



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° 860

Bogotá, D. C., lunes, 7 de septiembre de 2020

EDICIÓN DE 11 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 023 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NUMERO 188 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO LEY NO. 023 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 188 DE 2019 CÁMARA, "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DISTRITALES, SE MODIFICA EL PORCENTAJE DE REPARTICIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

La presente ponencia contiene lo siguiente:

- I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA
- II. OBJETO DE LA PROPUESTA
- III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
 1. Justificación
 2. Objetivos
 3. Marco legal
 4. Antecedentes
 5. Impacto fiscal
 6. Anexo – Informe Subcomisión
- IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES
- V. PROPOSICIÓN
- VI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley No. 023 de 2019 Cámara, "Por medio de la cual se crean y organizan las autoridades portuarias regionales y se dictan otras disposiciones", fue radicado el 23 de julio 2019 en la secretaría general de la Cámara de Representantes, siendo autor el Honorable Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado. El texto original radica en la Gaceta 665 de 2019.

El proyecto de ley No. 188 de 2019 Cámara, "Por medio del cual se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones portuarias", fue radicado el 21 de agosto 2019 en la secretaría general de la Cámara de Representantes, siendo autor el Honorable Representante a la Cámara León Frey Muñoz Lopera. El texto original radica en la Gaceta 780 de 2019.

Los proyectos de ley 023 de 2019 Cámara y 188 de 2019 Cámara fueron acumulados por parte de la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes. El texto acumulado radica en la en la Gaceta 1181 de 2019.

En el mes de octubre de 2019 se recibió respuesta con concepto y comentarios al mencionado proyecto de ley por parte de la ANI y de la Supertransporte, y por parte del Ministerio de Hacienda en la que manifestaron que enviarían respuesta en el transcurso del trámite del proyecto, el cual a la fecha no ha sido recibida.
En el mes de junio de 2020 se recibió concepto y comentarios al mencionado proyecto de ley, por parte de Inviás y el Ministerio de Transporte.

El día 03 de junio de 2020 fue aprobado en primer debate y por unanimidad esta iniciativa legislativa.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA

El proyecto de ley 023 de 2019 Cámara acumulado con el proyecto de ley 188 de 2019 Cámara tiene por objeto, modificar el artículo 7° y 23° de la ley 1ª de 1991 y el artículo 80° de la ley 1617 de 2013, con el fin de generar una distribución equitativa de las contraprestaciones portuarias entre la nación, los municipios y distritos donde operan puertos, de la misma manera en el marco de la descentralización, busca fortalecer las Autoridades Portuarias Distritales, brindándole funciones y responsables.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Informe de ponencia, y para una mejor comprensión del mismo, la presente, se ha dividido en seis (6) puntos, así: (1) Justificación. (2) Objetivos. (3) Marco legal. (4) Antecedentes. (5) Modificaciones ley vigente. (6) Impacto fiscal.

1. Justificación

Contraprestaciones

Las iniciativas acumuladas se consideran de suma importancia para el desarrollo de los territorios sobre su territorio, en el entendido que buscan dos temas puntuales; fortalecer los entes distritales, no solo con recursos sino también en la toma de decisiones sobre su territorio, generando autonomía y descentralización.

La descentralización se lograría mediante la distribución de una manera más igualitaria de los recursos que se generan en lo local pero que el nivel nacional se los apropia, más aún, teniendo en cuenta que cada vez a los municipios y distritos se les adjudica más competencias, las cuales muchas veces no pueden atender debido a falta de presupuesto local.

En el mismo sentido el proyecto busca brindar de mayores competencias a los entes territoriales sobre su territorio, en este caso puntual, sobre el poder de decisión que tienen los distritos portuarios como Cartagena de Indias, Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura, Tumaco y Turbo – Antioquia y futuros distritos portuarios sobre sus puertos, y de esta manera se fortalece la descentralización, porque como viene sucediendo la mayoría de decisiones que se toman sobre los puertos, se toman en la capital la cual se ubica a miles de kilómetros de los distritos portuarios.

<p>La "sobre monopolización" de recursos fiscales por parte de la Nación, está causando una cultura de mendicidad por parte de los entes territoriales, politización e ideologización de los recursos públicos.</p> <p>Algunos municipios y distritos debido a su ubicación costera y geográfica, como es el caso de Cartagena, Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla, Turbo entre otros, fueron atractivos para la construcción de puertos marítimos para la importación y exportación de carga, hay que tener en cuenta que no todos los municipios y distritos son aptos para contar con este privilegio y por ello deben de percibir una compensación justa, por parte de las sociedades portuarias debido a que están usufructuando los terrenos de bajamar, es por esto que existen las contraprestaciones portuarias, las cuales están diseñadas como si fueran un tipo de arriendo, debido a que el área donde están ubicados los puertos son zonas de uso público, es por esto que mediante una concesión se le permite operar sobre ese espacio.</p> <p>El problema radica no en cuanto se cobra por contraprestación, sino en cómo se distribuye. Las contraprestaciones se dividen en dos clases, la primera por usos de infraestructura y la segunda por uso y goce espacio público. De la primera va el 100% para la nación a través de INVIAS y la segunda el 80% para la nación a través INVIAS y <u>tan solo el 20% para el municipio o distritos donde opere el puerto marítimo.</u></p> <p>Con lo anterior no se quiere desmeritar la importancia de los puertos para la economía nacional y la conectividad internacional. Pero si se quiere evidenciar una inequidad en cómo se distribuyen estos recursos, a sabiendas de las problemáticas que padecen los municipios y distritos, donde se encuentran graves problemas de educación, salud y servicios públicos entre otros.</p> <p>Las alcaldías para dar solución a los múltiples problemas locales necesitan recursos, es por ello la importancia de este proyecto ya que propone aumentar el porcentaje de contraprestación portuaria que reciben los distritos y municipios con puertos, en donde la contraprestación por uso y goce de espacio público y por infraestructura sea de un 50% para nación a través INVIAS y un 50% para los municipios y distritos con puertos marítimos.</p> <p>Cabe resaltar que las contraprestaciones portuarias no van al presupuesto general de la nación, sino que van a los recursos propios de INVIAS. Ahora bien, el presupuesto de INVIAS para 2018 era de DOS BILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES CIENTO CUARENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS CUATRO PESOS (\$2.247.448.144.604).</p> <p>Para el año 2019 el presupuesto de INVIAS tuvo un crecimiento del 36.2% en su presupuesto, siendo de TRES BILLONES QUINIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA MIL CUATROCIENTOS DIEZ PESOS (\$3.744.644.696.966). Los dos tipos de contraprestaciones portuarias que percibe INVIAS a 2019 fue de CIENTO OCHENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES TRESCIENTOS DOCE MIL OCHOCIENTOS VEINTITRES PESOS (\$185.437.312.823), esto equivale a tan solo un 4.95% del presupuesto total, esto representa un porcentaje muy bajo el cual se puede ajustar con facilidad por parte de INVIAS teniendo en cuenta la fluctuación a la que</p>	<p>se ajusta año a año. En cambio, para las alcaldías sería una gran fuente de ingreso para la inversión social.</p> <p>Este proyecto de ley de ninguna forma quiere o propone que las Sociedades Portuarias paguen más contraprestaciones, solo se busca que la distribución porcentual entre la nación y los municipios y distritos de las citadas contraprestaciones portuarias sea igualitaria, de esta forma las alcaldías tendrán mayor presupuesto para inversión social y atención de sus necesidades, de tal manera que no estén supeditadas a esperar recursos del nivel nacional.</p> <p>Por último, no es justo que los municipios reciban tan bajo porcentaje de contraprestaciones, a sabiendas que tienen que soportar el desgaste que generan los puertos en cuanto a inversión vial y servicios públicos portuarios.</p> <p>2. Objetivos:</p> <p>2.1. General:</p> <p>Distribuir de manera equitativa los recursos de las contraprestaciones portuarias entre la Nación, los distritos y municipios donde operen puertos marítimos y fortalecer las autoridades portuarias distritales.</p> <p>Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incrementar el porcentaje recibido por parte de las contraprestaciones por uso de infraestructura y por uso goce temporal, con exclusividad de las zonas de uso público hacia los municipios y distritos donde operan puertos marítimos. • Fortalecer y brindar funciones a las Autoridades Portuarias Distritales establecidas en el artículo 80° de la ley 1617 de 2013. • Que los municipios y distritos con puertos marítimos tengan la capacidad económica para poder invertir en problemas sociales que se presenten en la comunidad. <p>3. Marco legal</p> <p>Contraprestaciones</p> <p>Como se ha venido mencionando, se hace necesario revisar la compensación que reciben los municipios y distritos donde operen sociedades portuarias, esto se enmarca desde la Constitución Política en el artículo 361:</p> <p>Artículo 361. Artículo modificado por el artículo 2 del Acto Legislativo 5 de 2011:</p> <p><i>"(...) Los departamentos, municipios y distritos en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, así como los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones, así como a ejecutar directamente estos recursos. (...)"</i> [Enfasis propio].</p>
<p>El mandato constitucional anterior ha sido desarrollado en lo que consta a los municipios y distritos con puertos marítimos mediante el artículo 7 de la ley 1 de 1991 (enero 10) el cual en un principio quedó así:</p> <p>ARTÍCULO 7°. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, por vía general, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se benefician con las concesiones portuarias.</p> <p>Esta contraprestación se otorgará a la Nación y a los municipios o distritos en donde opere el puerto, en proporción de un 80% a la primera y un 20% a la segunda. Para efectos de la metodología, el Gobierno deberá tener en cuenta escasez de los bienes públicos utilizables, los riesgos y costos de contaminación, los usos alternativos, y las condiciones físicas y jurídicas que deberían cumplirse para poder poner en marcha y funcionamiento el terminal portuario. Una vez establecido el valor de la contraprestación, no es susceptible de modificarse.</p> <p>Todas las sociedades portuarias pagarán una contraprestación por las concesiones portuarias. Sin embargo:</p> <p>7.1. Si la Nación lo acepta, una sociedad portuaria puede pagar en acciones el monto de la contraprestación durante el período inicial de sus operaciones, y sin que el porcentaje del capital que la Nación adquiera por este sistema llegue a exceder del 20% del capital social.</p> <p>7.2. Las demás entidades públicas que hagan parte de sociedades portuarias, podrán incluir en sus respectivos presupuestos apropiaciones para aumentar su participación en el capital, facilitando así el pago de la contraprestación.</p> <p>El artículo anteriormente mencionado de la ley 1 de 1991 (enero 10) se modificó por medio del Artículo 1 de la Ley 856 de 2003 el cual estipula lo siguiente:</p> <p>Artículo 7°. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.</p> <p>Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces. [Enfasis propio]</p> <p>En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.</p>	<p>PARÁGRAFO 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial, a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre. [Enfasis propio]</p> <p>PARÁGRAFO 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>Las citas normativas que anteceden pueden decirse es lo que hasta el momento se ha desarrollado en el orden Nacional.</p> <p>Tenemos entonces a nivel constitucional el artículo 361 que estipula que los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales tiene derecho a participar por regalías y compensaciones, esto bajo la lógica que se benefician por el privilegio de contar con un área de bajamar para explotación portuaria.</p> <p>En cuanto al artículo 7° de la ley 1 de 1991 (10 enero) estipula como se repartirá porcentualmente del monto de la contraprestación portuaria. En un primer momento el monto por contraprestación se dividía así, 80% para la nación a través de INVIAS y tan solo un 20% para municipios y distritos donde operen puertos. Esto fue cambiado, y se redujo más a lo que recibían los municipios y distritos al dividir las contraprestaciones portuarias en dos, esto por medio del artículo 1 de la ley 856 de 2003, quedando de la siguiente forma: una por uso y goce temporal y el uso exclusivo de las zonas de uso público, en este caso el 80% va para INVIAS y nuevamente tan solo el 20% para la Nación y la nueva contraprestación que es por el uso de la infraestructura irá en un 100% para INVIAS.</p> <p>El marco legal de contraprestaciones portuarias no responde a preceptos constitucionales de justicia, equidad y descentralización, más aún se hace necesario cambiar estos porcentajes</p>

<p>sabiendo de las grandes necesidades sociales como en salud, educación, servicios básicos domiciliarios, alcantarillado entre otros, que padecen los municipios y distritos donde operan puerto y que muchas veces debido a la falta de recursos no pueden invertir en solucionar las problemáticas sociales, por eso se hace necesario que estos municipios y distritos al tener el privilegio de contar con puertos, puedan beneficiarse de una manera justa de estos, sin desconocer que la nación también deba beneficiarse.</p> <p>Autoridades Portuarias Distritales</p> <p>La Constitución Política de 1991 (C.P) establece que Colombia es una república unitaria. Sin embargo, dentro de su organización territorial (Art. 285-321 C.P.) se contempla la descentralización administrativa, lo cual implica que gran parte de la administración del Estado se reparte entre las entidades administrativo-territoriales de menor nivel. El artículo 287 de la Constitución establece:</p> <p><i>“Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Gobernarse por autoridades propias.</i> 2. <i>Ejercer las competencias que les correspondan.</i> 3. <i>Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.</i> 4. <i>Participar en las rentas nacionales.”</i> <p>Dicho artículo fue resaltado por la Corte constitucional en la sentencia C-538/05 donde se revisó la exequibilidad de una parte de la Ley 768 de 2002, por la cual se adoptó el Régimen Político Administrativo y Fiscal de los Distritos portuario e Industrial de Barranquilla Turístico y Cultural de Cartagena de Indias y Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta.</p> <p>Sobre el artículo anterior, la jurisprudencia reiterada por esa Corporación ha establecido que el legislador dispone de atribuciones para fijar límites y definir el grado de autonomía de las entidades territoriales, siempre y cuando respete ciertos “mínimos”, que constituyen el núcleo esencial que permite hablar de un verdadero régimen de descentralización y autonomía.</p> <p>Al precisar cuáles serían aquellos mínimos que constituyen el núcleo esencial de la autonomía de los entes territoriales, la Corte Constitucional ha indicado “que ellos se concretan en los derechos que enuncia el artículo 287, antes citado, esto en las facultades de gobernarse por autoridades propias, ejercer las competencias que constitucionalmente les correspondan, administrar sus recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, y participar en las rentas nacionales”.</p> <p>En desarrollo del texto constitucional antes citado, la Ley 768 de 2002 dispuso en su artículo 17 lo siguiente:</p> <p>Artículo 17. Régimen portuario. <i>Constitúyanse en autoridades portuarias adicionales a las ya instituidas por ley, los distritos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, que intervendrán en la</i></p>	<p><i>formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, definiendo en los territorios de su jurisdicción, las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias.</i></p> <p><i>En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia General de Puertos o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.</i></p> <p><i>Igual prerrogativa tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles, y demás instalaciones portuarias.</i></p> <p>Más adelante se expidió la Ley 1617 de 2013 por la cual se aprueba el Régimen para los Distritos Especiales, a la que la misma Corte Constitucional se refiere en su Sentencia C-494/15 en los siguientes términos: “fue presentada por el entonces Ministro del Interior, Germán Vargas Lleras y tramitada inicialmente bajo el proyecto de ley número 147 de 2011, teniendo origen en la Cámara de Representantes. Desde su exposición de motivos, se observa el propósito de “luchar contra el excesivo centralismo presente en el régimen constitucional anterior y priorizar la autonomía política, administrativa y financiera de las entidades territoriales”.</p> <p>Afirma la Corte Constitucional que los distritos fueron creados como entidades territoriales diferentes de los municipios, en esa medida la ley “tiene por objeto sustraerlos del régimen municipal ordinario y dotarlos de un régimen legal especial, traducido en un régimen político y administrativo independiente que reconociera su importancia política, comercial, histórica, turística, cultural, industrial, ambiental, portuaria, universitaria, fronteriza, etc.”</p> <p>Es tan cierto lo anterior, que el artículo 1° de la Ley 1617 de 2013 estableció como objeto de la ley, conformar el Estatuto Político, Administrativo y Fiscal de los distritos; “dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo, así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características, condiciones y circunstancias especiales que estos presentan”.</p> <p>En desarrollo del artículo 287 constitucional antes citado, la Ley 1617 de 2013 dispuso en su artículo 80 lo siguiente:</p> <p>Artículo 80. Régimen portuario. <i>Las autoridades portuarias adicionales a las ya instituidas por ley, es decir, los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las</i></p>
<p><i>que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias.</i></p> <p><i>En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia General de Puertos y Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.</i></p> <p><i>Igual prerrogativa tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 40 de la Ley 1° de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias.</i></p> <p>Un pequeño análisis del artículo 17 de la ley 768 de 2002 por la cual se adopta el Régimen Político Administrativo y Fiscal de los Distritos portuario e Industrial de Barranquilla Turístico y Cultural de Cartagena de Indias y Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, y del artículo 80 de Ley 1617 de 2013 por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales, nos arroja, que los <i>Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco, así como los demás distritos portuarios que se creen en el futuro, son investidos como autoridades portuarias</i>, pero solo y únicamente para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>intervenir en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Conpes.</i> 2. <i>Opinar y/o conceptual en el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, y en los trámites de aprobación de obras de beneficio común.</i> <p>A pesar de que los puertos desarrollan, impactan y se ubican en los territorios de los distritos antes mencionados, los distritos lo único que pueden hacer es opinar y opinar, y eso precisamente no es una autoridad portuaria.</p> <p>4. Antecedentes</p> <p>El contexto normativo de los puertos marítimos ha venido cambiando paulatinamente, con un primer viraje de noventa grados que se aprecia en 1991 en donde se liquida Colpuertos, dando inicio a una privatización de los puertos marítimos en Colombia. Lo anterior dio paso a un nuevo marco legal para el sector portuario mediante la ley 1 de 1991 (enero 10).</p> <p>La historia de los puertos en donde se ejerce la actividad de importación y exportación en Colombia, comienza con la creación de la Empresa Puertos de Colombia - Colpuertos, la cual fue creada por medio de la ley 159 de 1959; esta tuvo una primera etapa de (1959-1974) donde fue totalmente centralizado tanto su manejo presupuestal como gerencial. En 1974 se da inicio a la segunda etapa donde se descentraliza Colpuertos, esta descentralización trajo consigo varios cambios que produjo, que para 1982 la empresa entrará en crisis, en 1991 se liquidar y pasa a manos de privados.</p>	<p>El presente proyecto de ley parte de una inequidad de distribución de la riqueza que genera un bien público, en este caso puntual, los puertos marítimos, partiendo del hecho que solo unos cuantos municipios y distritos cuentan con tal privilegio, y por ende el beneficio que ello debe ser mayor. Estos municipios solo cuentan con un escaso 20% de contraprestación portuaria por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público, y con un 0% de contraprestación por el uso de la infraestructura.</p> <p>Pasando al área legislativa, una iniciativa similar fue presentada hace cuatro (4) años por el entonces senador Edison Delgado Ruiz, fue el proyecto de ley 015 de 2015 de Senado <i>“por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la ley 856 de 2003 y se dictan otras disposiciones”</i>. Esta iniciativa buscaba que los municipios y distritos donde funcionan puertos reciben el 60% de la contraprestación por el uso temporal de las playas y bajamares y de igual manera, el 60% de la contraprestación por el uso de la infraestructura. Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del instituto nacional de vías – INVÍAS, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad y los municipio o distritos donde opere el puerto.</p> <p>La anterior iniciativa mencionada llegó hasta segundo debate del Senado, pero fue archivada de acuerdo al artículo 190 de la ley 5 de 1992 y 162 de la Constitución Política, vencimiento de términos.</p> <p>Autoridades Portuarias</p> <p>En el año 2011 fue presentado el Proyecto de ley 37 de 2011 Senado, por parte del Ex Senador Roberto Víctor Gerlein Echeverría, por medio de la cual se crea y organiza la Autoridad Portuaria y se dictan otras disposiciones. Su objetivo era crear y organizar en el país la figura jurídica de la Autoridad Portuaria para que operara en forma descentralizada. Esta figura funcionaría como un ente corporativo especial, con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotado de personería jurídica propia, la cual funcionará como una Empresa Industrial y Comercial del Estado, sometida a las normas de las sociedades anónimas y a la vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte. El proyecto de Ley no fue debatido en primer debate y fue archivado por no cumplir los términos de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>5. Impacto fiscal</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p>

