quede en firme, el organismo de apoyo a la autoridad de tránsito deberá suspender en forma inmediata su actividad y el Ministerio de Transporte a través del RUNT y la Superintendencia de Transporte a través del SICOV, velarán por el efectivo cumplimiento de la sanción por parte del organismo de apoyo a la autoridad de tránsito.

8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.

Parágrafo 1º. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgreden lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.
2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.
3. Será falta gravísima para el funcionario que ordene, autorice, o facilite de cualquier manera que se dicten cursos sobre normas de tránsito sin el lleno de requisitos aquí previstos o en el reglamento.

Parágrafo 2º. Los destinatarios de la presente Ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículos.

Parágrafo 3º. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción;
2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;
4. La persistencia en la conducta infractora;
5. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;
6. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;
7. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;
8. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;
9. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.

Parágrafo 4º. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:

1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público serán a favor de la Superintendencia de Transporte.
2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta secretaría.

Artículo 13º. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia implementará estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial. Los sujetos

inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.

Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores que se propongan.

La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos que trata el presente artículo.

Artículo 14°. Obligación de los PESV como requisito para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial.

Artículo 15°. Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y cursos sobre normas de tránsito establecidas en normas legales, serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.

La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los sistemas de vigilancia y control de la Superintendencia.

La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo 1. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, ésta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación y el mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que fijara anualmente la Superintendencia de Transporte, conforme al estudio de los costos de inversión, mantenimiento, mejoramiento, administración, imprevistos y operación, distribuidos entre los trámites anuales esperados. En el primer año se hará una proyección utilizando la información histórica.

Hasta tanto sea autorizada la alianza público-privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio; de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente,

garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.

En todo caso, será el usuario o el infractor, quien pagará el costo de dichas herramientas tecnológicas.

Parágrafo 2. Se reconocerán las iniciativas de autorregulación que promuevan las entidades gremiales con miras a fomentar la debida competencia y cumplimiento de la ley, por parte de los organismos de apoyo al tránsito y organismos de tránsito que ofrezcan los mismos servicios de aquellos.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 53 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así:

Artículo 53. Centros de diagnóstico automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en los centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el ministerio de transporte y ministerio de ambiente y desarrollo sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes serán consignados en un certificado cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito.

El certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y el seguro obligatorio serán requisitos indispensables para la circulación del vehículo.

Parágrafo. Quien no porte dichos documentos incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.

Artículo 17°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

CONTENIDO

Gaceta número 326 - jueves 11 de junio de 2020

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

Ponencias

Informe de ponencia para segundo debate en Senado texto propuesto, Anexo Texto Aprobado en Comisión Segunda y Texto Definitivo al Proyecto de ley número 025 de 2019 Senado, 275 de 2018 Cámara, por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración del Bicentenario de Riosucio, Caldas, el municipio que nació al mismo tiempo que la República, y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para segundo debate pliego de modificaciones y Texto Propuesto del Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara - 027 de 2019 Senado, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito..... 11