



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 544

Bogotá, D. C., jueves, 13 de junio de 2019

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.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

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 16 DE 2018 SENADO

*por medio del cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones.*

Doctor

ANTONIO LUIS ZABARAÍN GUEVARA

Presidente Comisión Sexta

Senado de la República

Honorable Presidente:

Atendiendo la honrosa tarea que se me ha encomendado, y en cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el Reglamento del Congreso de la República, me permito rendir informe de ponencia para primer debate en las Comisión Sexta del Senado de la República al Proyecto de ley número 16 de 2018 Senado, *por medio del cual se establece el uso de muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones.*

La presente ponencia está estructurada de la siguiente manera:

1. Trámite de la iniciativa
  - 1.1. Objeto y Contenido del proyecto
  - 1.2. Justificación
2. Escenarios de socialización
3. Consideraciones
4. Proposición final

#### 1. Trámite de la iniciativa

El día 23 de julio de 2018 fue presentado el Proyecto de ley número 16 de 2018 Senado,

*por medio del cual se establece el uso de muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones,* por el Senador Fernando Araújo, y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 542 de 2018. El 1° de agosto de 2018, fui designado como único ponente.

Al precisarse la complejidad del objeto del proyecto y su importancia para las zonas del país que tienen dentro de su geografía ríos y mares, a las que se aplicaría su normatividad, entendiéndolo la necesidad de socializarlo en ellas, se consideró oportuno por parte del ponente solicitar una prórroga, concedida por la presidencia de la Comisión, para rendir ponencia luego de que se tuvieran los conceptos por parte de los departamentos y municipios con estas condiciones, tales como los departamentos del Atlántico, Bolívar, Magdalena y el Valle del Cauca, y municipios como Barrancabermeja, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, entre otros. De igual forma, se solicitó concepto a las autoridades competentes, a saber: el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, Invías, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Dirección de Asuntos Marítimos, Dimar y el Departamento Nacional de Planeación.

#### 1.1 Objeto y contenido del proyecto

De acuerdo con el autor, el objeto del proyecto es articular los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo y/o Colectivo con el uso complementario de modos de transporte de carácter marítimo o fluvial, acorde a lo establecido en los artículos 70 y 74 de la Ley 336 de 1996, el artículo 2° de la Ley 86 de 1989 y el artículo 1° de la Ley 310 de 1996<sup>1</sup>. El proyecto contiene cuatro (4) artículos, a saber: el artículo primero, que define

<sup>1</sup> *Gaceta del Congreso* número 542 de 2018 página 27.

el objeto conforme a lo dicho anteriormente; el artículo 2º incluye las definiciones de muelle especial de pasajeros y muelle fluvial especial de pasajeros; el artículo 3º, entre tanto, trata sobre el régimen aplicable de habilitación a los operadores de sistema de transporte masivo y/o colectivo para la gestión e implementación de muelles fluviales; y, finalmente, el artículo 4º fija la vigencia de la ley.

### 1.2 Justificación

En la exposición de motivos se señalan las razones por las cuales se considera importante el proyecto de ley, según se resumen a continuación<sup>2</sup>:

Existe la necesidad de implementar dentro del ordenamiento legal, la creación de muelles especiales de transporte de pasajeros para que se integre la modalidad de transporte acuático, por mar o por río, con los diferentes Sistemas Integrados de Transporte Masivo y/o Colectivo Público, (SITM).

Esta necesidad nace del hecho de que el fundamento normativo vigente impide la gestión administrativa e inclusión de muelles marítimos o fluviales en el funcionamiento de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y/o Colectivo, en razón a que solo las sociedades de carácter portuario pueden obtener los permisos necesarios para operar transporte sobre agua, llámese mares o ríos.

Por lo tanto, hoy en día el único procedimiento por medio del cual se puede ejecutar la modalidad de transporte acuático en las zonas costeras o riverañas, es por medio de la creación de Sociedades Portuarias ante la administración de Zonas Portuarias que tienen como función actividades distintas a las del Transporte Masivo y/o Colectivo de Pasajeros. Lo anterior, en términos de la exposición de motivos del proyecto, presenta un gravísimo inconveniente a la movilidad de pasajeros que por sus condiciones geográficas deben transportarse mediante embarcaciones, cuyo arribo a las costas se produce de manera informal y peligrosa en muelles no habilitados con la seguridad necesaria y que carecen de una operación controlada por el Estado.

### 2. Escenarios de socialización

En la estructuración de la ponencia, solicitamos comentarios al Ministerio de Transporte, al Departamento Nacional de Planeación, al Ministerio de Defensa- Dirección General Marítima, Dimar, a la Superintendencia de Transporte, a Invías, a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), al municipio de Barranquilla-Área Metropolitana de Barranquilla, a Transmetro, a la Alcaldía de Cartagena, a Transcaribe, a la Alcaldía de Buenaventura, y a la Alcaldía de Santa Marta.

Sobre el particular, recibimos a lo largo de estos meses los siguientes comentarios:

### 2.1 Ministerio de Transporte

El día 3 octubre de 2018, el Ministerio de Transporte allegó comentarios manifestando que el objeto del proyecto de ley pretende articular los sistemas de servicios público urbano de transporte masivo y/o colectivo con el uso complementario de modos de transporte marítimo o fluvial, al permitir que las personas jurídicas que son operadoras de estos sistemas puedan gestionar, implementar, diseñar, construir, habilitar, y/o administrar muelles marítimos especiales de pasajeros fluviales especiales de pasajeros acorde con la ley y previa autorización de la autoridad competente.

El Ministerio considera que el proyecto se queda corto en relación con la definición de las competencias de los municipios, y, en general, sobre las competencias de la Nación que tienen que ver con las vías fluviales y las riveras de los ríos que son de uso público.

Aclara el Ministerio, que si bien se pueden habilitar a los operadores de servicio de transporte masivo, la competencia de habilitación debe seguir en cabeza de la Dimar.

### 2.2 Departamento Nacional de Planeación

El DNP manifiesta que el proyecto de ley es coherente con la política pública en materia de transporte toda vez que se reconoce en la integración un mecanismo para satisfacer las necesidades de movilización de los usuarios en cada uno de los territorios. Sin embargo, la política nacional de transporte debería incluir y fomentar la integración de transporte público con otros medios seguros que satisfagan las necesidades de viajes de la población y a su vez sirvan para la alimentación de los SITM y SETP, al garantizar el acceso de toda la población al sistema de transporte público, incluso en áreas con infraestructura deficiente para vehículos convencionales.

### 2.3 Superintendencia de Puertos y Transporte

De acuerdo con esta Superintendencia, el proyecto de ley es un mecanismo para que una misma empresa se pueda habilitar para la construcción y operación del sistema masivo de transporte y de infraestructura portuaria. Conuerdan en la necesidad del proyecto ya que hay restricciones administrativas, en términos de competencia de las autoridades que otorgarían los permisos o concesiones para la operación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y de los puertos. Los sujetos que se encargan de la operación de puertos son sociedades portuarias y, de otro lado, normalmente para la infraestructura son sociedades con objeto único, lo cual impide la ejecución de ambos proyectos por un mismo sujeto.

Entienden que el fondo del proyecto viene marcado por un contenido societario en la medida

<sup>2</sup> Ibídem, pág. 28

que permite la convergencia de dos actividades económicas complementarias en un mismo sujeto.

Insiste la Superintendencia en mantener las competencias de otorgar permisos en las autoridades determinadas previamente.

#### 2.4 Ministerio de Defensa- Dirección General Marítima (Dimar)

La Dimar considera, en primer lugar, que desde el punto de vista de técnica normativa el proyecto queda corto con lo establecido en su objeto, al pretender articular los sistemas de transporte masivo con el uso complementario de modos de transporte marítimo y fluvial. No obstante, no hay desarrollo a fondo frente a dicha articulación, ya que se limita a consagrar la definición de muelles especiales de pasajeros y un artículo sobre el régimen aplicable permitiendo que los operadores del sistema público administren los muelles, considerando que se debe en contrario regular de manera integral el tema de articulación de ambos sistemas, situación que desafortunadamente no es objeto del proyecto.

Por otro lado, la Dimar adjunta a sus comentarios la Resolución número 0576-2015 MD Dimar-Submerc\_Subdemarglemar del 15 de septiembre de 2015 “Mediante la cual se determinan y establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el transporte público de pasajeros marítimo (TPPM) de Cartagena”.

#### 2.5 Instituto Nacional de Vías (Invías)

Solicita de manera respetuosa que el objeto del proyecto analice la problemática de todas las regiones del país, sin delimitar el caso a la región de Cartagena. En tal sentido, Invías, dentro del plan de acción del cuatrienio, considera de vital importancia lograr la conectividad con la Colombia profunda, lo que requiere la implementación de un desarrollo multimodal en los principales afluentes del país, con énfasis en el modo fluvial, acciones que incentivarán una economía dinámica con sentido social.

#### 2.6 Alcaldía de Barranquilla - Transmetro

Considera oportuna la iniciativa, sin embargo, solicita que se incluyan todos los entes titulares de gestión de sistema de transporte urbano, lo que permitiría incluir no solo los SITM, sino también a los SETP, SITP, SITR que se vienen implementando en diferentes ciudades.

### 3. Consideraciones del ponente

De acuerdo con los comentarios allegados de las diferentes entidades consultadas, y los cuales anexamos a la presente ponencia, se considera el objeto del proyecto de importancia transversal del sector transporte. Coinciden en que el tema debería regularse de manera integral, siendo oportuno, según opinión del ponente, profundizar en la socialización y ampliación de los temas del proyecto con todas las entidades territoriales que vienen implementando diferentes sistemas de transporte masivo y sus diferentes políticas

nacionales, máxime cuando algunas de ellas solicitaron prórroga para emitir el concepto demandado. La necesidad inaplazable de llevar a cabo esta socialización, y ante el inminente cierre de la presente legislatura, hace que sea oportuno y conveniente presentar, por parte del suscrito, ponencia de archivo con la finalidad de que el proyecto se enriquezca y se desarrolle su objeto de acuerdo con la indudable importancia que tendría para las regiones mencionadas. En todo caso, se remitirán los comentarios allegados al Ministerio de Transporte quien, como cabeza de sector, se encuentra liderando la política intermodal de transporte para que contribuya en la materialización del objeto de este proyecto.

Atentamente,

  
**JOHN MOISÉS BESAILE**  
 Senador Ponente

#### Proposición

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a los miembros de la Comisión Sexta del Senado de la Republica, **Archivar** el Proyecto de ley número 16 de 2018 Senado, *por medio del cual se establece el uso de muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

  
**JOHN MOISÉS BESAILE**  
 Senador Ponente

	Superintendencia de Puertos y Transporte República de Colombia		GOBIERNO DE COLOMBIA
Bogotá, 03-10-2018		Al contestar, favor citar en el asunto, este No. de Registro 20181001055301	
Doctor Honorable Senador John Moisés Besaile Fayad Congreso de la República Carrera 7 No. 8 - 68		 20181001055301	
La ciudad			
Asunto: Respuesta solicitud concepto proyecto de Ley 016-18 Senado			
Honorable Senador:			
A continuación presentamos nuestros comentarios sobre el proyecto de ley 016-18 "por medio de la cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones".			
1. Contenido de la medida objeto de análisis			
El proyecto de ley que hemos revisado es, en nuestro entendimiento, un mecanismo para que una misma empresa se pueda habilitar para la construcción y operación de sistemas masivo de transporte y de infraestructura portuaria.			
En efecto, aparece en la motivación del proyecto de Ley que en la actualidad hay restricciones para que un mismo sujeto pueda ejecutar ambas labores, como por ejemplo (i) hay restricciones administrativas, en términos de competencia de las autoridades que otorgarían los permisos o concesiones para la operación de los sistemas integrados de transporte masivo (SITM) y de los puertos; (ii) los sujetos que se encargan de la operación de puertos son sociedades portuarias y, de otro lado, normalmente para la infraestructura son sociedades de objeto único, lo cual impide la ejecución de ambos proyectos por un mismo sujeto, siendo esta una de las motivaciones del proyecto de ley. <sup>1</sup>			
<small><sup>1</sup> Actualmente las normas vigentes impiden la gestión administrativa e inclusión de muelles marítimos o fluviales en el funcionamiento de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y/o Colectivo, habida cuenta que la legislación actual implica que los operadores de los mismos deben convertirse o crear sociedades de carácter portuario para cumplir este objetivo.        Calle 63 No. 64-46 - PBX: 352.67 00 - Bogotá D.C. www.superintendenciaportoytransporte.gov.co        Dirección de Correspondencia Calle 37 No. 286-21 - Línea Aérea al Ciudadano 01 5000 915815</small>			
			16.037.04 V2



Así, entendemos que el fondo del proyecto viene marcado por un contenido societario, en la medida que permite la convergencia de dos actividades económicas complementarias en un mismo sujeto.

A ese respecto, la Corte señaló que los asuntos societarios están vinculados con las libertades económicas, más que con la libertad de asociación. 'En doctrina y la jurisprudencia nacional e internacional han reconocido ampliamente que la sociedad mercantil o lucrativa, al ser más una sociedad de aportes económicos que de personas, constituye un supuesto asociativo que no se soporta fundamentalmente en el derecho de asociación, sino en derechos y libertades económicas como el derecho a la propiedad y a la libre empresa. En este sentido, este tipo de sociedades ofrece menor resistencia a la intervención del legislador que la que ofrecen las asociaciones sin ánimo de lucro que se crean como resultado del ejercicio de derechos fundamentales como el derecho de pensamiento y expresión o los derechos de participación. En virtud de lo anterior, debe sostenerse que en los aspectos de la sociedad mercantil en los que domina el aspecto económico o la unión de capitales, la preocupación debe centrarse más en la garantía de las libertades económicas en el contexto del Estado Social que en la defensa del derecho fundamental de asociación.' (negrilla fuera de texto)

Y, regular qué actividades pueden desarrollar los sujetos de un mercado, indica un contenido societario, en donde se determina la forma operativa en la cual dichos agentes deberán ejercer su libertad de empresa.

2. Finalidad de la norma y medio propuesto

2.1 La finalidad es legítima

En primer lugar, debe revisarse que la finalidad no esté prohibida constitucionalmente (que es el primer nivel de "legitimidad"). Al respecto, no encontramos que una regulación que permita la convergencia del transporte terrestre con el marítimo esté expresamente prohibida en la Constitución.<sup>4</sup>

En segundo lugar, destacamos que en la ley 1 de 1991 se previó lo siguiente:

<sup>4</sup> Cf. H. Corte Constitucional Sentencia C-707 de 2005.  
<sup>5</sup> Cf. H. Corte Constitucional Sentencia C-711 de 2003.  
<sup>6</sup> Cf. H. Corte Constitucional Sentencia C1040 de 2005 (párra 8 y párra 712).  
Este mismo sentido: "En materia constitucional es vital el carácter autónomo de la Constitución; la declaración de inconstitucionalidad se produce ante las leyes sobre constitucionales únicamente. Las leyes secundarias constitucionales o las leyes constitucionales, son leyes válidas en nuestro ordenamiento. En este orden de cosas, un proyecto de ley que desvirtúe un acto legislativo declarado inconstitucional, no tiene por qué seguir de nuestra ordenación, la suerte de éste, pues existe la posibilidad de que los sucesivos fundamentos en los dispositivos de la legislación vigente al momento de darse el juicio de constitucionalidad a la ley que el bien en estos fundamentos, su contenido no contiene una contradicción con la Constitución, esto es que se trate de proyecto que aborrece tener primer constituyente." Cf. H. Corte Constitucional Sentencia C-1119 de 2004.  
Calle 63 No. 64-48 - PBX: 252 67 00 - Bogotá D.C. www.congreso.gov.co  
Dirección de Correspondencia Calle 37 No. 26B-21 - Línea Atención al Ciudadano 01 800 915115



condiciones óptimas de accesibilidad. En este sentido se resalta la posibilidad, en el marco de la Ley 1508 de 2012, de presentar iniciativas privadas para el desarrollo y explotación de infraestructura de accesos terrestres y marítimos que permita la conectividad de nuevos desarrollos portuarios en condiciones óptimas de accesibilidad. Esto cuando potencialmente ubicaciones de terminales no cuenten con la conectividad necesaria para el desarrollo y funcionamiento del puerto.<sup>4</sup>

Este documento Compa, adoptado mediante decreto, fue como una Política de Estado que los puertos deben tener conectividad con las vías (carreteras, ferreas y/o fluviales) Lo anterior, claro, pretendiendo la prestación eficiente y efectiva de los servicios públicos, al amparo del artículo 355 de la Constitución.<sup>5</sup>

En ese sentido, la finalidad del proyecto de ley es consistente con esa política de Estado, al regular la realización de proyectos que aseguren la conectividad de las vías terrestres y los puertos, de forma que se mejoren las condiciones de complementariedad de los diferentes modos de transporte terrestre y se logre una prestación eficiente de los servicios. Lo anterior, por vía de la habilitación para que una misma empresa pueda desarrollar los dos tipos de proyectos.

2.2 El medio propuesto es idóneo

El medio sería idóneo, en la medida que se autoriza a que un mismo sujeto y bajo una misma habilitación (ya no en dos sociedades separadas y diferentes), opere de forma simultánea el servicio de transporte terrestre y el de transporte acuático.

El proyecto de ley no está relevando a quien pretenda solicitar la operación de transporte acuático, por el contrario, deberá cumplir con los deberes de ley ante las Autoridades Competentes para poder ejercer la actividad (según cada caso), sólo pretende modificar la regulación societaria.

3. Otros comentarios

Al margen de la constitucionalidad de la medida, llamamos su atención al hecho que las autoridades encargadas de conceder concesiones para la prestación del servicio de transporte público masivo terrestre y la prestación de servicios portuarios son diferentes.

<sup>4</sup> Cf. "Ley 1508 de 2012".  
<sup>5</sup> Artículo 355. Los servicios públicos son patrimonio de la Nación y de los departamentos, en el caso de éstos, dentro de sus respectivas jurisdicciones. Los servicios públicos están destinados a satisfacer las necesidades de bienestar social, al Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno o por iniciativa de los ciudadanos. Los servicios públicos, deberán atender a las personas que en virtud de dicha ley, quedan privadas de ejercer de una actividad lícita".  
Calle 63 No. 64-48 - PBX: 252 67 00 - Bogotá D.C. www.congreso.gov.co  
Dirección de Correspondencia Calle 37 No. 26B-21 - Línea Atención al Ciudadano 01 800 915115



**\*ARTÍCULO 2º. Planes de expansión portuaria.** El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada cinco años los planes de expansión portuaria que se referirán a:

2.1 La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano, para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto.