"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público." (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:**

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda." (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las provisiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad

con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...) El artículo 7° de la Ley 819/03 no

Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo." (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

No obstante, lo anterior, es necesario indicar que el impacto fiscal de este proyecto es positivo para las alcaldías y distritos donde operan puertos, pues incrementa el presupuesto de inversión social e infraestructura. En cuanto a INVIAS el impacto es leve ya que las contraprestaciones portuarias para el 2019 solo representan el 5.27% de su presupuesto anual, ya que cuentan con un presupuesto de 3,5 billones de pesos, es ínfimo lo que representa a las contraprestaciones portuarias, por otro lado, el presupuesto de esta entidad fluctúa cada año lo que prepararía para ajustar su presupuesto en la siguiente vigencia, esto genera que lo propuesto sea fácil de incorporar.

Como se ha venido explicando con antelación las contraprestaciones se dividen en dos, una por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y otro por el uso de infraestructura. La distribución porcentual entre la Nación a través de INVIAS, y los municipios y distritos es la siguiente y explica de cómo está estipulado en la ley vigente y la propuesta de este proyecto de ley:

Tipo de Contraprestación Portuaria	Municipio con puertos marítimos y Distrito puertos		Nación a través de INVIAS	
	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES
Distribución Vigente	20%	0%	80%	100%

Distribución Propuesta	50%	50%	50%	50%
*ESPACIO PÚBLICO = Contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público				
*INFRAES = Contraprestación por uso de infraestructura				

Cabe aclarar que tanto en la normatividad vigente como en el proyecto de ley presentan dos excepciones, la primera es que en el caso de San Andrés al ser departamento y no haber municipio o distrito en la isla, la contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público será girado al departamento en el mismo porcentaje. El otro caso es el de Barranquilla que mediante la resolución 1882 de 2009 de INVIAS cede el recaudo de la contraprestación portuaria a la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena.

La tabla a continuación expone los ingresos por contraprestación portuaria, por uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público de los distritos y los municipios donde operan puertos marítimos entre los años 2004- 2014; información extraída del proyecto de ley 015 de 2015 Senado, debido a que desde el 2010 INVIAS no recibe contraprestación de los puertos de parte de Barranquilla debido a que son giradas a Cormagdalena, información que se encuentra parcial.

ZONA PORTUARIA	2004 - 2015			TOTAL
	ALCALDIA	INVIAS	ESPACIO PÚBLICO	
BARRANQUILLA	17.508	70.033	16.688	104.229
RIOHACHA	13.120	52.479	18.554	84.153
CARTAGENA	32.622	130.488	81.005	244.115
COVENAS	1.920	7.681	7.205	16.806
STA. MARTA	22.985	91.941	36.563	151.489
BUENAVENTURA	32.239	128.956	122.079	283.274
TUMACO	2.060	8.238	3.313	13.611
TURBO	55	221	70	346
SAN ANDRES	37	147	312	496
TOTALES	\$ 122.546	\$ 490.184	\$ 285.789	\$ 898.519

* Cifras expresadas en millones.
* Datos de Barranquilla son solo hasta el 2009

Como se puede apreciar en la anterior tabla hay una gran disparidad en cuanto a lo que reciben las alcaldías y lo que recibe la nación a través de INVIAS, esta manera injusta de repartición de la contraprestación portuaria ha generado que entre 2004 al 2015 las alcaldías dejaron de percibir cerca de \$326.714 millones de pesos al no ser igualitaria la repartición.

Las tablas a continuación muestran el recaudo y distribución de las contraprestaciones de los últimos cuatro (3) años de los distritos con los principales puertos marítimos.

ZONA PORTUARIA	2016

	ALCALDIA		INVIAS		TOTAL
	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES.	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES.	
BARRANQUILLA	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CARTAGENA	2.506	10.025	2.749	15.280	
STA. MARTA Y CIENAGA	8.371	33.482	7.518	49.371	
BUENAVENTURA	6.558	26.232	17.585	50.375	
TOTALES	\$ 17.435	\$ 69.739	\$ 27.852	\$ 115.026	

* Cifras expresadas en millones.
N/R= No reportado

ZONA PORTUARIA	2017		INVIAS		TOTAL
	ALCALDIA	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES.	TOTAL	
BARRANQUILLA	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CARTAGENA	4.460	17.839	2.458	24.757	
STA. MARTA Y CIENAGA	9.278	37.111	8.928	55.317	
BUENAVENTURA	8.556	34.225	22.484	65.265	
TOTALES	\$ 22.294	\$ 89.175	\$ 33.870	\$ 145.339	

* Cifras expresadas en millones.
N/R= No reportado

ZONA PORTUARIA	2018		INVIAS		TOTAL
	ALCALDIA	ESPACIO PÚBLICO	INFRAES.	TOTAL	
BARRANQUILLA	N/R	N/R	N/R	N/R	N/R
CARTAGENA	5.647	22.587	2.426	30.660	
STA. MARTA Y CIENAGA	7.131	28.523	8.478	44.132	
BUENAVENTURA	14.815	59.261	24.814	98.890	
TOTALES	\$ 27.593	\$ 110.371	\$ 35.718	\$ 173.682	

* Cifras expresadas en millones.
N/R= No reportado

La siguiente tabla muestra un comparativo de totalidad de las contraprestaciones percibidas por los entes territoriales con puertos marítimos e INVIAS, entre el 2016 al 2018 versus a los que hubiesen recibido si la propuesta de este proyecto de ley hubiese estado implementada desde el 2016.

CONTRAPRESTACION	ALCALDIA	INVIAS	TOTAL
TOTAL 2016-2018	67.321	269.285	434.046
CAMBIO PROPUESTO	217.023	217.023	434.046

Se reitera que el proyecto de ley no representa esfuerzo fiscal significativo, pues la medida consiste en redistribuir los mismos recursos entre la Nación y las entidades territoriales, dándole vigor y sustento al artículo 1 de la Constitución Política de Colombia de Colombia.

Además, que el marco fiscal de mediano plazo de INVIAS no se verá afectado ya que en el articulado del proyecto queda explícito que la nueva distribución comienza a regir con las contraprestaciones que no estén comprometidas para de esta forma no afectar las inversiones que con dichos recursos ya estén planificadas.

De tal modo, causa un leve impacto fiscal negativo al presupuesto de INVIAS al disminuir el porcentaje que recibe por contraprestaciones portuarias, en cambio la promoción y aplicación de esta ley provoca mayores beneficios para los distritos y municipios con puertos marítimos, los cuales se representan en una descentralización real de recursos por parte de la nación hacia los municipios que se deberían beneficiar por tener los puertos.

