INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 15 DE 2015 SENADO.

Por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 y se dictan otras disposiciones legales.

Bogotá, D. C., 25 de noviembre de 2015

Doctor

CARLOS FERNANDO GALÁN

Presidente Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 15 de 2015 Senado, *por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 y se dictan otras disposiciones legales*.

Señor Presidente:

En cumplimiento del mandato de la Mesa Directiva, y actuando dentro del término legal me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto de la referencia, el cual lo hago bajo los siguientes criterios.

1. ORIGEN DEL PROYECTO

Presentada al Congreso de la República por el Senador Édinson Delgado Ruiz, en la Secretaría del Senado de la República, el 21 de julio del presente año y publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 526 de 2015.

2. FINALIDAD DEL PROYECTO

El proyecto de ley busca modificar el artículo 7° de la Ley 1ª de 1991, el cual dice que periódicamente el Gobierno nacional, por vía general, en los planes de expansión portuaria, defina la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes se beneficien con las concesiones portuarias. Esta contraprestación se otorga a la Nación y a los municipios o distritos donde opere el puerto en proporción de un 80 por ciento a la primera y un 20 por ciento a los segundos. Para definir la metodología el Gobierno debe tener en cuenta la escasez de los bienes públicos utilizables, los riesgos y costos de la contaminación, los usos alternativos y las condiciones físicas y jurídicas para poner en marcha el funcionamiento del terminal portuario.

3. ASPECTOS GENERALES

El 10 de enero de 1991, el Gobierno nacional expidió el Estatuto de Puertos Marítimos que reglamenta la Ley 1ª de la misma fecha. En el estatuto quedó contemplado que los terminales marítimos que administraba y operaba la estatal Empresa Puertos de Colombia pasaban a ser administrados por las Sociedades Portuarias y operadas por empresas privadas llamadas Operadores Portuarios.

Tanto las Sociedades Portuarias como los Operadores Portuarios han venido realizando inversiones sustanciales para mejorar no solo la infraestructura portuaria, sino también para incrementar la eficiencia y eficacia.

De lo anterior hay que indicar que los terminales funcionan y están localizados al interior de los municipios o distritos y que la modernización que alcanzan los terminales debe ser complementada por inversiones que hacen los municipios y los distritos. Las vías públicas, el servicio público de aseo, el alumbrado, el servicio público domiciliario de alcantarillado, el servicio público de acueducto, el equipamiento municipal y demás aspectos complementarios son responsabilidad de los municipios y los distritos, por lo tanto, deben atenderlos con sus propios recursos, indistintamente del pago que por los servicios públicos hagan los administradores portuarios.

El Gobierno nacional le gira a los distritos y municipios recursos para que atiendan la salud, la educación, el deporte, la cultura, el saneamiento básico. Los otros temas los deben cubrir los municipios y distritos con sus propios recursos, entre ellos las inversiones que son necesarias para aumentar la competitividad de los terminales portuarios.

El Congreso de la República expidió la Ley 856 de 2003, con el propósito de que los recursos de contraprestación se invirtieran en obras en el mismo puerto. De acuerdo con la misma norma, los municipios y los distritos donde operan puertos solo tienen derecho a percibir el 20% de la contraprestación por el uso de las playas y las bajamares. Es claro, entonces, que con el monto de esos recursos no es posible atender las inversiones complementarias que requieren los terminales y no parece justo que las autoridades locales deban sacrificar la inversión social para realizar las obras que eleven la competitividad de la infraestructura portuaria.

4. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley en estudio pretende que los municipios y distritos donde funcionan puertos reciban 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.

La iniciativa busca que el Gobierno nacional defina periódicamente, 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 de las zonas de uso público y por concepto del uso de la inf raestructura allí existente.

Señala el proyecto que las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las deba recibir 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 municipios o distritos donde opere el puerto.

Se pretende que la distribución proporcional sea de un cuarenta por ciento (40%) a la entidad nacional, y un sesenta por ciento (60%) a los municipios o distritos, y que este sea destinado a inversión social o en obras que complementen la competitividad portuaria y también en obras de infraestructura que potencien el desarrollo económico y social de los municipios en donde estén los terminales portuarios.

El fin de la iniciativa legislativa es que las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las reciba el municipio o distrito en un sesenta por ciento (60%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno nacional reciba el otro cuarenta por ciento (40%).

Para el caso de la Isla de San Andrés la contraprestación del sesenta por ciento (60%) 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.

Con relación al Distrito Portuario, Biodiverso, Industrial y Ecoturístico de Buenaventura, se le da especial atención en razón al demostrado atraso de desarrollo que tiene por la poca inversión social que el Estado colombiano ha realizado. El Gobierno distrital ha presentado una propuesta ambiciosa para la construcción de un Malecón en Buenaventura; una obra de Renovación Urbana, con el objeto de promover el desarrollo planificado y la competitividad territorial con áreas de servicio, recreación y esparcimiento urbano y su desarrollo turístico; esta propuesta está fundamentada en el documento Conpes 3410 de febrero 20 de 2006 que define la ¿Política de Estado, a fin de mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura¿.

Esta obra se financiará con los recursos de la contraprestación por uso de las playas, bajamar e infraestructura que pagan los terminales marítimos de Buenaventura, es decir, que de manera temporal hasta que se construya la obra se asignará el cincuenta por ciento (50%) de estos recursos.

Con esta propuesta los municipios y distritos recibirán ingresos que les permitirán contribuir con las inversiones complementarias que las Sociedades Portuarias necesitan, especialmente el municipio de Buenaventura que presenta un marcado atraso con relación a los otros entes territoriales del país.

5. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones solicitamos a los Senadores de la Comisión Segunda dar primer debate al **Proyecto de ley número 15 de 2015 Senado,** *por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 y se dictan otras disposiciones*, sin ninguna modificación al texto propuesto.

Atentamente,

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 15 DE 2015 SENADO

Por medio de la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 del 2003 y se dictan otras disposiciones legales.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 1° de la Ley 856 de 2003, quedará así:

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

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

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (Invías), o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será de un cuarenta por ciento (40%) a la entidad nacional, y un sesenta por ciento (60%) a los municipios o distritos, 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 sesenta por ciento (60%) para obras de infraestructura o inversión social y el Gobierno nacional a través del Instituto Nacional de Vías (Invías), o quien haga las veces recibirá el otro cuarenta por ciento (40%).

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

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurran 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 1° del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Distrito Portuario, Biodiverso, Industrial y Ecoturí stico de Buenaventura, a partir de la sanción de la presente ley destinará el cincuenta por ciento (50%) de lo recaudado por concepto de contraprestación por uso de playas, bajamar y contraprestación por el uso de la infraestructura para la construcción del Malecón Bahía de la Cruz, hasta que se construya la obra en Buenaventura. Para este efecto, el distrito podrá firmar convenios con entidades privadas para la construcción, manejo y administración de la citada obra.

En el caso de San Andrés la contraprestación del sesenta por ciento (60%) 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.

Artículo 2°. La actividad pesquera desarrollada en muelles y embarcaderos es marítima y no portuaria.

Parágrafo. El municipio o distrito invertirá los recursos recibidos por los dividendos o los rendimientos financieros de las acciones cedidas en planes, programas y proyectos sociales o en obras de infraestructura.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

LEGIS®
INFORMACIÓN & SOLUCIONES

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF