REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123-9066

AÑO XVIII - Nº 373 Bogotá, D. C., martes 26 de mayo de 2009 EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES: EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 255 DE 2009 CAMARA, 293 DE 2009 SENADO

por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., mayo 22 de 2009

Doctor

BERNABE CELIS CARRILLO

Vicepresidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Senado de la República

Ciudad

En cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, y por encargo que me hiciera la Comisión Tercera del Senado de la República, rindo ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 255 de 2009 Cámara, 293 de 2009 Senado, *por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones.*

1. **Marco jurídico**

El proyecto de ley en estudio busca derogar en su totalidad la Ley 178 de 1959 mediante la cual se establece un impuesto nacional sobre las propiedades inmuebles en el departamento del Cauca, equivalente al 2 por 1.000 anual sobre el monto de los avalúos catastrales.

De igual forma derogar la Ley 980 de 2005 que modifica el artículo 13 de la anterior, señalando las materias y obras a las cuales deben destinarse de manera específica los recursos recaudados y entregados por los Tesoreros Municipales a Cedelca S.A. ESP, producto del impuesto previsto en la Ley 178 de 1959.

El artículo 363 de la Constitución Nacional señala que "el sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad y el principio de equidad se complementa con el derecho a la igualdad que está contenido en el artículo 13 de la Carta Política el cual dispone "El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva".

El principio de equidad impone al sistema tributario afectar con el mismo rigor a quienes se encuentren en la misma situación. En sentido similar se ha referido la Corte Constitucional en Sentencia C-296 mayo 5 de 1999:

En acatamiento a los principios constitucionales y a los límites que rigen la organización sociopolítica, el legislador goza en principio de una amplia libertad para el establecimiento de los tributos y la creación de instrumentos necesarios para su efectivo recaudo, potestad que configura un atributo esencial de la soberanía del Estado. Es así como, una legislación tributaria que no utilice criterios discriminatorios, ni afecte el ejercicio de un derecho fundamental, no viola el principio de igualdad si el instrumento adoptado es un medio razonablemente adecuado para alcanzar un objetivo admisible desde el punto de vista constitucional.

De otro lado, el principio de equidad tributaria consagrado en el artículo 363 del ordenamiento superior, se predica en concreto frente al legislador, como la obligación de gravar en igual forma a todos los sujetos que se hallen en la misma condición, de lo cual se deriva que el establecimiento de un impuesto injusto o inequitativo no entra dentro del ámbito constitucional de la potestad impositiva. De igual manera, del principio de equidad tributaria se han derivado dos teorías: la del beneficio, según la cual, los impuestos deben aplicarse en función de los beneficios o de las utilidades que las personas gravadas obtienen con los gastos públicos que se financian con los impuestos; y la de la capacidad de pago, que se predica de la situación económica del contribuyente.

Los artículos 95-9 y 363 de la Constitución preceptúan que, tanto el sistema como las cargas tributarias deben ceñirse a los principios de equidad, eficiencia y progresividad, constituyéndose así en límites constitucionales y marcos de conducta para el poder tributario, de tal forma que los poderes públicos por virtud de estos principios jurídicos y de los criterios rectores de la Constitución, se encuentran comprometidos en la consecución de un orden social y económico justo e igualitario.

En este orden de ideas, por disposición constitucional, el sistema tributario se encuentra necesariamente ligado a principios de justicia material, por lo que, a pesar de la generalidad e impersonalidad de la ley tributaria, no puede pretender privilegios o castigos desproporcionadamente gravosos para situaciones particularizadas. Entonces, para que una disposición genéricamente equitativa y justa sea conforme con la Constitución, debe señalar circunstancias de aplicación justa y equitativa de la ley tributaria.

El legislador goza de atribución constitucional propia no solo para establecer impuestos, sino también para modificarlos, reducirlos, aumentarlos y derogarlos, en desarrollo de una potestad legislativa que la Carta Política le entrega como órgano representativo y que ejerce previa evaluación de las situaciones y circunstancias sociales y económicas en medio de las cuales habrá de tener vigencia el impuesto, al tenor de los criterios de equidad, razonabilidad, proporcionalidad, igualdad y progresividad. Es deber del legislador evaluar conforme a criterios de conveniencia cuando es oportuno retirar del ordenamiento jurídico una disposición legal, así lo ha establecido la Corte Constitucional mediante Sentencia C-443 de 1997:

Para la Corte es claro que en el caso de las leyes, la competencia del Congreso para derogar las normas precedentes encuentra sustento no sólo en el hecho de que expresamente la Carta le confiere esa posibilidad a las Cámaras (C. P. artículo 150 ord. 1) sino en el propio principio democrático y en la soberanía popular (C. P. artículos 1° y 3°), que hacen que las potestades legislativas, siempre y cuando no violen normas superiores, deben ser consideradas inagotables. El Legislador actual no puede atar al Legislador del mañana, pues esto anularía el principio democrático, ya que unas mayorías ocasionales, en un momento histórico, podrían subordinar a las mayorías del futuro.

La derogación de las leyes encuentra entonces sustento en el principio democrático, en virtud del cual las mayorías pueden modificar y contradecir las regulaciones legales precedentes, con el fin de adaptarlas a las nuevas realidades históricas, con base en el juicio político de conveniencia que estas nuevas mayorías efectúen. En materia legislativa, debe entenderse que la última voluntad de los representantes del pueblo, manifestada por los procedimientos señalados en la Carta, prevalece sobre las voluntades democráticas encarnadas en las leyes previas. Tal es pues el fundamento constitucional del principio "lex posterior derogat anteriori".

Sobre la oportunidad de la función derogatoria también se ha pronunciado la Corte, entre otras, en la Sentencia C-529 de 1994, cuyos apartes pertinentes se transcriben a continuación:

"Si el legislador careciera de competencia para cambiar o suprimir las leyes preexistentes se llegaría a la absurda conclusión de que la normatividad legal tendría que quedar petrificada. Las cambiantes circunstancias y necesidades de la colectividad no podrían ser objeto de nuevos enfoques legislativos, pues la ley quedaría supeditada indefinidamente a lo plasmado en normas anteriores, que quizá tuvieron valor y eficacia en un determinado momento de la historia pero que pudieron haber perdido la razón de su subsistencia frente a hechos nuevos propiciados por la constante evolución del medio social en el que tiene aplicación el orden jurídico.

2. **Consideraciones**

Debo precisar que las circunstancias que originaron la expedición de las Leyes 178 de 1959 y 980 de 2005, a la fecha han cambiado notablemente, lo cual exige del legislador la eliminación de este gravamen que en la actualidad causa un agravio totalmente injustificado al patrimonio de los caucanos.

Centrales Eléctricas del Cauca S.A. ESP, entidad para la cual se creó el beneficio, ha mutado significativamente su naturaleza jurídica.

El objeto de tales normatividades a la fecha se encuentra totalmente cumplido teniendo en cuenta que las disposiciones fueron necesarias para recaudar dineros tendientes a la ejecución de obras de electrificación proyectadas por Centrales Eléctricas del Cauca S.A. ESP y en la actualidad ya se encuentran construidas las microcentrales y el Gobierno Nacional ha realizado importantes inversiones de infraestructura eléctrica en el Departamento.

La aplicación de este gravamen coloca en situación de desventaja al Departamento frente a otros que no tienen que soportar la carga contenida en las disposiciones legales relacionadas.