6. Anexo – Informe de Subcomisión

El día 17 de julio del año en curso, la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente mediante la resolución 009 del 17 de junio de 2020 se crea una subcomisión encargada de evaluar el alcance y conveniencia de las disposiciones del Proyecto Ley No. 023 de 2019 acumulado con el Proyecto de Ley No. 188 de 2019 "Por medio de la cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones." Conformada por los siguientes representantes:

1. Milton Hugo Angulo Viveros (Coordinador Subcomisión).
2. Oswaldo Arcos Benavides
3. Adriana Gómez Millán
4. Emeterio José Montes De Castro
5. Martha Patricia Villalba Hodwalker
6. León Fredy Muñoz Lopera
7. Luis Fernando Gómez Betancourt

En ejercicio de esa función, la Subcomisión para el estudio del articulado del Proyecto Ley No. 023 de 2019 acumulado con el Proyecto de Ley No. 188 de 2019, sostuvo reuniones el día jueves 30 de julio de 2020, el día viernes 21 de agosto y el día miércoles 26 de agosto, por medio virtual, a través de los Representantes que la integran y de sus respectivos asesores. Los convocados por parte del Gobierno Nacional fueron: el Ministerio de Transporte, con el Dr. Pablo Mejía, Director de Infraestructura de Mintransporte; el Dr. Luis Eduardo Gutiérrez Díaz y el Dr. Fernando Hoyos, de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de Agencia Nacional de Infraestructura - ANI-; el Dr. Álvaro Ceballos, Superintendente Delegado de Puertos; el Dr. Roger Rodríguez, Subdirector Marítima y Fluvial de INVIAS. Con el fin de escuchar las apreciaciones, los comentarios y los conceptos de cada Entidad frente al impacto que generaría esta iniciativa legislativa, y fortalecer el proyecto para su trámite en segundo debate.

La reunión realizada el 21 de agosto de 2020, tuvo nuevamente la asistencia de las Entidades del Gobierno ya enunciadas, a parte de la Dimar, algunos Distritos y varias Sociedades Portuarias que expresaron sus observaciones y consideraciones de manera amplia.

CONSIDERACIONES GENERALES

El Proyecto de Ley ya acumulado cuenta con dos puntos centrales; la distribución equitativa de las contraprestaciones portuarias entre la nación y los municipios o distritos donde operen puertos y el fortalecimiento de las autoridades portuarias distritales. Los asistentes en representación de las entidades nacionales manifestaron en primera instancia la intención de mejorar la iniciativa y posteriormente las inquietudes, comentarios e impactos que consideran como Entidades de Gobierno.

Las inquietudes por parte del Gobierno con respecto a la distribución propuesta que busca una repartición equitativa de las contraprestaciones portuarias, coinciden en un impacto fiscal sobre INVIAS. En lo referente a las funciones propuestas en el artículo 3 del proyecto de ley, detallan el impacto y la duplicidad generada en estas.

Cabe resaltar que, durante el trámite de este proyecto de ley, se ha oficiado solicitando concepto a las diferentes Entidades del sector Transporte, específicamente:

- ANI: respuesta, octubre de 2019.
- MINHACIENDA: a la fecha no ha enviado su concepto.
- SUPERTRANSPORTE: respuesta, octubre de 2019.
- INVIAS: respuesta, junio de 2020.
- MINTRANSPORTE: respuesta, junio de 2020.

De acuerdo a lo anterior, se decidió oficializar y solicitar concepto nuevamente a aquellas Entidades que habían emitido respuesta en octubre de 2019, teniendo en cuenta que en ese entonces el texto del proyecto era muy distinto al actual, el aprobado en primer debate en la Comisión Sexta.

Por lo cual, se oficia nuevamente a las Entidades que no respondieron y a las que se considera deben actualizar su concepto sobre el texto actual del proyecto de ley. El día 27 de julio de 2020 se oficia a las siguientes Entidades:

- ANI: respuesta, agosto de 2020.
- MINHACIENDA
- SUPERTRANSPORTE: respuesta, agosto de 2020.
- DIMAR
- DISTRITO DE BARRANQUILLA
- DISTRITO DE BUENAVENTURA
- DISTRITO DE SANTA MARTA
- DISTRITO DE CARTAGENA
- DISTRITO DE TURBO
- DISTRITO DE TUMACO

INTERVENCIONES DE LAS ENTIDADES DEL GOBIERNO NACIONAL

INTERVENCIÓN DEL DR. PABLO MEJÍA, DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE MINTRANSPORTE:

- De carácter general manifiesta la intención de aterrizar los impactos económicos que generaría el proyecto, de buscar conciliar sobre la iniciativa, de contribuir al desarrollo de las regiones de manera adecuada.
- Explica los tipos de contraprestación y cómo se distribuyen, para ello se remite al artículo 7 de la ley 1 de 1991 modificado por la ley 856 de 2003 la cual estipula que las hay dos tipos de contraprestación por uso y goce de espacio público que se distribuye 20% para los municipios y distritos y 80% para para la nación a través de INVIAS y que las contraprestaciones por infraestructura que el 100% va para INVIAS.
- Expone la excepción que existe con respecto a Barranquilla mediante el artículo 64 de la ley 1242 de 2008, que establece que la contraprestación se distribuye, 60% Cormagdalena y 40% para Barranquilla. Con respecto a este punto, expone que el presupuesto de Invias sufriría una reducción del 30% sobre las contraprestaciones según la propuesta del proyecto de ley pero que prefiere que la postura la desarrolle el funcionario de INVIAS.

- Sobre las funciones de las autoridades portuarias distritales creadas mediante el artículo 80 de la ley 1617 de 2013, manifiesta que tienen como función ser participantes en la formulación de los planes de expansión portuaria. Menciona además de la eventual duplicidad de funciones y confusión entre las autoridades portuarias distritales y las autoridades nacionales, al establecer varias de las nuevas funciones que propone el proyecto para fortalecerlas.
- La duplicidad de funciones la explica en el siguiente sentido, dentro del artículo 3 del proyecto de ley:

- **COMPES:** numerales 1, 2 y 5.
- **CORMAGDALENA:** numerales 1, 2, 7 y 11.
- **ANI:** numerales 1, 2 y 7.
- **INVIAS:** numerales 7 y 11.
- **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS:** numerales 1 y 7.
- **DIMAR:** numeral 1.
- **MINISTERIO DE COMERCIO:** numeral 4.

DISTRIBUCIÓN CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA		
Distribución Contraprestación Portuaria		
Ley 1/ 91 art 7, modificado art 1* Ley 856/2003	Ley 1242/2008 art 64 (Zona Portuaria Barranquilla)	Proyecto Ley Acumulado (023 / 188 jde 2019
20% Municipio 80 % Nación (INVIAS) ZUP	60% Cormagdalena 40% Municipios	50 % Nación 50% Municipios
100% Nación infraestructura	ZUP / Infraestructura	ZUP / Infraestructura

DISTRITOS PORTUARIOS	
Función	Fuente normativa
Emisión concepto trámite de solicitud de concesión; participación en la formulación de los planes de expansión portuaria.	Artículo 80 Ley 1617 de 2013

INSTITUCIONALIDAD ACTUAL VS PROYECTO DE LEY		
Entidad /Funcionario	Función	Efectos
COMPES Ministro de Transporte	Autoridad portuaria	Duplicidad de la autoridad portuaria, funciones de ordenamiento y planificación. (numeral 2 artículo 3). Desplazamiento de funciones relacionadas con la regulación económica y técnica. (numeral 4 artículo 3). Desplazamiento de las funciones relacionadas con la coordinación para los distintos modos de transporte. (numeral 5 artículo 3).
Cormagdalena	Concedente y administrador de concesiones portuarias ZP Barranquilla y no Magdalena	Desplazamiento de las funciones para el otorgamiento, administración y ejecución de las concesiones portuarias. (numeral 2 artículo 3). Desplazamiento de las funciones para la autorización de los servicios portuarios. (numeral 7 artículo 3). Desplazamiento de las funciones para la planeación, coordinación y ejecución. (numeral 7 artículo 3). Incidencia en las competencias para la gestión de los canales navegables de la ZP Barranquilla. (numeral 11 artículo 3).
ANI	Concedente y administrador de concesiones portuarias (excepto la ZP Barranquilla)	Desplazamiento de las funciones para el otorgamiento, administración y ejecución de las concesiones portuarias. (numeral 2 artículo 3). Desplazamiento de las funciones para la autorización de los servicios portuarios. (numeral 7 artículo 3). Desplazamiento de las funciones para la planeación, coordinación y ejecución. (numeral 7 artículo 3).