2.2 Las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria. Los planes, sin embargo, no se referirán a localizaciones específicas.

2.3 Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse. Los planes sin embargo, no se referirán, en lo posible a empresas específicas.

(...)

En desarrollo de lo anterior, en Colombia se han expedido ocho Planes de Expansión Portuaria.<sup>6</sup> En el que se encuentra vigente en este momento, adoptado mediante Decreto 1099 de 2013,<sup>7</sup> se previó lo siguiente:

**2. ESTRATEGIA PARA GENERAR PUERTOS SOSTENIBLES E INTEGRADOS EFICIENTEMENTE CON LA RED DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE NACIONAL.** (...) teniendo en cuenta la importancia de la conectividad de los puertos, se exigirá un nuevo requisito dentro de las solicitudes de permisos portuarios, consistente en un plan de conectividad de los potenciales terminales con las principales rutas carreteras, ferreas y/o fluviales de comercio exterior del país o directamente con los centros de producción y consumo que garantizarán su carga, en

<sup>6</sup> Plan de Expansión Portuaria 1991-1993, Documento No. 2550 de 1991.  
<sup>7</sup> Plan de Expansión Portuaria 1993-1995, Documento No. 2650 de 1993.  
<sup>8</sup> Plan de Expansión Portuaria 1996-1997, Documento No. 2356 de 1996.  
<sup>9</sup> Plan de Expansión Portuaria 1998-1999, Documento No. 2952 de 1998.  
<sup>10</sup> Plan de Expansión Portuaria 2000-2002, Documento No. 3149 de 2001.  
<sup>11</sup> Plan de Expansión Portuaria 2004-2006, Documento No. 3342 de 2004 y No. 3355 de 2005.  
<sup>12</sup> Plan de Expansión Portuaria 2008-2011, Documento No. 3511 de 2008 y No. 3879 de 2010.  
<sup>13</sup> Plan de Expansión Portuaria, Documento No. 3774 de 2013.  
<sup>14</sup> Decreto 1099/2013 por el cual se adopta el Plan de Expansión Portuaria Política portuaria para el país más reciente, Artículo 1º. Adicional al Plan de Expansión Portuaria Política portuaria para el país más reciente, contenido el documento Compa 3744 el cual fue concertado y aprobado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) en sesión No. 15 de 09 de 2013.  
Calle 63 No. 64-48 - PBX: 252 67 00 - Bogotá D.C. www.congreso.gov.co  
Dirección de Correspondencia Calle 37 No. 26B-21 - Línea Atención al Ciudadano 01 800 915115



Por lo tanto, resulta conveniente que, acorde con el propósito del PL, se mantengan las competencias de las Autoridades que se encargarían de otorgar esos permisos o concesiones, así como los deberes y requisitos que por ley correspondan al prestador del servicio en el modo correspondiente, para que la gestión administrativa no se convierta en una barrera para la convergencia propuesta.

De otro lado, sugerimos tener en cuenta las definiciones legales que ya existen sobre muelles, incluyendo las de la ley 1 de 1991 y de la ley 1242 de 2008, para que no existan problemas de interpretación sobre el concepto central de este PL.

Del Honorable Senador,

Atentamente,

Carmen Ligia Valderrama Rojas  
Superintendente de Puertos y Transporte

Calle 63 No. 64-48 - PBX: 252 67 00 - Bogotá D.C. www.congreso.gov.co  
Dirección de Correspondencia Calle 37 No. 26B-21 - Línea Atención al Ciudadano 01 800 915115







Cartagena de Indias D.T. y C., miércoles, 17 de octubre de 2018

Oficio ANIC-OFI-0118185-2018

Sr.  
**JHON MOISES BESAILE FAYAD**  
 Senador de la República de Colombia  
 Dirección: Cra. 7 N° 948 Edificio Nuevo del Congreso Oficina 319-320  
 Teléfono: 3168881548  
 Email: utijhonmoisesbesaile@gmail.com  
 Bogotá

Asunto: Concepto Proyecto de Ley Senado por medio del cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivos y/o colectivos y se dictan otras disposiciones.

Cordial saludo,

Teniendo en cuenta el asunto en referencia, nos permitimos hacer las sugerencias al proyecto de Ley, no sin antes mencionar unas consideraciones:

1. El 20 de agosto de 2015 el Ministerio de Transporte mediante resolución 2890, adopta las medidas de operación y tránsito de acuerdo a sus competencias para la implementación del sistema de transporte público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de conformidad con lo establecido en las leyes 105 de 1993, 356 de 1996, ley 1242 de 2008, el decreto ley 2324 de 1984 y el decreto 1079 de 2015.
2. En la mencionada resolución se le obliga a DIMAR el fijar por resolución los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la habilitación, así como el permiso de operación a las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte marítimo de pasajeros, la cual deberá ser expedida en un plazo de 15 días hábiles. En este sentido se sugiere que mediante coordinación interinstitucional se adelanta las gestiones para obtener la resolución de dichos requisitos lo más pronto posible.
3. Si bien es cierto que dicha resolución limita su aplicación exclusivamente al territorio de Cartagena de Indias, esta no excluye a ninguna persona natural o jurídica para "gestionar, implementar, diseñar, construir, habilitar y/o administrar muelles marítimos, especiales de pasajeros y muelles fluviales de pasajeros a los operadores de los sistemas de servicio público urbano de pasajeros". Que es el objeto principal del proyecto de ley en referencia.

Por lo anterior, creemos que el proyecto de ley Número 16 de 2018, puede adoptar el contenido resolutorio y de consideraciones de la mencionada resolución para que por trámite legislativo se amplíe su alcance a todo el territorio de jurisdicción de



Alcaldía Distrital de Cartagena de Indias - Bogotá  
 Centro Cívico 87 8 - 78 Plaza de la Libertad  
 4001000  
 Teléfono: 310 450 0000 / 310 450 0001  
 Correo: alcalde@cartagena.gov.co / secretaria@cartagena.gov.co  
 Página Web: www.cartagena.gov.co / www.4001000.gov.co



**MINISTERIO DE TRANSPORTE**  
**RESOLUCION 2890 DE 2015**  
 19 de agosto 2015

D.O. 49 610, agosto 20 de 2015

*Mediante la cual se adoptan medidas de operación y tránsito, de acuerdo con las competencias para la implementación del sistema de transporte público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, de conformidad con lo establecido en las Leyes 105 de 1993, 356 de 1996, Ley 1242 de 2008, el Decreto ley 2324 de 1984 y el Decreto 1079 de 2015.*

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 59 de la Ley 689 de 1998 y el Decreto 087 de 2011,

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con lo señalado en el artículo 208 de la Constitución Política, corresponde a los Ministros formular las políticas ajenas a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley.

Que en virtud de los principios rectores del transporte que contempla la Ley 105 de 1993, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que la citada ley en concordancia con lo dispuesto en los artículos 34 y 103 de la Constitución Política establece que toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establece la ley.

Que el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, señala que la seguridad de las personas se constituye en prioridad del sistema y el transporte, en elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano.

Que el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, prevé los principios del transporte público, indicando en su numeral 8, que las autoridades competentes promoverán el mejor funcionamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada implementación.

Que el artículo 5º de la Ley 105 de 1993, entre otras cosas, señala que es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.



DIMAR, las inspecciones fluviales, o autoridad competente según sea el caso en cada municipio o Distrito del País.

Por otro lado se requiere complementar el contenido de la mencionada resolución, con la obligatoriedad por parte de los interesados, de presentar, ante la DIMAR o autoridad fluvial según sea el caso, los estudios de factibilidad que se requieran para soportar la decisión de habilitación y permiso de operación como empresas de servicio público de transporte marítimo de pasajeros, sin perjuicio de los conceptos que la autoridad municipal de planeación o quien haga sus veces deba emitir según lo dispuesto en los Planes de Ordenamiento Territorial.

Igualmente se requiere establecer las condiciones de mantenimiento y administración de los muelles y embarcaderos que se construyan o habiliten para este uso, a cargo de las personas naturales y jurídicas que pretendan ser habilitados para este fin, así como la posibilidad de autorizar a los Municipios y Distritos de regular las tasas o tributos con que se puedan grabar esta actividad. 72

Atentamente,



**IVAN DARIO CASTRO ROMERO**  
 Secretario de Planeación  
 Alcaldía Mayor de Cartagena

1780 Cde. Jimmy Benítez Jiménez, P. Edificios  
 4001000  
 Teléfono: 310 450 0000 / 310 450 0001  
 Correo: alcalde@cartagena.gov.co / secretaria@cartagena.gov.co  
 Página Web: www.cartagena.gov.co / www.4001000.gov.co

Que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y las autoridades que conforman el sector serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal, dentro del marco establecido en la Ley 356 de 1996 y demás normas que la regulan.

Que la Ley 1242 en su artículo 4 define la Lucha de Cartagena como una vía para navegación en embarcaciones fluviales sin que ello signifique que pierda la vocación de área turística.

Que la Dirección General Marítima es una dependencia interna del Ministerio de Defensa Nacional, que hace parte del sector y del sistema de transporte de conformidad con lo señalado en el artículo 1º de la Ley 105 de 1993, cuyo objeto es la obtención, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto ley 2324 de 1984, en concordancia con el Decreto 5037 de 2009.

Que los numerales 3 y 9 del artículo 3º del Decreto ley 2324 de 1984, establecen como funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima, entre otras, la de regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, así como regular, ejecutar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación y autorización de los barcos y embarcaciones.

Que las actividades portuarias, en los términos previstos en la Ley 11 de 1991, son aquellas que están referidas al concepto de puerto, según la definición prevista en el artículo 3 No 511, dentro del cual quedan los terminales portuarios, atraques y embarcaderos, para realizar operaciones de carga y descarga de mercancías. En consecuencia, la construcción de un muelle o embarcadero en una actividad portuaria en tanto, se realice en un puerto, terminal portuario, en las playas y zona de bajamar y en las riberas de los ríos donde existan instalaciones portuarias. Por su parte, las actividades que se desarrollan más allá de las instalaciones definidas como portuarias, según lo contemplado de la Dirección General Marítima.

Que lo anterior, está acorde con los diferentes pronunciamientos jurisprudenciales de donde se deduce que las actividades se clasifican como marítimas o portuarias de acuerdo con el elemento material desde se realizan. Así, la competencia de la autoridad portuaria para expedir su contrato de concesión portuaria para un muelle o embarcadero en una actividad portuaria en tanto, se realice en un puerto o terminal portuario, responsabilidad de la ANI y la competencia para el otorgamiento de concesiones y permisos de construcción de muelles, atraques destinados al atracaje de navíos y astilleros, o el embarque o desembarque de personas o pasajeros independientemente del concepto de un puerto, corresponde a la Dimar en las áreas de su jurisdicción.

Que la Ley 1250 de 2015, por medio de la cual se expide el plan nacional de desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", en su artículo 32 dispone "El Gobierno Nacional respaldará medidas para la gestión de movilidad en las ciudades, desde sus condiciones actuales para mejorar la calidad de vida, la sustentable gestión de las ciudades, la reducción del tiempo de

Aplicaciones, la prestación de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico".

Que el artículo 7º de la Ley 1882 de 2015, establece como características de la infraestructura de transporte, entre otras, la de ser inteligente, silenciosa, multimodal y segura, así como también señala que dicha infraestructura está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

Que por lo anterior, se considera pertinente la expedición de un acto administrativo que adopte medidas de operación y tránsito, de acuerdo con las competencias para la implementación del sistema de transporte público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, de conformidad con lo establecido en las Leyes 105 de 1993, 356 de 1996, Ley 1242 de 2008, el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 1079 de 2015".

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo determinado en el literal octavo (8) del artículo octavo (8) de la Ley 1437 de 2011, desde el 8 al 11 de agosto de 2015, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

En mérito de lo anterior, el Ministro de Transporte,

**RESUELVE**

Artículo 1º. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la operación y el tránsito del transporte público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena incluyendo los embarcaderos de conformidad con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993, Ley 356 de 1996 y Decreto Ley 2324 de 1984.

Artículo 2º. En los términos señalados en el Decreto Ley 2324 de 1984 y el Decreto 804 de 2011, corresponde a la Dirección General Marítima (Dimar), expedir en un solo acto administrativo, tanto la habilitación como el permiso de operación a las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte marítimo de pasajeros.

Para este último evento, Dimar fijará por resolución, los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la habilitación y permiso la cual deberá ser expedida, en un plazo máximo de 15 días hábiles.

Parágrafo 1º. La habilitación y permiso para la prestación del servicio público de transporte marítimo, entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de la misma Capitanía de Puerto de Cartagena cuando se trate de naves menores, será dicha Capitanía quien, previa verificación de cumplimiento de requisitos, la concederá mediante acto administrativo. La habilitación y permiso para naves mayores será concedida por el Director General Marítimo. En uno o otro caso, la habilitación y permiso deberá contener el número máximo de pasajeros que cada nave puede transportar.

Parágrafo 2º. En cualquier caso los requisitos deberán observarse las buenas prácticas y estándares de normas marítimas de transporte de pasajeros.

Parágrafo 3º. La Dimar reportará oportunamente al Ministerio de Transporte las autorizaciones expedidas y presentará un informe estadístico de la operación y las condiciones especiales que se presenten en la operación.

Artículo 3º. En virtud de lo establecido en la Ley 730 de 2001, corresponde a la Dirección General Marítima a través de la Capitanía de Puerto, el registro de las naves y armadas marítimas con las cuales se pretende prestar el servicio público marítimo, así como la verificación de la aptitud técnica, construcción y clasificación de las mismas.

Parágrafo. Una vez este evento Dimar, haya por resolución, los requisitos técnicos que deben cumplir las naves o armadas marítimas para obtener la matrícula. Cumplidos los requisitos, la autoridad marítima deberá, en un plazo máximo de 20 días hábiles expedir de la matrícula.

Artículo 4º. Conforme a lo señalado en los artículos 5º y 6º de la Ley 1º de 1991, en concordancia con el Decreto Ley 2324 de 1984 y el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, la Dirección General Marítima (Dimar) otorgará los concesiones, permisos de construcción y autorización de obra para los embarcaderos para la implementación del sistema de transporte público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, por lo encontrándose referido al concepto de puerto comencen en el numeral 8.11 de la Ley 1º de 1991.

Artículo 5º. En los términos establecidos en la Ley 135 de 1990 y 356 de 1996, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y las autoridades que conforman el sector deberán estar encargadas de la organización, inspección, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercen sus funciones con base en los criterios de utilización y armonía propiamente de su pertenencia al orden estatal.

Artículo 6º. De la integración de modos y sus características, el sistema de transporte de pasajeros marítimos podrá integrarse con el sistema integrado de pasajeros terrestres, del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena previa el cumplimiento de las condiciones que se establezcan en las normas que expida el Ministerio de Transporte con las que reglamente la Ley 1789 de 2015, Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 7º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Publicarse y cumplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 19 de agosto de 2015.

NATALIA ABELLOVIVE  
Ministra de Transporte

  
Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia

**DG 43066**  
Bogotá D. C., 29 de septiembre de 2018

Doctor  
**JHON MOISES BESALE FAYAD**  
Senador de la República  
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA  
Cra 7ª N° 8-68 Oficina 310-320  
3624123-3824123  
vjohmosebesale@gmail.com  
Bogotá

Asunto: Respuesta a su oficio radicado en la entidad bajo el N° 78069 del 13-08-2018.

Respetado Doctor Besale,

Dando respuesta al oficio de la referenciada mediante el cual como ponente del Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones" solicita un informe sobre las consideraciones y la pertinencia del Proyecto, nos permitimos realizar las siguientes observaciones al mismo:

**1. OBJETO DEL PROYECTO**

Sobre este punto sugiere revisar las definiciones establecidas en la ley 1242 de 2008.

**2. (...) Caso Cartagena y Transcaribe**

Con respecto a la exposición de motivos en relación con el "caso de Cartagena y Transcaribe" se argumenta la informalidad debido a la falta de regulación para el transporte de pasajeros, sin embargo, se aclara que es el Ministerio de Transporte la autoridad competente para regular el servicio público de transporte, tal como lo estipula el decreto 1079 de 2015 por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, donde se establece:

"Artículo 1.1.1. Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo prioritario la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y"



  
Instituto Nacional de Vías  
República de Colombia

**DG 43066**

tema y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo"

**3. (...) LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE (...)**

Se menciona dentro de la exposición de motivos, ventajas del transporte acuático: "i) de menor costo en comparación con el transporte terrestre" con relación a esta afirmación, se precisa que para todos los casos no es correcta tal afirmación, toda vez que se hace un análisis superficial únicamente de la Ciudad de Cartagena, sin tener en cuenta la problemática económica, social y geográfica de las diferentes regiones o zonas del país, en donde por temas asociados al combustible, año de antigüedad de las embarcaciones y oferta de sistemas de transporte no necesariamente hace que sea más económica.

**4. (...) Contenido Normativo**

Por lo anteriormente expuesto, de manera respetuosa se sugiere considerar en el proyecto de Ley, el análisis de la problemática de todas las regiones del país, sin delimitar el caso de la región de Cartagena, en tal sentido el InviaS dentro del Plan de Acción del castaño, considera de vital importancia lograr la conectividad con la Ciudad principal, lo que requiere la implementación de un desarrollo de infraestructura multimodal en los principales ejes del País, con énfasis en el modo fluvial, acciones que incentiven una economía dinámica con sentido social.

La presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 82 Ley 4 de 1913 y la Ley 5 de 1992, igualmente esta entidad usará toda la información adicional que se requiera y sea competente de la misma.

Cordial Saludo  
  
**JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA**  
Director General  
Rescatados



**Gobierno de Colombia** **DNP** Departamento Nacional de Planeación

Bogotá D.C., Viernes, 02 de noviembre de 2018

DG

Doctor  
**JOHN MOISES BESAILE FAYAD**  
Honorable Senador de la República  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Carrera 7 # 8-88 Edificio Nuevo del Congreso, Código Postal 111711  
Congreso de la República  
Ciudad

Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley 016 de 2018 – Senado, radicado No. 2018663049262.

Respetado Senador:

En atención a la solicitud del asunto, mediante la cual requiere concepto sobre el proyecto de Ley 016 de 2018 – Senado "Por medio del cual se establece el uso de los **muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones**", de manera atenta, este Departamento Administrativo an el marco de sus competencias informa:

Revisado el proyecto remitido, se observa que el mismo se encuentra **alineado con los desarrollos legales y de política pública en materia de transporte**, toda vez que se reconoce en la **integración un mecanismo para satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios en cada uno de los territorios**.

En materia de transporte, se considera necesario precisar que los procesos de integración tienen una importancia significativa, teniendo en cuenta que a través de ellos se garantiza uno de los principios de mayor relevancia como es el acceso al transporte público, contemplado en el numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el cual señala:

(...) 1. **DEL ACCESO AL TRANSPORTE.** El cual implica:

- Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando las equipas apropiadas de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivos.

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PEX 351 5000 www.dnp.gov.co  
Página 1 de 5

**Gobierno de Colombia** **DNP** Departamento Nacional de Planeación

Así las cosas, se recomienda precisar el alcance del proyecto de ley, teniendo en cuenta la terminología definida en los documentos citados, así como en el parágrafo del artículo 2 de la Ley 1242 de 2008, modificado por el Decreto 1075 de 2015:

2. "Artículo 3º. Régimen Aplicable. Las personas jurídicas que son operadoras de los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo y/o Colectivo acorde a la ley, están habilitadas para gestionar, implementar, diseñar, construir, habilitar, y/o administrar muelles marítimos especiales de pasajeros y muelles fluviales especiales de pasajeros, previa autorización de la Autoridad Competente, sin ningún requisito adicional exigido por la ley."

En materia de sistemas de transporte masivo, el artículo 3 de la Ley 1075 de 2015 establece que la habilitación se expedirá por parte de la autoridad de transporte competente constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia.

En ese orden de ideas, el artículo 12.1.2.3º que el servicio de transporte masivo se otorgará mediante la celebración de un contrato de concesión u operación otorgado mediante licitación pública, por lo cual, las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad contempladas en dicha normatividad deberán incorporarse en los pliegos de condiciones o términos de referencia.

Ahora bien, en lo que se refiere al transporte fluvial, es importante indicar que el artículo 11 de la Ley 1242 de 2008<sup>1</sup> establece que la autoridad fluvial nacional es ejercida por el Ministerio de Transporte, quien define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de políticas en el ámbito nacional de toda la materia relacionada con la navegación fluvial y actividades portuarias fluviales.

En los mismos términos, señala la mencionada norma, que corresponde a la Dirección General Marítima ejercer su potestad legal y reglamentaria sobre las naves y artefactos marítimos tanto nacionales como extranjeros que realicen tránsito en vías fluviales, así como también debe expedir el documento de cumplimiento a las instalaciones portuarias ubicadas en áreas fluviales que reciben tráfico internacional marítimo.

Por su parte, el parágrafo del artículo 13 de la Ley 1242 de 2008 establece que todas las vías fluviales del país están a cargo de la Nación, a través de las entidades competentes, que corresponden al Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORAMAG).

Así mismo, el artículo 13 del Decreto 1075 de 2015 establece que el Ministerio de Transporte es el responsable de la prestación de servicios fluviales marítimos.

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PEX 351 5000 www.dnp.gov.co  
Página 3 de 5

**Gobierno de Colombia** **DNP** Departamento Nacional de Planeación

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos."

Lo anterior, tuvo fundamento en estudios que demuestran que todas las necesidades sociales en este ámbito no se satisfacen con una sola modalidad de transporte, situación que fue prevista por la ley mencionada en el numeral 8 del artículo 3º, lo cual fue referido por el artículo 6 de la Ley 336 de 1995, en el cual se define la actividad transportadora como: "un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, a través de uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Código Nacional", (Subrayado fuera de texto).

Ahora bien, la Política Nacional de Transporte Urbano ha buscado fomentar la integración de sistemas de transporte público en ciudades grandes y medianas, que integran las necesidades de vías de la población y a su vez sirven como alimentadores de los SITM y SETM, generalizando el acceso de toda la población a sistemas de transporte público, incluso en áreas con infraestructura deficiente para ubicar los terminales.

En virtud de lo anterior, la integración con sistemas de transporte acuático de pasajeros ha sido contemplada en ciertos casos como una de las posibles soluciones a la problemática de movilidad existente en algunas ciudades del país, a manera de ejemplo está el Documento CONPES 3516 de 2008<sup>2</sup>.

En este orden de ideas, la existencia del Plan Maestro Fluvial<sup>3</sup> resalta que el Gobierno Nacional tiene como visión impulsar el movimiento de personas en las ríos de Colombia, brindando una conexión entre el sistema de ciudades más eficiente con una infraestructura fluvial adecuada para la comodidad, seguridad y economía de las personas.

Precisado lo anterior, se presentan observaciones puntuales al proyecto de ley remitido:

1. Epígrafe: "Por medio de la cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones"

Al respecto se considera necesario informar que la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) orientada a la reorganización del transporte público colectivo de pasajeros, ha definido los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) como aquellos sistemas de transporte de pasajeros tipo Bus Rapid Transit (BRT), proyectados para ciudades o áreas metropolitanas con población superior a 600.000 habitantes y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) como soluciones de transporte para ciudades con poblaciones entre 250.000 y 600.000 habitantes.

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PEX 351 5000 www.dnp.gov.co  
Página 2 de 5

**Gobierno de Colombia** **DNP** Departamento Nacional de Planeación

Adicionalmente, se considera que la articulación o complementariedad entre el transporte fluvial o marítimo con el transporte masivo requiere un mismo nivel de reconocimiento frente a las condiciones que en materia de capacidad organizacional, técnica y financiera se exigen para quienes prestan el servicio de transporte.

De otra parte, se indicó que para el proceso de planeación de los sistemas de transporte público del país y su articulación con otros modos y modalidades, se deben cumplir entre otros, requerimientos que permitan garantizar la sostenibilidad de este tipo de proyectos, dentro de los cuales se encuentran: (i) análisis de factibilidad, (ii) diseños conceptuales, (iii) estudios y diseños detallados (factibilidad) para la construcción de infraestructura y operación de los sistemas (integración), (iv) instituciones legales y financieras (viabilidad).

Un aspecto importante por considerar es el señalado en el Plan Maestro Fluvial, donde se establece que los costos del combustible en el transporte fluvial son del orden del 50% al 60% dentro de los costos totales de los servicios, lo cual, en la integración, deberá ser incorporado dentro de la estructuración financiera de los sistemas de transporte total, vez que puede llegar a impactar el modelo de negocio.

3. Frente a los argumentos expuestos en la exposición de motivos del proyecto (ley) se tienen las siguientes observaciones:

a. "1. Objeto del proyecto:  
(...) Actualmente las normas vigentes impiden la gestión administrativa e inclusión de muelles marítimos o fluviales en el funcionamiento de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y/o Colectivo, habida cuenta que la legislación actual implica que los operadores de los mismos deban convertirse o crear sociedades de carácter portuario para culminar este objetivo (...)"

Al respecto, se consideró importante tener en cuenta para el proceso de planeación y puesta en marcha de los sistemas de transporte público del país y su articulación con otros modos y medios, que es necesario realizar una estructuración técnica, legal y financiera que tenga presente las complejidades del transporte acuático, especialmente en términos de calidad de la infraestructura acuática y la seguridad en la prestación del servicio.

b. "2. Caso de Cartagena y Transcribir  
(...) Esta Fase del proyecto de transporte Acuático en el Transcribe Incluye en su momento en el Compes 3516 del año 2008, donde se entendió que este modo de transporte era parte integral del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad, por lo que con una misma tarifa básica era un sistema de transporte comprendido los modos de transporte terrestre y acuático (...)"

Frente a la afirmación contenida se considera pertinente realizar las siguientes precisiones:  
Teniendo en cuenta que el documento objeto de estudio que "El Distrito de Cartagena realizó los estudios y análisis necesarios que permiten conocer detalladamente la funcionalidad de las rutas acuáticas, y a estos resultados favorables, Transcribe estudió la posibilidad de integrarlo mediante una única tarifa SITM (...)" se refiere la sugerencia de realizar un proceso de planeación, por medio de estudios y diseños que garanticen la sostenibilidad operacional y financiera de este tipo de proyectos, es

Calle 26 # 13 – 19 Código Postal 110311 Bogotá, D.C., Colombia PEX 351 5000 www.dnp.gov.co  
Página 4 de 5



dejar, una integración tarifaria de los medios de transporte sin poner en riesgo la prestación del servicio del SITM.

Finalmente, se recomienda tener presente que el documento CONPES 3516 también señala que: "El Distrito de Cartagena con recursos diferentes al convenio de cofinanciación adelantará la rehabilitación y construcción de los corredores destinados para rutas alimentadoras y complementarias, así como la adecuación y construcción de los muelles para las rutas acuáticas." (Resaltado fuera de texto original), lo cual indica que el Distrito de Cartagena deberá buscar las fuentes de financiación para la construcción de esta infraestructura, así las cosas, este aspecto financiero debería estar incluido en el proyecto de ley, definiendo las posibles fuentes de financiación y sus responsables, basándose en estudios financieros que sustenten la viabilidad de los proyectos.