El mantener vigentes estas disposiciones legales conlleva a un quebrantamiento económico totalmente injustificado del patrimonio de los caucanos propietarios de bienes inmuebles, generando de esta manera el incumplimiento en los pagos del gravamen, para lo cual es importante tener en cuenta que los recursos que se recaudan por el impuesto predial forman parte de los ingresos corrientes de libre destinación, dirigidos fundamentalmente a atender los gastos de funcionamiento de la administración, las inversiones directas de los municipios, así como la financiación para acceder a recursos del orden nacional, además el impuesto predial equivale al 42% de los ingresos corrientes que recibe el respectivo municipio y en el caso de la ciudad de Popayán para el año 2009 se fijó una meta de recaudo superior a los 8.360 millones de pesos.

Centrales Eléctricas del Cauca S.A. ESP, es una sociedad anónima, constituida por acciones y organizada como empresa de servicios públicos domiciliarios, con participación accionaría mayoritaria de la Nación, está involucrada en las actividades de generación, transmisión, y comercialización de energía eléctrica en el Sistema de Interconectado Nacional; así mismo es encargada de la distribución de energía eléctrica con infraestructura en redes y de transformación en el sistema de transmisión regional y distribución local; contando en el nivel de tensión con líneas de transmisión regional de 115 KV cuya longitud es de 458.53 kilómetros y una capacidad de transformación de 231.1 MVA en 9 transformadores.

Debido a la situación financiera y administrativa de Cedelca S.A. ESP, la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios en el año de 1999 tomó posesión de esta entidad para la administración de sus negocios y bienes, posteriormente ordenó la toma de posesión con fines liquidatorios, señalando además los parámetros guía para la reestructuración de la empresa.

En desarrollo de este proceso, la Superintendencia con apoyo del Gobierno Nacional definió el Plan de Acción dentro del cual se comprendió entre otros mecanismos, la vinculación de un Gestor para la prestación del servicio de distribución y comercialización de energía eléctrica, seleccionado mediante concurso público, con quien se celebraría un contrato por el término de 20 años, cuyo objeto consiste en realizar la gestión, operación, mantenimiento preventivo y correctivo, ampliación y rehabilitación de la infraestructura, así como el desarrollo de todas las gestiones comerciales y administrativas necesarias para la prestación del servicio de distribución, transmisión y comercialización de energía en el departamento del Cauca, buscando asegurar la prestación y el pago de dicho servicio en el área de influencia en condiciones eficientes (DNP).

De igual manera el gestor debe aportar recursos de capital y crédito para realizar inversiones por 206 mil millones de pesos destinados a ampliar la cobertura, disminuir las pérdidas y asegurar la continuidad en el servicio.

A su vez Cedelca S.A. ESP, como contraprestación recibirá del gestor una remuneración mensual por concepto de canon de arrendamiento por el uso de su infraestructura en cuantía de 1.176 millones de pesos, que se usarán para pagar todas las acreencias laborales, financieras y sufragar gastos de administración que requiera la entidad.

Una vez realizada la convocatoria pública y luego de presentarse tres propuestas a partir del 1° de diciembre de 2008 y por los próximos 20 años, la administración, operación y mantenimiento del sistema eléctrico del departamento del Cauca estará a cargo de la Compañía de Electricidad del Cauca S.A. Empresa de Servicios Públicos-CEC S.A. ESP, entidad a la cual le fue adjudicado el concurso público en mención, ofreciendo un capital de inversión de 431.735 millones de pesos (225.700 millones más que la inversión mínima exigida), de los cuales deberá invertir el 70% en los próximos 10 años, **con el fin de fortalecer el sistema, reducir las pérdidas de energía, mejorar la calidad del servicio y garantizar la ampliación de cobertura.**

De lo anterior se establece que el capital requerido para realizar las obras que contempla el artículo 1° de la Ley 980 de 2005, modificatorio del artículo 13 de la Ley 178 de 1959 está a cargo de la Compañía de Electricidad del Cauca S.A., logrando con ello que se desnaturalice totalmente el objeto para el cual fueron creadas tales disposiciones normativas.