INSTITUCIONALIDAD ACTUAL VS PROYECTO DE LEY		
Institucionalidad actual		Institucionalidad proyecto Ley 2019
Entidad/funcionario	Función	Efectos
INVIAS	Ejecutor dragados, recaudo/ ejecución recursos contraprestación portuaria.	Reducción de presupuesto para la ejecución de las obras, que faciliten el acceso y conectividad a los puertos. (artículo 2) Desplazamiento de las funciones para la planeación, coordinación y ejecución. (numeral 7 artículo 3). 1 Incidencia en las competencias para la gestión de los canales navegables de las zonas portuarias. (numeral 11 artículo 3).
Supertransporte	Inspección, control y vigilancia de la prestación del servicio público	Desplazamiento de funciones en cuanto al control de los servicios portuarios aéreos (numeral 1 artículo 3). Desplazamiento de las funciones para la evaluación, seguimiento y control de las actividades relacionadas con la planeación, coordinación y ejecución de los proyectos. (numeral 7 artículo 3)
DIMAR	Autoridad marítima nacional/ señalización y tráfico marítimo PMP	Desplazamiento de funciones relacionadas con la prestación de los servicios básicos y regulación (marítimo). (numeral 1 artículo 3).
Ministerio de Comercio	Régimen aduanero/ declaratoria zonas francas	Revisión frente a los efectos relacionados con las zonas francas. (numeral 4 artículo 3).

- Reitera la necesidad de buscar consensos que permitan articuladamente fortalecer la iniciativa, teniendo en cuenta lo considerado por el Ministerio de Transporte y ajustado a la realidad del País en materia de su implementación.

INTERVENCIÓN DEL DR. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ, VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI, Y DEL DR. FERNANDO HOYOS, ASESOR DE LA MISMA VICEPRESIDENCIA.

- Su intervención fue en dos sentidos, primero; con respecto al traslado de riesgos que se genera con la iniciativa, al igual, destaca el éxito del modelo del enfoque concesionado de puertos que tiene Colombia actualmente. Los riesgos son asumidos en gran parte por el concesionario. Menciona que este proyecto se basa en un esquema europeo español y que sería difícil afrontar esta transición en un país como Colombia.
- Segundo; la capacidad fiscal de la Nación para afrontar las obras y el desarrollo en la operación de los puertos, en Europa las autoridades portuarias utilizan recursos de la nación y son invertidos en planeación, en Colombia por su parte la inversión en infraestructura en los últimos 10 años ha sido de 2500 millones de dólares, por los privados. Recalca el éxito del manejo portuario en Colombia ya que mueve cerca de 6 millones de contenedores y cuenta con los mejores y más grandes operadores a nivel mundial. Por último, y a manera de reflexión emite un interrogante: ¿Quién asume esos riesgos? ¿Tiene el Gobierno la capacidad para asumir esos riesgos? ¿Cambiar el enfoque significaría de pronto, alejar a los inversionistas?

INTERVENCIÓN DEL DR. ÁLVARO CEBALLOS, SUPERINTENDENTE DELEGADO DE PUERTOS DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.

Ratificó la postura dada tanto por el Ministerio de Transporte y la ANI, resalta el éxito del enfoque actual, y la expansión que ha generado para el sector, además explica que el riesgo de la

operación y explotación portuaria recae en el concesionario, ya que ellos realizan el estudio de riesgo de mercado, inversión y proyecciones. Menciona que el proyecto crea una incertidumbre contractual sobre los contratos portuarios, si eventualmente esos contratos se modifican. Actualmente existe independencia de las funciones para que no afecte todo el proceso.

INTERVENCIÓN DEL DR. ROGER RODRÍGUEZ, SUBDIRECTOR MARÍTIMA Y FLUVIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS.

Interviene en el sentido de que la nueva distribución que propone el proyecto en las contraprestaciones, afectaría los compromisos, las inversiones y los planes que tiene el gobierno nacional, además generaría una inconveniencia para los puertos exponiendo que los montos recibidos por contraprestación no alcanzan a cubrir los costos de obras de competitividad portuaria que se realizan en Colombia, al ser estos altamente superiores, exponiendo varios ejemplos;

- **El puerto de Buenaventura:** en 2019 Invias recibió por contraprestaciones \$11.800 millones de pesos, por su parte se invirtió en dragado para el mismo año, \$27.000 millones de pesos, lo que refleja la insuficiencia para atender los contratos de mantenimiento y profundización, que, para Buenaventura, profundizar a 16.5 mts, se calcula en \$200 millones de dólares.
- **El puerto de Tumaco:** se ha invertido por parte de Invias, \$32.000 millones de pesos, recibiendo mucho menos por contraprestaciones.
- **San Andrés:** se invirtieron para el mantenimiento del dragado, \$20.000 millones de pesos, teniendo en cuenta que no se recibe contraprestación portuaria.

Reitera finalmente que disminuir lo que percibe Invias por contraprestaciones portuarias impacta negativamente también en los distritos porque no alcanzarían los recursos para las obras y el mantenimiento de profundización y de dragado. Y deja la reflexión del riesgo de que, a futuro, la nación no pueda invertir en mantenimientos y obras de dragados y profundización en los puertos, como actualmente lo hace, en donde los recursos que se invierten en este sentido, son mayores a los percibidos por concepto de las contraprestaciones.

INTERVENCIÓN DEL HR. EMETERIO JOSÉ MONTES

El honorable Representante presenta una propuesta de encontrar un camino medio sobre la contenida en el proyecto de ley, además explica la problemática derivada de la excesiva tramitología que impide que se aumente el flujo del comercio exterior. Expone un ejemplo en cuanto al camino medio en donde al INVIAS al perder ese 30% que tendrían los distritos o municipios portuarios, estos tengan que ser invertidos en obras de competitividad portuaria, y de esta forma entoma el equilibrio entre la nación y los municipio y distritos portuarios.

INTERVENCIÓN DE LA HR. ADRIANA GOMEZ MILLAN

La HR expone la intención que lo que se realice en la subcomisión debe estar orientado a lo que le conviene al país, por ende, se debe hacer un análisis muy riguroso teniendo cuenta la

inversiones presentes y futuras versus la eficiencia y sostenibilidad. En el mismo sentido aclara que el proyecto no puede tener cabida a la interpretación de que el gobierno puede evadir la responsabilidad con los puertos. De igual manera dice que la descentralización es importante para lograr la eficiencia y eficacia, pero que si se debe de guardar el nivel de articulación entre el gobierno central y los municipios. Por último, recalca que la preocupación de fondo es si el proyecto genera más competitividad para el sector.

INTERVENCIÓN DEL HR. LUIS FERNANDO GÓMEZ.

La intervención del HR expone la preocupación con respecto al presupuesto de INVIAS, al desfinanciarlo año a año como ha venido ocurriendo, y que esta entidad es de suma importancia para la construcción de las vías del país en especial las vías terciarias. Por último, recalca que, por beneficiar a unos municipios, se valla a perjudicar a otros.

INTERVENCIÓN DEL HR. LEON FREDY MUÑOZ LOPERA

El Representante León Fredy Muñoz considera como primer punto que el proyecto no representa impactos significativos para las finanzas de INVIAS, esto debido al porcentaje tan ínfimo que representan las contraprestaciones sobre el total del presupuesto de la misma institución. Por el contrario, representaría un gran rubro para las alcaldías para inversión social. En el mismo sentido expone las realidades que viven los municipios y distritos portuarios, donde a pesar de generar una gran riqueza para el país, la ven pasar, quedando únicamente los niveles e índices de pobreza.

Por otro lado, también expone el impacto financiero que asumen las alcaldías en obras para la competitividad portuaria, como lo es alcantarillado, acueducto, vías internas, seguridad vial, alumbrado, entre otras inversiones que son responsabilidad de las alcaldías y que son indispensables para la prestación del servicio portuario.

Igualmente dice que para este proyecto de ley se tiene como referencia el régimen de contraprestaciones de Barranquilla, el cual tiene un porcentaje de contraprestaciones más alto que el resto de los puertos en donde la alcaldía recibe un 40% de las contraprestaciones y no un 20% como el resto, esto deja denotar que, si en Barranquilla fue posible, también lo debería ser para el resto de los distritos portuarios de Colombia.

En cuanto al impacto fiscal, el Representante argumenta que no se generará ninguno, gracias a que el proyecto prevé para esta situación, un parágrafo transitorio que expone que la nueva distribución comenzará a regir a partir de que las contraprestaciones dejen de estar comprometidas. En esta medida no se altera la planificación que tiene INVIAS con las mismas.

INTERVENCIÓN DE ASESORES DE AUTORES Y DE INTEGRANTES DE LA SUBCOMISIÓN.

Se explica por parte de algunos miembros de esta Subcomisión, que el proyecto no tendría un impacto fiscal, ya que se debe tener en cuenta que la nueva distribución comenzaría a regir a partir de que las contraprestaciones portuarias dejaran de estar comprometidas por parte de INVIAS, o las entidades que hagan sus veces. Estos y otros argumentos fueron puestos a consideración para explicar que el marco fiscal de la entidad no se vería afectado.

Andrés Zamudio Rodríguez, asesor del Representante León Fredy Muñoz Lopera, autor y ponente de la iniciativa, expone que se trata de una iniciativa que busca cumplir con el artículo primero de la constitución con respecto a la descentralización, para esto se busca una distribución equitativa de las contraprestaciones portuarias entre la Nación a través de INVIAS, y los distritos y municipios donde operen puertos, por otro lado, también fortalecer a las autoridades portuarias distritales creadas en el artículo 80 de la ley 1617 de 2013.

Explica que el proyecto no afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), entendido como lo expresa la ley 819 de 2003, siendo la herramienta principal para realizar el análisis y planificación de las finanzas de las entidades públicas nacionales y territoriales en donde se prevén el efecto que tienen las políticas de ingresos y gastos actuales en el mediano plazo. En este sentido, el proyecto adiciona un parágrafo transitorio en el artículo 2, para dar la tranquilidad de que la distribución propuesta solo comenzará a regir a partir de que las contraprestaciones dejen de estar comprometidas, de tal manera, que, si INVIAS ya las tiene comprometidas mediante planes y proyectos, las seguirá recibiendo hasta que las ejecute, y de ahí, ya comenzaría la nueva redistribución.

“Artículo 2. Parágrafo Transitorio. Las contraprestaciones que Invias y los municipios o distritos tengan comprometidas hasta la entrada en vigencia de la presente ley continuaran siendo recibidas por la entidad beneficiaria de la contraprestación hasta su ejecución.”

Como segundo punto; lo que representaron las contraprestaciones portuarias al presupuesto de INVIAS en los últimos 5 años, solo fue en promedio el 5% con respecto a los billones de pesos de presupuesto anual que maneja la entidad, cuya fluctuación ha sido del 27% aproximadamente. Lo anterior, deja ver que tiene una capacidad alta para ajustar sus ingresos. Se anexa tabla de lo que equivale el porcentaje de las contraprestaciones portuarias al presupuesto de INVIAS:

Porcentaje de las contraprestaciones presupuesto de Invias					
	Total	Fluctuación	%Fluctuación	Contraprestación portuaria	% Contraprestación
2019	\$ 3.521.773.460.410	\$ 1.274.325.315.806	36	\$ 185.437.312.823	5,27
2018	\$ 2.247.448.144.604	-\$ 21.996.517.549	-1	\$ 164.000.000.000	7,30
2017	\$ 2.209.444.662.153	-\$ 383.610.570.990	-17	\$ 152.394.300.000	6,72
2016	\$ 2.653.055.233.143	-\$ 1.422.002.496.857	-54	\$ 109.587.437.822	4,13
2015	\$ 4.078.057.730.000			\$ 63.261.362.368	1,55
Total /promedio	\$ 34.766.779.230.310	-\$ 138.321.067.398	27	\$ 674.680.413.013	5

En tercer lugar, se trae a colación el precedente legislativo contenido en el Artículo 1 de la Ley 1557 DE 2012, que demuestra las condiciones en los porcentajes de contraprestaciones portuarias de la zona portuaria de Barranquilla.

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

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

Las contraprestaciones que el Invias tenga comprometidas en futuras vigencias hasta la entrada en vigencia de la presente ley, continuarán siendo recibidas por dicha entidad hasta su ejecución.

En todo caso, el Instituto Nacional de Vías (Invias) o quien haga sus veces y las entidades del orden nacional y territorial, del nivel central y descentralizado podrán, de conformidad con lo establecido en la Ley 489 de 1998, aunar esfuerzos presupuestales, técnicos, físicos para adelantar obras de encauzamiento y mantenimiento de los últimos 30 kilómetros del río Magdalena, bajo la coordinación del Ministerio de Transporte.

La contraprestación por zonas de uso público en infraestructuras ubicadas en el resto del Río Magdalena como en sus conexiones fluviales de su competencia, las recibirá en su totalidad Cormagdalena. [Énfasis Propio] Artículo primero ley 1557 de 2102.

Lo anterior deja ver que es posible realizar este tipo de cambios, además por un principio de igualdad, se debe equiparar la normativa para todos los municipios y distritos portuarios, cosa que este proyecto busca corregir.

Los recursos que se proponen redistribuir en este proyecto no son de libre destinación, ya que solo podrán ser invertidos en inversión social y obras de competitividad portuaria.

En cuanto a la incertidumbre que pueda generar sobre el concesionado en este proyecto de ley, es nula, ya que de ninguna forma se está tocando la fórmula que se utiliza para cobrar las contraprestaciones portuarias a las sociedades, ya que esto se realiza mediante el COMPES 3744.

Por último, este proyecto busca combatir la necesidad de una descentralización real, en donde cada vez se les adjudican más responsabilidades a las alcaldías, pero no se aumentan los recursos.

INTERVENCION DEL HR MILTON HUGO ANGULO

Manifiesta el HR la importancia de estos espacios para avanzar en la construcción de una iniciativa que genere acuerdo y que cumpla su objetivo, agradece al Gobierno Nacional por su participación y análisis expuesto sobre la conveniencia o inconveniencia de la iniciativa. Considera pertinente elaborar una ponencia que genere equilibrio, por lo cual reitera la necesidad de llevar a cabo una próxima reunión para trabajar sobre el articulado, para mejorar y enriquecer el proyecto, a esa próxima reunión se debe invitar al HR Cesar Lorduy, autor del PL 023/19C, quien es un gran conocedor del tema de Autoridades Portuarias. Igualmente, es pertinente que el Gobierno presente una propuesta para enriquecer el proyecto y establecer una posición sobre esta iniciativa con respecto a su conveniencia. Estos espacios siempre deben buscar que el bienestar general del país esté por encima de cualquier situación.

INTERVENCIÓN DE LA HR. ADRIANA GOMEZ MILLAN

Manifiesta establecer fechas claras para la próxima reunión, teniendo en cuenta el requisito de la presentación del informe de la Subcomisión, conocer los insumos expuestos por el Gobierno, para posteriormente generar un pronunciamiento, discutir alguna diferencia de criterios en caso de que se presenten a favor o en contra de continuar con el trámite de la iniciativa.

INTERVENCION DEL HR MILTON HUGO ANGULO

Expone una hoja de ruta, donde inicialmente solicita los insumos presentados por parte de los funcionarios de las entidades del Gobierno, para posteriormente elaborar un documento, programar la reunión haciendo extensiva la invitación al HR. Lorduy, a los Distritos, a las Sociedades Portuarias y Dimar, y en dicha reunión discutir, proponer y sugerir un articulado con el propósito de enriquecer la ponencia para segundo debate, con ánimo concertado. Que el Gobierno con respecto a sus conceptos y consideraciones, reitere y determine su intención y posición sobre el proyecto de ley. De esa manera, esta Subcomisión tendría ya los insumos necesarios para tomar una decisión final.

CONSIDERACIONES FINALES DE LA SUBCOMISIÓN

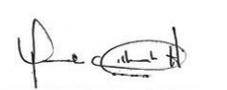
En reunión de esta Subcomisión del día 21 de agosto de 2020, sostenida por los Representantes, sus asesores, las Entidades del Estado, la Dimar, algunos Distritos Portuarios y algunas Sociedades Portuarias, se logró ahondar nuevamente en el impacto, alcance o afectación que para cada actor pudiese tener esta iniciativa, en donde se escucharon detenidamente las apreciaciones de cada uno, generando la suficiente ilustración sobre los puntos de vista, lo cual permitió que los integrantes de la Subcomisión concluyeran en decidir continuar con el trámite de esta iniciativa, explicando claramente que el proyecto contiene un parágrafo transitorio que garantiza la no afectación de los recursos de Invias que tenga comprometidos a la fecha, y que respeta los compromisos contractuales que tiene suscrito Invias con los Concesionados. Igualmente se acataron las consideraciones del Gobierno Nacional, que de acuerdo a las funciones contenidas en el artículo 3 del proyecto, incurrían en dualidad o interferían en la competencia de otras Entidades, las cuales fueron eliminadas del articulado.

IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN LA COMISION SEXTA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
Por medio del cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones.	Por medio del cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones.	No se realizaron cambios
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto fortalecer las autoridades portuarias distritales y modificar la distribución de las contraprestaciones portuarias que se establecen en los artículos 17 de la Ley 768 de 2002, 80 de la Ley 1617 de 2013 y 7 de la Ley 1ª de 1991. De esta forma se desarrolla en la Ley las autoridades portuarias distritales y se aumentan los recursos de las alcaldías o distritos donde operen terminales marítimos.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto fortalecer las Autoridades Portuarias. Distritales y modificar la distribución de las contraprestaciones portuarias que se establecen en los artículos 17 de la Ley 768 de 2002, 80 de la Ley 1617 de 2013 y 7 de la Ley 1ª de 1991. De esta forma se desarrolla en la Ley las autoridades portuarias distritales y se aumentan los recursos de las alcaldías o distritos donde operen terminales marítimos.	No se realizaron cambios
Artículo 2° El artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 modificado por el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 quedará así:	Artículo 2° El artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 modificado por el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 quedará así:	Se incluye un inciso en el parágrafo 1, en sentido, a que el primer gran inconveniente que presenta el puerto de Buenaventura para mejorar sus niveles de competitividad, tiene que ver con el dragado, queja constante de los operadores portuarios.
Artículo 7°. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.	Artículo 7°. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.	El dragado y la profundización del canal de acceso, actualmente no es suficiente, el calado está en 12,5 metros y en términos normales tendría que estar en 16,5 metros”. Razón por la cual es sumamente importante

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será de un cincuenta por ciento (50%) a la entidad Nacional, y un cincuenta por ciento (50%) a los municipios o distritos en donde se encuentra ubicada la concesión portuaria, que lo destinarán a inversión social o para obras que complementen la competitividad portuaria. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá el municipio o distrito en un cincuenta por ciento (50%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno nacional a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces recibirá el otro cincuenta por ciento (50%).	Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será de un cincuenta por ciento (50%) a la entidad Nacional, y un cincuenta por ciento (50%) a los municipios o distritos en donde se encuentra ubicada la concesión portuaria, que lo destinarán a inversión social o para obras que complementen la competitividad portuaria. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá el municipio o distrito en un cincuenta por ciento (50%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno nacional a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces recibirá el otro cincuenta por ciento (50%).	garantizar que estos recursos se direccionen a intervenir sobre este aspecto que le resta competitividad al puerto frente a otros de la región, como Posorja en Ecuador, Balboa en Panamá, o Callao en Perú, que están en 16 metros. Se elimina el parágrafo 3 a razón de que puede limitar el monto para las inversiones contempladas en el parágrafo 1 del mismo artículo.
En el caso de San Andrés la contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por infraestructura se pagará al departamento por no existir municipio o distrito en dicha isla.	En el caso de San Andrés la contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por infraestructura se pagará al departamento por no existir municipio o distrito en dicha isla.	
Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas	Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas	

<p>de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces, se destinará únicamente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.</p> <p>Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo en coordinación con la autoridad portuaria distrital, sin perjuicio de que otras</p>	<p>de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces, se destinará únicamente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.</p> <p><u>Para el caso del Distrito de Buenaventura, las contraprestaciones portuarias que reciba la nación a través de "INVIAS", se invertirán únicamente en mantenimiento, dragado y profundización del canal de acceso al puerto.</u></p> <p>Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo en coordinación con la autoridad portuaria distrital, sin perjuicio de que otras</p>	
<p>Artículo 39. Modifíquese el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013. El cual quedará así:</p> <p>Artículo 80. Régimen portuario. Las autoridades distritales adicionales a las ya instituidas por ley, es decir, las de los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Turbo y Tumaco, Barrancabermeja así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias. En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia de Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.</p>	<p>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013. El cual quedará así:</p> <p>Artículo 80. Régimen portuario. Las autoridades distritales adicionales a las ya instituidas por ley, es decir, las de los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Turbo y Tumaco, Barrancabermeja así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias. En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia de Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.</p>	<p>Se eliminan los numerales; 1, 2, 4, 5, 7 y 11, aprobados en primer debate.</p> <p>Lo anterior a solicitud del Gobierno, debido a que generaban duplicidad de funciones con otras entidades.</p>
<p>entidades incluida Cormagdalena, concurran con financiación y realización de obras necesarias.</p> <p>Parágrafo 3º. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 4º. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo, siempre en coordinación con la autoridad portuaria.</p> <p>Parágrafo transitorio. Las contraprestaciones que Invias y los municipios o distritos tengan comprometidas hasta la entrada en vigencia de la presente ley continuarán siendo recibidas por la entidad beneficiaria de la contraprestación hasta su ejecución.</p>	<p>entidades incluida Cormagdalena, concurran con financiación y realización de obras necesarias.</p> <p>Parágrafo 3º. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 4º. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo, siempre en coordinación con la autoridad portuaria.</p> <p>Parágrafo transitorio. Las contraprestaciones que Invias y los municipios o distritos tengan comprometidas hasta la entrada en vigencia de la presente ley continuarán siendo recibidas por la entidad beneficiaria de la contraprestación hasta su ejecución.</p>	
<p>Iguales prerrogativas tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4° de la Ley 1ª de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias.</p> <p>Adicionalmente será de competencia prevalente de las Autoridades Portuarias Distritales, conforme a lo dispuesto en el artículo 2° de la presente ley, las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La regulación de los servicios portuarios que presten las sociedades portuarias ubicadas en la zona portuaria bajo su jurisdicción, así como la autorización y control de los servicios portuarios básicos, para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad. 2. El ordenamiento, planificación, administración, proyección, construcción, conservación y explotación de las áreas o zonas de uso público bajo su jurisdicción, incluyendo los usos, mantenimientos y servicios portuarios, en coordinación con el 	<p>Iguales prerrogativas tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4° de la Ley 1ª de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias.</p> <p><u>Serán competencias adicionales de las Autoridades Portuarias Distritales, conforme a lo dispuesto en el artículo 2° de la presente ley, las siguientes:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados. 2. Participar en la preparación y definición de los planes y programas de desarrollo de las entidades territoriales, regionales o sectoriales comprendidas en su jurisdicción: en las materias relacionadas con su objeto, con el fin de asegurar la realización de las actividades que se contemplan en los planes adoptados por la Autoridad Portuaria Distrital. 3. Promover y facilitar la participación comunitaria 	

<p>Alcalde Distrital, y demás autoridades competentes.</p> <p>3. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.</p> <p>4. El fomento de las actividades industriales y comerciales, conexas con la actividad portuaria.</p> <p>5. La coordinación de los distintos modos de transporte, que operen o se requieran para el desarrollo y operación de la zona portuaria bajo su jurisdicción.</p> <p>6. Participar en la preparación y definición de los planes y programas de desarrollo de las entidades territoriales, regionales o sectoriales comprendidas en su jurisdicción: en las materias relacionadas con su objeto, con el fin de asegurar la realización de las actividades que se contemplan en los planes adoptados por la Autoridad Portuaria Distrital.</p> <p>7. Formular y adoptar mecanismos para la coordinación y ejecución de sus planes, programas y proyectos, por parte de las entidades públicas y privadas delegatarias,</p> <p>en los procesos de toma de decisiones y en las acciones de ejecución de los planes y programas de la Autoridad Portuaria Distrital.</p> <p>4. Participar en sociedades o asociaciones que se creen y organicen con o sin la participación de personas privadas, para cumplir más adecuadamente con sus funciones, o para objetos análogos o complementarios.</p> <p>5. Ejercer las funciones que otras entidades públicas le deleguen y que contribuyan a su ejercicio."</p>	<p>concesionarias o contratistas, así como para su evaluación, seguimiento y control.</p> <p>8. Promover y facilitar la participación comunitaria en los procesos de toma de decisiones y en las acciones de ejecución de los planes y programas de la Autoridad Portuaria Distrital.</p> <p>9. Participar en sociedades o asociaciones que se creen y organicen con o sin la participación de personas privadas, para cumplir más adecuadamente con sus funciones, o para objetos análogos o complementarios.</p> <p>10. Ejercer las funciones que otras entidades públicas le deleguen, siempre y cuando sean compatibles con las funciones de que trata el numeral 6º o que contribuyan a su ejercicio.</p> <p>11. La participación y coordinación con las demás entidades competentes en materia portuaria en los planes, trabajos, y las inversiones para adelantar obras de encauzamiento y mantenimiento en los canales navegables de las diferentes zonas portuarias.</p> <p>Artículo 4º. Vigencia y derogatoria. La presente ley</p> <p>Artículo 4º. Vigencia y derogatoria. La presente ley</p> <p>No se realizaron cambios</p>			
<table border="1" data-bbox="186 1378 755 1429"> <tr> <td>rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.</td> <td>rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.</td> <td></td> </tr> </table> <p>V. PROPOSICIÓN</p> <p>Con fundamento en las consideraciones expuestas, le solicitamos a la Honorable Plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al del Proyecto Ley No. 023 de 2019 acumulado con el Proyecto de Ley No. 188 de 2019 "por medio del cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones."</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="203 1661 446 1841">  <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara – Valle del Cauca – Partido Centro Democrático Coordinador Ponente</p> </div> <div data-bbox="511 1713 771 1893">  <p>LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara – Antioquia Partido Alianza Verde</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="203 1970 446 2150">  <p>MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara – Atlántico Partido Unidad Nacional</p> </div> <div data-bbox="511 1970 771 2150">  <p>EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara – Bolívar Partido Conservador</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca</p> </div>	rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.	rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.		<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 023 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 188 DE 2019 CÁMARA</p> <p><i>"Por medio del cual se fortalecen las autoridades portuarias distritales, se modifica el porcentaje de repartición de las contraprestaciones y se dictan otras disposiciones".</i></p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene como objeto fortalecer las autoridades portuarias distritales y modificar la distribución de las contraprestaciones portuarias que se establecen en los artículos 17 de la Ley 768 de 2002, 80 de la Ley 1617 de 2013 y 7 de la Ley 1ª de 1991. De esta forma se desarrolla en la Ley las autoridades portuarias distritales y se aumentan los recursos de las alcaldías o distritos donde operen terminales marítimos.</p> <p>Artículo 2º El artículo 7º de la Ley 1ª de 1991 modificado por el artículo 1º de la Ley 856 de 2003, quedará así:</p> <p>Artículo 7º. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.</p> <p>Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será de un cincuenta por ciento (50%) a la entidad Nacional, y un cincuenta por ciento (50%) a los municipios o distritos en donde se encuentra ubicada la concesión portuaria, que lo destinarán a inversión social o para obras que complementen la competitividad portuaria. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá el municipio o distrito en un cincuenta por ciento (50%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno nacional a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces recibirá el otro cincuenta por ciento (50%).</p> <p>En el caso de San Andrés la contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por infraestructura se pagará al departamento por no existir municipio o distrito en dicha isla.</p> <p>Parágrafo 1º. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, o quien haga sus veces, se destinará únicamente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras</p>
rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.	rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.			

hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

Para el caso del Distrito de Buenaventura, las contraprestaciones portuarias que reciba la nación a través de "INVIAS", se invertirán únicamente en mantenimiento, dragado y profundización del canal de acceso al puerto.