En los anteriores términos se ría respuesta a la solicitud de concepto frente al Proyecto de ley remitido, no sin antes reiterar el compromiso de este Departamento Administrativo en proporcionar toda la información requerida para el ejercicio del control político que le corresponde realizar al Honorable Congreso de la República.

Cordialmente,

*GLORIA AMPARO ALONSO MÁSMELA*  
GLORIA AMPARO ALONSO MÁSMELA  
Directora General

Elaboró: Luis Felipe Lobo - Director de Información y Energía Social  
Revisó: Luis Gabriel Fernández Franco - Jefe Oficina Asesora Jurídica  
Angie Ruiz Castro - Asesor Dirección General



necesaria para la puesta en marcha y adecuado funcionamiento del servicio de transporte.

En virtud de lo anterior, respetuosamente sugerimos que en el artículo tercero del proyecto de ley referido (régimen aplicable), sea reemplazada la frase "las personas jurídicas que son operadoras..." por "entidades titulares de los Sistemas de Servicio Transporte Urbano", lo cual permite incluir a los entes gestores de los SITM, SETP, SITP y SISTR en la gestión del presente proyecto, puesto que, por ejemplo, en la ciudad de Santa Marta, si existiere un proyecto de transporte acuático por vía marítima, podría articularse con su SETP que en la actualidad se encuentra en implementación.

Proponemos entonces el siguiente texto para el Artículo Tercero:

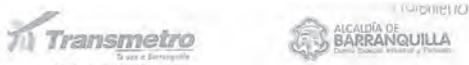
**Artículo 3º. Régimen aplicable.** Las entidades que ejercen la titularidad de los sistemas de servicio de transporte urbano de pasajeros, están habilitados para gestionar, implementar, diseñar, construir, habilitar y/o administrar muelles marítimos especiales de pasajeros y muelles fluviales especiales de pasajeros, previa autorización de la autoridad competente, sin ningún requisito adicional exigido por la ley.

Agradecemos de antemano la atención prestada a la presente recomendación y nuevamente agradecemos por gestar este tipo de proyectos de ley.

Atentamente,

*Ricardo Felipe Restrepo Roca*  
Ricardo Felipe Restrepo Roca  
Gerente - Transmetro S.A.S.

Proyecto: Luis F. Vargas (Asesor Jurídico - Soc. General)  
Revisó: Luz Stiene Roldán (Secretaria General)



DE: 02914  
Barranquilla 24 OCT. 2018

Dóctor:  
John Moises Besalle Fayad  
Senador de la República  
Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso, Oficina 319-320.  
Bogotá D.C.

Referencia: Proyecto de Ley No. 16 de 2018 "Por medio del cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los Sistemas de Transporte Masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones".

Asunto: Respuesta a oficio de radicado interno No. 02781 del 09 de Octubre de 2018.

Cordial saludo,

Para Transmetro S.A.S., como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Barranquilla y su área Metropolitana, es invaluable que desde el Congreso de la República se estén fomentando este tipo de iniciativas que promuevan la articulación de los SITM con otros modos de transporte.

En nuestro país, a partir de las diferentes políticas públicas que promueven la organización y adecuada prestación del servicio de transporte urbano, se contemplaron diferentes tipos de sistemas de acuerdo a las necesidades particulares de las ciudades principales e intermedias, áreas metropolitanas y municipalidades cercanas a estas, Nacieron entonces los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR)<sup>1</sup>, los cuales cuentan con un ente facultado para ejercer la titularidad<sup>2</sup> del Sistema de Transporte correspondiente, y en desarrollo a ello a gestionar, planear, controlar, supervisar y en algunos casos ejecutar la operación<sup>3</sup>, y diseñar, construir, administrar y mantener la infraestructura<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>SITM: Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para ciudades con más de 600.000 habitantes.  
<sup>2</sup>SETP: Sistema Estratégico de Transporte Público, para ciudades con un número de habitantes entre 250.000 y 600.000.  
<sup>3</sup>SITP: Sistema Integrado de Transporte Público, referentes a la prestación de los modos de transporte urbano.  
<sup>4</sup>SITR: Sistema Integrado de Transporte Regional, integración de transporte urbano y transporte municipal de corta distancia.  
<sup>5</sup>Artículo 2, numeral primero Ley 310 de 1996.  
<sup>6</sup>Caso Transcaribe en la Ciudad de Cartagena.



Cartagena de Indias, D. T. y C. 20 SET. 2018  
TC-00-07-01-44902018

Asunto: Respuesta a radicado interno 2234 de 11 de septiembre de 2018.

H.S.  
JOHN MOISES BESALLE FAYAD  
Senador de la República de Colombia  
Dirección: Cra. 7ª No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Oficina 319 - 320  
Teléfono: 3168881549  
Email: alphonso@besalle@gmail.com  
Cartagena - Bolívar.

Cordial saludo,

Mediante el presente nos permitimos pronunciarnos sobre el Proyecto de Ley No. 16 de 2018 "por medio del cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones".

Transcaribe S.A en calidad de ente gestor del SITM de la ciudad de Cartagena, considera de alta importancia el trámite que viene cursando en el Congreso de la República el proyecto de ley referido, sin embargo, existen apreciaciones que consideramos de interés sobre el mismo, la entidad realizó estudios en los años 2007 y 2009 sobre la viabilidad del Transporte acuático en la ciudad de Cartagena, estudios que arrojaron como resultado la no viabilidad y sostenibilidad financiera del proyecto.

En la actualidad la entidad no ha actualizado los estudios relacionados con el proyecto de transporte acuático en vista de que no se ha presupuestado la realización de los mismo, ello debido a que, mediante el artículo 54 de la Ley 54 de 2009, el Distrito almiró la competencia para realizar los estudios y llevar a cabo la implementación del transporte acuático en la ciudad de Cartagena, perdiendo Transcaribe competencia sobre el particular.

En cuanto a la exposición de motivos del proyecto de ley objeto de la presente, nos permite manifestar que, Cartagena cuenta con un transporte turístico con vehículos acuáticos, el cual se encuentra regulado y es controlado por la DIMAR y Corporación de Turismo de Cartagena.

Las rutas turísticas con mayor flujo son: Tierra Bomba -Bodeguita (turístico); Tierra Bomba - Hospital Bocagrande (libre de turismo y de pasajeros nativos); Bocagrande -La Bodeguita (turístico).

Habiendo expuesto lo anterior, manifestamos nuestro compromiso en el trabajo conjunto con las diferentes entidades del orden nacional, asimismo, nuestro interés en que este proyecto surta el trámite correspondiente en el congreso de la república.

Cordialmente,

*Humberto J. Ripoll Durango*  
HUMBERTO J. RIPOLL DURANGO  
Gerente General  
Transcaribe S.A.

Proyecto: Comisión  
Departamento - Secretaría General  
Firmó: Humberto Ripoll Durango  
Director de Operaciones

## TEXTOS DE PLENARIA

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO  
EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 10 DE  
JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 161 DE 2018 SENADO, 036 DE  
2017 CÁMARA**

*por medio de la cual se crea la Estampilla Pro  
Universidad Nacional - sede La Paz y se dictan otras  
disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** *Objeto.* Este proyecto de ley tiene como objeto autorizar a la Asamblea Departamental del Cesar, para que faculte la emisión de la Estampilla Pro Universidad Sede La Paz, con el fin de garantizar la financiación de esta institución educativa.

**Artículo 2°.** Autorícese a la Asamblea Departamental del Cesar, para que ordene la emisión de la Estampilla “Pro Universidad Nacional sede La Paz”, cuyo recaudo se destinará para inversión en el plan de desarrollo físico, dotación y compra de equipos; en mantenimiento y ampliación de la planta física de los equipos de laboratorio; para promover la investigación científica, productividad académica y movilidad nacional e internacional de docentes; desarrollo y fortalecimiento de programas de pregrado y posgrados; y dotación de bibliotecas físicas, acceso a bases de datos científicas y centros de documentación.

**Artículo 3°.** Autorícese a la Asamblea Departamental del Cesar, para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla, en las actividades y operaciones que se deban realizar en el departamento y en los municipios del mismo. Los actos que expida la Asamblea del Departamento, en desarrollo de lo expuesto en la presente ley, serán llevados a conocimiento del Gobierno nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

**Parágrafo 1°.** Dentro de los sujetos gravables de la Estampilla Pro Universidad Nacional Sede La Paz, quedarán excluidos los contratos de prestación de servicios.

**Artículo 4°.** Facúltese a los Concejos Municipales del departamento del Cesar para que, previa autorización de la Asamblea Departamental, hagan obligatorio el uso de la estampilla que por esta ley se autoriza con destino a la Universidad Nacional sede La Paz.

**Artículo 5°.** El recaudo de la estampilla se destinará a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.

**Parágrafo 1°.** La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto a gravamen.

**Artículo 6°.** La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será hasta por la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) y en plazo de quince (15) años, a partir de su vigencia.

**Artículo 7°.** El rector de la Universidad Nacional deberá rendir un informe en marzo de cada año, a las Comisiones Terceras de Senado y Cámara sobre los montos y ejecución de los recursos obtenidos por esta estampilla.