El proyecto de ley en mención señala que el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 "limitaba la vigencia de la misma al tiempo exclusivamente necesario para recaudar el total de la suma que requiriera la ejecución de las obras de electrificación proyectadas por las Empresas Eléctricas del Cauca. No obstante, el legislador modificó dicha disposición a través del artículo 1° de la Ley 980 de 2005, señalando las materias y obras a las cuales deben destinarse de manera específica los recursos recaudados y entregados por los tesoreros municipales a Cedelca S.A. ESP".

A partir de la entrada en vigencia de la Ley 178 de 1959 los caucanos afrontaron un incremento del 2 por 1.000 anual, sobre el monto de los avalúos catastrales, recursos que junto con la inversión realizada por el Gobierno Nacional lograron que Cedelca S.A. ESP, llegará a contar con 34 subestaciones transformadoras de energía, 8 plantas generadoras distribuidas en toda la geografía caucana, 11.229 transformadores de distribución y redes en los diferentes niveles de tensión.

Sin embargo, la enorme emergencia socioeconómica que afronta el departamento del Cauca, incrementada por los desastres naturales como la erupción del Volcán Nevado del Huila que dejó cerca de 29.000 damnificados y los fenómenos climáticos y ambientales que generan un efecto especialmente negativo en ciertas actividades como la agricultura de la cual dependen miles de familias, han disminuido notablemente la capacidad financiera de los caucanos, quienes además se ven afectados al tener que continuar sufragando el impuesto establecido en las Leyes 178 de 1959, modificada por la Ley 980 de 2005, las cuales en la actualidad como ya se mencionó han perdido su razón de ser, teniendo en cuenta que las obras para las cuales fue expedida la Ley 178 de 1959 ya se ejecutaron y a la fecha la administración, operación y mantenimiento del Sistema Eléctrico del Cauca es realizado por una entidad de naturaleza privada diferente a Cedelca S.A., la cual se financia con recursos propios.

De otra parte debe hacerse precisión en que esta ley está produciendo una inequitativa distribución del esfuerzo público, teniendo en cuenta que en la actualidad los contribuyentes caucanos son los únicos en todo el territorio nacional que deben afrontar este tipo de gravamen, lo cual contraría el principio de equidad tributaria, el cual se desconoce cuando se deja de lado el principio de igualdad en las cargas públicas.

3. **Proposición**

Por todo lo anteriormente expuesto, rindo ponencia favorable para aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 255 de 2009 Cámara, *por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones*, modificando en su título la palabra "del" por "de la", así:

PROYECTO DE LEY NUMERO 293 DE 2009 SENADO, 255 DE 2009 CAMARA

por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

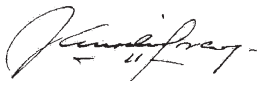
DECRETA:

Artículo 1°. Deróguese la Ley 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. Deróguese la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de diciembre 30 de 1959.

Artículo 3°. Esta ley rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del señor Vicepresidente y demás honorables Senadores,



Aurelio Iragorri Hormaza,
Senador Ponente.

Bogotá, D. C., 22 de mayo de 2009

En la fecha se recibió ponencia y texto para primer debate al Proyecto de ley número 255 de 2009 Cámara, *por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca "Cedelca" y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones.*

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Autorizo la publicación de la siguiente ponencia y texto para primer debate, consta de ocho (8) folios.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 305 DE 2009 SENADO

por medio de la cual se modifica el numeral 4 del artículo 52 y el artículo 66 de la Ley 99 de 1993.

Bogotá, D. C., 26 de mayo de 2009

Honorable Senador

JESUS PUELLO CHAMIE

Presidente

Comisión Quinta Senado de la República

E. S. D.

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 305 de 2009 Senado.

Cordial saludo:

Dando cumplimiento al encargo que me hiciera la Mesa Directiva, y a las disposiciones contendidas en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, presento a consideración de los Miembros de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, el presente informe de ponencia para primer debate del proyecto de ley de la referencia, con base en las siguientes consideraciones:

Exposición de motivos

1. **Generalidades**

Esta iniciativa, tiene por objeto, trasladar la competencia que radica en cabeza de las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR) al Ministerio de Medio Ambiente, en lo pertinente al otorgamiento de licencias ambientales para la construcción de puertos marítimos en todos los casos, es decir, sin distinguir entre menor o mayor calado.

La modificación propuesta se sustenta bajo la premisa que sea el Ministerio de Medio Ambiente el que otorgue las licencias ambientales para todos los casos; puesto que los puertos marítimos y fluviales ocasionan un gran impacto en el medio ambiente y, se hace necesario por esta razón que sea el máximo órgano del SINA el que juiciosamente otorgue las correspondientes licencias y, por tanto se le quite la competencia a las corporaciones autónomas regionales, ya que estas no han logrado cumplir con esta función a cabalidad.

Ahora bien, si se entiende por puertos marítimos de gran calado: aquellos terminales marítimos cuya capacidad para movilizar carga es igual o superior a un millón quinientas mil (1.500.000) toneladas al año y que además cuenten con un calado igual o superior a 27 pies; se puede inferir que dada la dimensión de estos puertos es que el legislador exige que sea el Ministerio de Medio Ambiente quien otorgue la respectiva licencia en estos puertos, sin embargo la realidad arroja una situación distinta, ya que conforme al "artículo 9º del Decreto 1220 de 2005 que estable:

"*Competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales.* Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades, que se ejecuten en el área de su jurisdicción.

4. En el sector marítimo y portuario:

a) La construcción, ***ampliación*** (negrilla fuera de texto) y operación de puertos marítimos que no sean de gran calado".

Entonces, la aplicación de dicha norma ha desviado la finalidad de las licencias ambientales, puesto que las Corporaciones Autónomas Regionales conceden la licencia ambiental a un proyecto, que en principio se califica de menor calado, sin advertir la posibilidad que existe de ampliar dicho proyecto, luego la pregunta que debe formularse es:

¿Tiene algún sentido legal, el hecho que frente a un proyecto que pierde su condición de mediano o menor calado, y adquiere la categoría de gran calado continúe bajo la competencia de la CAR?

La lógica indicaría que de acuerdo al artículo 52 de la Ley 99 de 1993, la respuesta ha de ser negativa y por ende sería el Ministerio del Medio Ambiente quien de manera casi inmediata adquiere la competencia sobre aquellos puertos que han sido ampliados y adquieren la posición de gran calado, sin embargo, ello contradice lo señalado en el inciso final del artículo 3° de la Ley 99 de 1993, el cual reza así: "La licencia ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad. Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental".

En consecuencia, el mecanismo para efectuar dicha ampliación se reduce a un permiso, que de igual manera otorga la CAR, es decir, no pierde competencia independientemente de la dimensión de la ampliación; así mismo, tampoco será obligatorio un nuevo estudio de impacto ambiental en el ecosistema, y menos a un diagnóstico ambiental de alternativas, subrayando que al conceder la licencia la CAR de acuerdo al alcance del proyecto, es libre de exigir o no el diagnóstico ambiental de alternativas.

Como lo ha mencionado el ex ministro Juan Lozano **"Licencias Ambientales no deben ser simples Permisos de Obra**", es entonces inadmisible supeditar los puertos marítimos de gran calado a un permiso otorgado por una CAR, por tanto se refleja la necesidad actual de regulación de la problemática en aras de brindar una mayor protección al ambiente.

Por tanto, la modificación busca mitigar el impacto ambiental que produce el proyecto a ejecutar, ello como consecuencia de la flexibilidad con que la CAR otorga las licencias ambientales, o permisos en los casos de ampliación, sin los estudios suficientes requeridos.