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

Parágrafo 3°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo, siempre en coordinación con la autoridad portuaria.

Parágrafo transitorio. Las contraprestaciones que Invias y los municipios o distritos tengan comprometidas hasta la entrada en vigencia de la presente ley continuaran siendo recibidas por la entidad beneficiaria de la contraprestación hasta su ejecución.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013. El cual quedará así:

Artículo 80. Régimen portuario. Las autoridades portuarias distritales adicionales a las ya instituidas por ley, es decir, las de los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Turbo y Tumaco, Barrancabermeja así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias.

En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia de Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.

Iguals prerrogativas tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4° de la Ley 1ª de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias.

Serán competencias adicionales de las Autoridades Portuarias Distritales, conforme a lo dispuesto en el artículo 2° de la presente ley, las siguientes:

1. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
2. Participar en la preparación y definición de los planes y programas de desarrollo de las entidades territoriales, regionales o sectoriales comprendidas en su jurisdicción: en las materias relacionadas con su objeto, con el fin de asegurar la realización de las actividades que se contemplan en los planes adoptados por la Autoridad Portuaria Distrital.
3. Promover y facilitar la participación comunitaria en los procesos de toma de decisiones y en las acciones de ejecución de los planes y programas de la Autoridad Portuaria Distrital.
4. Participar en sociedades o asociaciones que se creen y organicen con o sin la participación de personas privadas, para cumplir más adecuadamente con sus funciones, o para objetos análogos o complementarios.
5. Ejercer las funciones que otras entidades públicas le deleguen y que contribuyan a su ejercicio.

Artículo 4°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las leyes contrarias.

De los Honorables Representantes,



LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara por
Antioquia
Partido Alianza Verde



MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS
Representante a la Cámara por el Valle
del Cauca – Partido Centro Democrático
Coordinador ponente



**MARTHA PATRICIA VILLALBA
HODWALKER**
Representante a la Cámara por Atlántico
Partido Unidad Nacional



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE
CASTRO**
Representante a la Cámara por Bolívar
Partido Conservador



OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Departamento Valle del Cauca

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE
REPRESENTANTES EN SESIÓN VIRTUAL DEL DÍA TRES (03) DE JUNIO DE
2020, AL PROYECTO DE LEY No. 023 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL
PROYECTO DE LEY No. 188 DE 2019 CÁMARA**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS AUTORIDADES
PORTUARIAS DISTRITALES, SE MODIFICA EL PORCENTAJE DE
REPARTICIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES"**

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene como objeto fortalecer las autoridades portuarias distritales y modificar la distribución de las contraprestaciones portuarias que se establecen en los artículos 17 de la Ley 768 de 2002, 80 de la Ley 1617 de 2013 y 7 de la Ley 1ª de 1991. De esta forma se desarrolla en la Ley las autoridades portuarias distritales y se aumentan los recursos de las alcaldías o distritos donde operen terminales marítimos.

Artículo 2° El artículo 7 de la Ley 1ª de 1991 modificado por el artículo 1º de la Ley 856 de 2003 quedara así:

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

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será de un cincuenta por ciento (50%) a la entidad Nacional, y un cincuenta por ciento (50%) a los municipios o distritos en donde se encuentra ubicada la concesión portuaria, que lo

destinarán a inversión social o para obras que complementen la competitividad portuaria. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá el municipio o distrito en un cincuenta por ciento (50%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno Nacional a través del Instituto Nacional de Vías (Invias), o quien haga sus veces recibirá el otro cincuenta por ciento (50%).

En el caso de San Andrés la contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por infraestructura se pagará al departamento por no existir municipio o distrito en dicha isla.

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

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

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

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

Parágrafo transitorio. Las contraprestaciones que INVIAS y los municipios o distritos tengan comprometidas hasta la entrada en vigencia de la presente Ley continuarán siendo recibidas por la entidad beneficiaria de la contraprestación hasta su ejecución."

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013. El cual quedara así:

"Artículo 80º. Régimen portuario. Las autoridades portuarias distritales adicionales a las ya instituidas por Ley, es decir, las de los Distritos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Turbo y Tumaco, Barrancabermeja así como los demás distritos portuarios que se creen, intervendrán en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias.

En el trámite de las concesiones portuarias y en el de las modificaciones de las mismas, la Superintendencia de Transporte o la entidad encargada de aprobarlas, recibirán y escucharán los conceptos, recomendaciones y oposiciones que formulen los distritos en los que se pretendan localizar los puertos e instalaciones portuarias. Cuando este concepto fuere contrario a la solicitud, no podrá otorgarse la concesión o modificación que se tramita.

Iguales prerrogativas tendrán estas entidades territoriales respecto de los trámites de aprobación de obras de beneficio común a las que se refiere el artículo 4º de la Ley 1ª de 1991 y del otorgamiento de licencias portuarias para la construcción y operación de embarcaderos, muelles y demás instalaciones portuarias.

9. Participar en sociedades o asociaciones que se creen y organicen con o sin la participación de personas privadas, para cumplir más adecuadamente con sus funciones, o para objetos análogos o complementarios.

10. Ejercer las funciones que otras entidades públicas le deleguen, siempre y cuando sean compatibles con las funciones de que trata el numeral 6º o que contribuyan a su ejercicio.

11. La participación y coordinación con las demás entidades competentes en materia portuaria en los planes, trabajos, y las inversiones para adelantar obras de encauzamiento y mantenimiento en los canales navegables de las diferentes zonas portuarias."

Artículo 4. Vigencia y derogatoria. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción, y deroga las Leyes contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 3 de junio de 2020. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de Ley No. 023 de 2019 Cámara Acumulado con el Proyecto de Ley No. 188 de 2019 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DISTRIALES, SE MODIFICA EL PORCENTAJE DE REPARTICIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**; (Acta No. 037 de 2020) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 2 de junio de 2020 según Acta No. 036 de 2020; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO

Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria General

Adicionalmente será de competencia prevalente de las Autoridades Portuarias Distritales, conforme a lo dispuesto en el artículo 2º de la presente Ley, las siguientes:

1. La regulación de los servicios portuarios que presten las sociedades portuarias ubicadas en la zona portuaria bajo su jurisdicción, así como la autorización y control de los servicios portuarios básicos, para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.
2. El ordenamiento, planificación, administración, proyección, construcción, conservación y explotación de las áreas o zonas de uso público bajo su jurisdicción, incluyendo los usos, mantenimientos y servicios portuarios, en coordinación con el Alcalde Distrital, y demás autoridades competentes.
3. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
4. El fomento de las actividades industriales y comerciales, conexas con la actividad portuaria.
5. La coordinación de los distintos modos de transporte, que operen o se requieran para el desarrollo y operación de la zona portuaria bajo su jurisdicción.
6. Participar en la preparación y definición de los planes y programas de desarrollo de las entidades territoriales, regionales o sectoriales comprendidas en su jurisdicción: en las materias relacionadas con su objeto, con el fin de asegurar la realización de las actividades que se contemplan en los planes adoptados por la Autoridad Portuaria Distrital.
7. Formular y adoptar mecanismos para la coordinación y ejecución de sus planes, programas y proyectos, por parte de las entidades públicas y privadas delegatarias, concesionarias o contratistas, así como para su evaluación, seguimiento y control.
8. Promover y facilitar la participación comunitaria en los procesos de toma de decisiones y en las acciones de ejecución de los planes y programas de la Autoridad Portuaria Distrital.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 02 de septiembre de 2020

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de Ley No. 023 de 2019 Cámara Acumulado con el Proyecto de Ley No. 188 de 2019 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DISTRIALES, SE MODIFICA EL PORCENTAJE DE REPARTICIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

La ponencia para segundo debate fue firmada por los *Honorables Representantes* MILTON HUGO ÁNGULO (Coordinador Ponente), MARTHA PATRICIA VILLALBA, EMETERIO MONTES DE CASTRO, OSWALDO ARCOS BENAVIDES, LEÓN FREDY MUÑOZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 538 / del 02 de septiembre de 2020, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General