**Artículo 8°.** Esta ley rige a partir de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 10 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 161 de 2018 Senado, 036 de 2017 Cámara, *por medio de la cual se crea la estampilla Pro Universidad Nacional - sede La Paz y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

**SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ**  
Senador Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en sesión Plenaria del Senado de la República el día 10 de junio de 2019, de conformidad con el articulado para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

\* \* \*

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO  
EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 10 DE  
JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 203 DE 2018 SENADO, 180 DE  
2017 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y  
se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** *Derechos de los dignatarios.* El artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio de 2002 quedará así:

**Artículo 35.** *Derechos de los dignatarios.* A más de los que señalen los estatutos, los dignatarios de los organismos de acción comunal tendrán los siguientes derechos:

- a) Quien ejerza la representación legal de un organismo de acción comunal podrá percibir ingresos provenientes de los recursos propios generados por el organismo, para gastos de representación previa reglamentación en estatutos y autorización de la asamblea respectiva;
- b) A ser atendido por lo menos dos (2) veces al mes por las autoridades del respectivo municipio o localidad y una vez en el año por el Alcalde de la entidad territorial, donde se encuentre el organismo de Acción Comunal.
- c) Los organismos asociativos y/o federativos de acción comunal, serán atendidos por el Alcalde respectivo, por lo menos una (1) vez al año, en una jornada de un (1) día, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- d) Los concejos Municipales o Distritales deberán destinar por lo menos una (1) sesión anualmente, para de forma exclusiva en dicha sesión debatir y discutir sobre las necesidades y problemáticas que presenten los Organismos de Acción Comunal, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- e) El Sena y la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) podrá crear programas gratuitos, presenciales y/o virtuales, y de acceso prioritario de capacitación y formación técnica, tecnológica, profesional o de formación continua destinados a los dignatarios de los organismos de acción comunal que contribuyan al desarrollo económico y productivo de las comunidades.
- f) Las entidades territoriales podrán entregar a quienes ejerzan la representación legal o sean miembros de la junta directiva de un organismo de acción comunal, un subsidio en el sistema integrado de transporte del municipio o distrito en el que resida o su equivalente, correspondiente al 50% del valor, de hasta 60 pasajes, con el fin de garantizar el óptimo desarrollo de sus funciones, aplicando también para transporte veredal. En todo caso será solo para una persona por Junta de Acción Comunal. Las entidades territoriales que establezcan este subsidio reglamentarán previamente la fuente presupuestal que lo financia y la garantía de su efectividad.
- g) El Gobierno nacional implementará programas de beneficios e incentivos que promuevan la incursión de jóvenes entre los 14 y 29 años en los organismos comunales.
- h) El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Educación Nacional, diseñará y promoverá programas para el ejercicio del Servicio Social Obligatorio de estudiantes de educación media en organismos de acción comunal, en los términos del artículo 97 de la Ley 115 de 1994.

**Artículo 2°. Tarifa diferencial en los servicios públicos domiciliarios.** Como parte de la responsabilidad social empresarial, y teniendo en cuenta la colaboración que las Organizaciones de Acción Comunal pueden prestar en la lucha contra la ilegalidad en las conexiones de servicios públicos, las empresas de servicios públicos domiciliarios podrán, con cargo a sus propios recursos, aplicar una tarifa diferencial a todos los inmuebles donde funcionan exclusivamente los salones comunales, correspondiente a la tarifa aplicable del estrato residencial uno (1).

**Parágrafo.** Las empresas de servicios públicos podrán revocar este tratamiento de manera motivada.

**Artículo 3°. Salones comunales.** Podrá destinarse un rubro del recaudo del impuesto predial municipal o distrital para la construcción, mejoramiento y acondicionamiento de salones comunales, casetas comunales y demás equipamientos comunales de propiedad del municipio, distrito o junta de acción comunal legalmente constituida. Igualmente, en los bienes sobre los cuales ejerza de manera legal, posesión, goce, uso, tenencia o disfrute del bien a cualquier título, siempre y cuando no se vaya a interrumpir en el tiempo. Los departamentos podrán con recursos propios realizar las inversiones de los que trata este artículo.

**Parágrafo.** Las apropiaciones de gasto en virtud de los recursos a los que se refiere este artículo, serán computadas como gasto de inversión y asociadas a los proyectos del Plan Municipal o Distrital de Desarrollo con los que se encuentren relacionados. El Concejo Municipal o Distrital de la respectiva entidad territorial podrá, en caso de que en el Plan Municipal o Distrital de Desarrollo del respectivo Distrito o municipio no se cuente con metas asociadas al objeto del gasto al que se refiere el presente artículo, a iniciativa del Alcalde Municipal, modificar al Plan de Desarrollo Municipal o Distrital incluyendo programas y metas referidas a estos objetos de gasto y al fortalecimiento de las juntas de Acción Comunal.

**Artículo 4°. Banco de proyectos.** Se dará prioridad a los proyectos municipales y distritales presentados por las Juntas de Acción Comunal, siempre y cuando los mismos hayan contado con asesoría técnica por parte de las secretarías de planeación para su elaboración y cumplan con los requisitos de viabilidad, prioridad y elegibilidad. Los proyectos presentados deberán estar ajustados con el respectivo plan de desarrollo.

**Artículo 5°. *Software contable.*** El Ministerio del Interior en coordinación con la Contraloría General de la República y la Contaduría General de la República, en conjunto gestionarán la creación de una aplicación gratuita contable para las Juntas de Acción Comunal. El Ministerio del Interior deberá disponer de las capacitaciones necesarias a los dignatarios sobre su manejo.

**Artículo 6°. *Priorización.*** Adiciónese un párrafo al artículo 70 de la Ley 743 de 2002, quedará así:

**Artículo 70.** Los organismos de acción comunal podrán constituir empresas o proyectos rentables con el fin de financiar sus programas en beneficio de la comunidad. La representación legal de los organismos comunales estará a cargo de su presidente, pero para efectos de este artículo, la representación la ejercerá el gerente o administrador de la respectiva empresa o proyecto rentable. Los afiliados a los organismos comunales que participen activamente en el ejercicio de actividades económicas de la organización podrán percibir estímulos especiales y participación de los beneficios.

**Parágrafo.** Los dignatarios de la respectiva Junta de Acción Comunal en donde estén domiciliadas las empresas mencionadas en el presente artículo, serán priorizados para ocupar empleos o prestar los servicios requeridos.

**Artículo 7°. *Juntas para la paz.*** Las acciones comunales contribuirán en el cumplimiento de los acuerdos de paz, impulsando la ejecución de programas y proyectos en los territorios para tal fin.

**Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 10 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 203 de 2018 Senado, 180 de 2017 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

**AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS**  
Senadora Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en sesión Plenaria del Senado de la República el día 10 de junio de 2019, de conformidad con el articulado para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO  
EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 10 DE  
JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 218 DE 2018 SENADO, 075 DE  
2018 CÁMARA**

*por la cual se modifica el porcentaje de participación para la conformación de las áreas metropolitanas.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. *Objeto.*** La presente ley tiene por objeto modificar el porcentaje de participación para la conformación de las áreas metropolitanas.

**Artículo 2°. *Modifíquese el literal e) del artículo 8° de la Ley 1625 de 2013, reduciendo el porcentaje de participación a un cinco por ciento (5%) para aprobar la conformación de las áreas metropolitanas, así:***

- e) Se entenderá aprobado el proyecto sometido a consulta popular cuando la mayoría de votos de cada uno de los municipios interesados sea favorable a la propuesta y la participación ciudadana haya alcanzado al menos el cinco (5) por ciento de la población registrada en el respectivo censo electoral de cada uno de los municipios intervinientes.*

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

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 10 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 218 de 2018 Senado, 075 de 2018 Cámara, *por la cual se modifica el porcentaje de participación para la conformación de las áreas metropolitanas.*

Cordialmente,

**SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ**  
Senador Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado sin modificaciones en sesión Plenaria del Senado de la República el día 10 de junio de 2019, de conformidad con el texto aprobado en la Comisión Primera del Senado de la República.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO  
EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 12 DE  
JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 250 DE 2019 SENADO, 090 DE  
2018 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 1916 de 2018 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1°.** *Objeto.* El objeto es ampliar el número de municipios amparados por los planes, programas y proyectos que establece la Ley 1916 de 2018 para conmemorar los 200 años de la Campaña Libertadora de 1819, tomando como referencia el margen de acción de las guerrillas independentistas de Santander, Casanare y Boyacá, partícipes de la guerra de independencia.

**Artículo 2°.** Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1916 de 2018, el cual quedará así:

**Artículo 1°.** *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto vincular a la Nación en la celebración del Bicentenario de la Campaña Libertadora de 1819, a su vez, se rinde homenaje y declara patrimonio Cultural de la Nación a los municipios que hicieron parte de la Ruta Libertadora.

*Adicionalmente, la Nación rinde homenaje a todas las fuerzas patriotas que posibilitaron el triunfo de la gesta libertadora de 1819, que sirvieron de apoyo y dieron sus vidas para que el ejército bolivariano lograra el 7 de agosto de 1819 el triunfo definitivo.*

**Artículo 3°.** Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1916 de 2018, el cual quedará así:

**Artículo 2°.** *Declaratoria de los municipios beneficiarios.* Declárese a los municipios que hicieron parte de la ruta libertadora, o que fueron partícipes de la campaña libertadora, beneficiarios de los planes, programas y obras de desarrollo definidos en esta ley, exaltando su valor patriótico y aporte histórico para la Patria. Estos son:

*Arauca, Tame, Hato Corozal, Paz de Ariporo, Pore, Támara, Nunchía, Paya (Morcote), Pisba, Labranzagrande, Socotá (Pueblo Viejo-Quebradas), Socha, Tasco, Betéitiva, Corrales, Gámeza, Tutazá, Belén, Cerinza, Santa Rosa de Viterbo, Tibasosa, Busbanzá, Floresta, Duitama (Bonza), Paipa (Pantano de Vargas), Tópaga, Toca, Chivatá, Soracá, Tunja (Puente de Boyacá), Ventaquemada, Villapinzón, Chocontá, Suesca, Gachancipá, Tocancipá, Chía (Puente del Común) y el Centro Histórico de Bogotá, pertenecientes a la Campaña Libertadora de 1819.*

*Adicionalmente, los municipios de Charalá, Encino, Coromoro, Chima, Ocamonte, Socorro, Pinchote, Simacota, Zapatoca, Aratoca, San Gil, Guadalupe y Oiba departamento de Santander;*

*partícipes de la acción militar de las guerrillas independentistas de Santander y de la Batalla de Pienta; Trinidad departamento de Casanare y los municipios de Sogamoso, Sativanorte, Mongua, Tuta y Paz del Río del departamento de Boyacá y Santa Rosalía departamento del Vichada.*

**Artículo 4°.** Modifíquese el artículo 6° de la Ley 1916 de 2018, el cual quedará así:

**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 la remodelación y embellecimiento de los monumentos del Pantano de Vargas, el Puente de Boyacá, el Parque de los Mártires, el Bosque de la República en Tunja; los héroes caídos de la Batalla del Pienta en Charalá y de los existentes a lo largo de la Ruta de la Campaña Libertadora de 1819, en concordancia con los planes especiales de manejo y protección que estén vigentes (que estén reformando) o que deban realizarse a cargo del Ministerio de Cultura.

**Artículo 5°.** Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1916 de 2018, el cual quedará así:

**Artículo 10.** *Integración de la Comisión Especial Ruta Libertadora.* La Comisión estará integrada por

- a) El Presidente de la República o su delegado, quien la presidirá;
- b) Los Ministros de Cultura, Educación, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y Defensa; o sus delegados;
- c) Un Senador y un Representante a la Cámara, designados por las mesas directivas de cada corporación;
- d) Los Gobernadores de los seis departamentos o su delegado;
- e) El Alcalde de Bogotá;
- f) Y el Presidente de la Academia Colombiana de Historia.

**Artículo 6°.** La presente ley rige a partir de su publicación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 12 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 250 de 2019 Senado, 090 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 1916 de 2018 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

**JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA**  
Senador Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado sin modificaciones en sesión Plenaria del Senado

de la República el día 12 de junio de 2019, de conformidad con el articulado para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

\* \* \*

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO  
EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 10 DE  
JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 253 DE 2018 SENADO, 192 DE  
2017 CÁMARA**

*por medio de la cual se instituye la Medalla  
Almirante Leonardo Santamaría Gaitán y se ordenan  
otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** El Congreso de la República de Colombia instituye la Medalla “Almirante Leonardo Santamaría Gaitán”, que será representada a través de una medalla con la imagen en alto relieve del Almirante “Leonardo Santamaría Gaitán”, entrelazada con los colores azul y blanco, de acuerdo con las especificaciones contenidas en el anexo, y tendrá las siguientes características:

1.1 Color. Dorado (tono oro de 24 quilates), azul, blanco.

1.2. Joya. Consiste en una placa formada de una rosa de los vientos que consta de ocho puntas (4 puntas iguales y 4 puntas más cortas), convexa, debe llevar en color marrón refulgente un círculo centrado en el anverso con la efigie del señor Almirante Leonardo Santamaría Gaitán en alto relieve, y distribuido hacia la parte superior interna siguiendo la línea del círculo en letras “Almirante Leonardo Santamaría Gaitán”; El borde externo del círculo, demarca en color dorado hasta el borde de toda la prenda.

En el reverso debe llevar dentro de un círculo 4 rosas de los vientos en orden con la línea del ecuador en alto relieve, e inscrito en la parte superior en letra arial “Protegemos el Azul”, y en la parte inferior “de la Bandera” siguiendo la línea interna del círculo las dos frases.

1.3. Cinta. La medalla y la réplica deben ir suspendidas en una banda formando una V al abrochar los extremos quedando a la altura del pecho del condecorado, confeccionada en cinta tipo seda con acabado moaré y ostentada por dos franjas diagonales color azul y color blanco en toda la cinta. En la unión de la cinta (extremo de la banda) debe llevar una argolla y contra-argolla que sirve para unir la medalla a la cinta.

En la parte superior de la cinta debe llevar una barreta con ventana que permita ver la cinta, elaborada en metal martillado de color dorado y

el bisel liso en color dorado. En la parte posterior de la barreta en forma centrada lleva un gancho para la sujeción de la medalla en el pecho del condecorado.

1.4. Réplica o miniatura, la cual debe tener las mismas características de la joya, en diseño, color y acabados.

1.5. Venera. Consiste en una plaqueta biselada de color azul y blanco en diagonales de igual tamaño, delineada en color dorado en sus extremos, debe tener internamente delineada en color dorado cuatro rosas de los vientos de igual tamaño, divididos proporcionalmente. En la parte posterior lleva dos agujas para sujeción con sus respectivos broches de presión, las cuales deben estar debidamente espaciadas y soldadas de tal forma que su posición sea perpendicular al plano de la misma permitiendo la correcta ubicación en color dorado.

**Artículo 2°.** La medalla podrá ser otorgada a personal de las Fuerzas Militares y de Policía Nacional, o de entidades gubernamentales, colombianos o extranjeros (en forma coordinada con la Armada Nacional) que se destaquen en la contribución de la defensa de la soberanía marítima, la seguridad marítima y fluvial, la gobernanza marítima y la protección del medio ambiente marino y fluvial, impulsando el desarrollo socioeconómico sostenible de la Nación.

**Artículo 3°.** Las Mesas Directivas de las Comisiones Segundas Constitucionales, de manera conjunta con el Comandante de la Armada Nacional o su delegado, integrarán una subcomisión que decidirá sobre el otorgamiento de la medalla. La postulación corresponde a los integrantes de las Comisiones Segundas Constitucionales.

La entrega de la medalla podrá realizarse por las Comisiones Segundas Constitucionales de manera individual o conjunta.

La medalla se entregará en el mes de mayo, fecha que corresponde al mes de conmemoración del fallecimiento del Almirante.

Cada Comisión solo podrá otorgar un máximo de 6 medallas en cada legislatura.

**Parágrafo.** Las Mesas Directivas del Senado de la República y de la Cámara de Representantes dispondrán lo pertinente para la financiación y otorgamiento de la Medalla “Almirante Leonardo Santamaría Gaitán”.

**Artículo 4°.** Las Comisiones Segundas del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, llevarán el registro de las medallas que otorguen y deberán custodiar y publicitar el archivo en el sitio web de cada Corporación con una fotografía de los homenajeados.

Las Comisiones Segundas del Senado de la República y de la Cámara de Representantes organizarán a través de las respectivas oficinas

de protocolo de cada Corporación, el ceremonial de entrega, la publicidad y grabación de los respectivos actos protocolarios.

A la ceremonia de entrega se invitará a la familia del Almirante Leonardo Santamaría Gaitán.

**Artículo 5º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el *Diario Oficial*.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 10 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 253 de 2018 Senado, 192 de 2017 Cámara, *por medio de la cual se instituye la medalla Almirante Leonardo Santamaría Gaitán y se ordenan otras disposiciones.*

Cordialmente,

**JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA**  
Senador Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado sin modificaciones en sesión Plenaria del Senado de la República el día 10 de junio de 2019, de conformidad con el articulado para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

**CONTENIDO**

Gaceta número 544 - jueves 13 de junio de 2019

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

**Págs.**

**PONENCIAS**

Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 16 de 2018 Senado, por medio del cual se establece el uso de los muelles especiales integrados a los sistemas de transporte masivo y/o colectivo y se dictan otras disposiciones..... 1

**TEXTOS DE PLENARIA**

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 10 de junio de 2019 al proyecto de ley número 161 de 2018 Senado, 036 de 2017 Cámara, por medio de la cual se crea la Estampilla Pro Universidad Nacional - sede La Paz y se dictan otras disposiciones ..... 10

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 10 de junio de 2019 al proyecto de ley número 203 de 2018 Senado, 180 de 2017 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 10

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 10 de junio de 2019 al proyecto de ley número 218 de 2018 Senado, 075 de 2018 Cámara, por la cual se modifica el porcentaje de participación para la conformación de las áreas metropolitanas..... 12

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 12 de junio de 2019 al proyecto de ley número 250 de 2019 Senado, 090 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 1916 de 2018 y se dictan otras disposiciones..... 13

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 10 de junio de 2019 al proyecto de ley número 253 de 2018 Senado, 192 de 2017 Cámara, por medio de la cual se instituye la Medalla Almirante Leonardo Santamaría Gaitán y se ordenan otras disposiciones..... 14