1.1 **Importancia del proyecto**

Teniendo en cuenta que los proyectos de puertos marítimos y fluviales reportan una alta afectación al medio ambiente, se hace necesario que la política se encamine a implementar todos los controles posibles para que las obras sobre los recursos hídricos sean lo menos agresivos con el entorno, ya que la contaminación que podrían causar son de índices elevados. Por tanto, es de considerar que se encuentra más viable que la solicitud de una licencia sea estudiada y motivada por el Ministerio que por las Corporaciones; lo cual responde a dos criterios esenciales, la técnica, especialidad y capacitación del Ministerio y, la corrupción que puede generarse en las Corporaciones Autónomas Regionales por el sesgo que caracteriza las decisiones en torno al desarrollo local, aparte de que estas entidades se encuentran desprovistas de la capacitación técnica y de los recursos idóneos para la toma de decisiones acertadas en cuanto a la viabilidad de proyectos y obras portuarias.

Adicionalmente, cabe resaltar que dada la competencia que la Ley 99 de 1993 le otorgó a las CARS, se han generado distorsiones en la práctica. Esto haciendo referencia a que las empresas portuarias, para evadir la rigurosidad del Ministerio, solicitan licencias ambientales para proyectos pequeños, para que sea competencia de la CAR y, en la medida del tiempo van solicitando ampliaciones. Por tanto, es menester romper con la práctica acogida. Así mismo, cabe mencionar el caso de los puertos fluviales, que también son competencia de las CARS, lo cual teniendo en cuenta la incidencia dentro de la economía nacional y de las repercusiones en el medio ambiente, también los puertos o las obras a realizarse en ellos deberían ir autorizadas por el Ministerio, así como el control posterior de las mismas; en aras de garantizar la consecución del desarrollo sostenible, lo cual se basa en la no irrupción del progreso económico pero al mismo tiempo la posibilidad de garantizar el desarrollo en el largo plazo.

2. **Contenido del proyecto y explicación del articulado**

Artículo 52. *Competencia del Ministerio del Medio Ambiente.* El Ministerio del Medio Ambiente otorgará de manera privativa la Licencia Ambiental, en los siguientes casos: Reglamentado Decreto Nacional 1753 de 1994 Trata sobre la Licencias Ambientales. Adicionado en un artículo

136 Decreto Nacional 2150 de 1995 Licencia Ambiental y Global.

(…)

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos de gran calado

TEXTO PROPUESTO DEL ARTICULO 52:

Artículo (). El numeral 4 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993 quedará así:

"Artículo 52. Competencia del Ministerio del Medio Ambiente. (…)

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos y fluviales".

TEXTO INICIAL DEL ARTICULO 66:

Artículo 66. *Competencia de Grandes Centros Urbanos.* Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón de habitantes (1.000.000) ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Además de las licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que les corresponda otorgar para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras dentro del territorio de su jurisdicción, las autoridades municipales, distritales o metropolitanas tendrán la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de corrección o mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación.

(…)

TEXTO PROPUESTO PARA EL ARTICULO 66:

Artículo 66. *Competencia de Grandes Centros Urbanos.* Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón de habitantes (1.000.000) ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Además de las licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que les corresponda otorgar para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras dentro del territorio de su jurisdicción **sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 52 de la presente ley**, las autoridades municipales, distritales o metropolitanas tendrán la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de corrección o mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación.

(…)

La modificación propuesta se sustenta bajo la premisa que sea el Ministerio de Medio Ambiente el que otorgue las licencias ambientales para todos los casos; puesto que los puertos marítimos y fluviales ocasionan un gran impacto en el medio ambiente y, se hace necesario por esta razón que sea el máximo órgano del SINA el que juiciosamente otorgue las correspondientes licencias y, por tanto se le quite la competencia a las corporaciones autónomas regionales, ya que estas no han logrado cumplir con esta función a cabalidad.

Ahora bien, si se entiende por puertos marítimos de gran calado: aquellos terminales marítimos cuya capacidad para movilizar carga es igual o superior a un millón quinientas mil (1.500.000) toneladas al año y que además cuenten con un calado igual o superior a 27 pies; se puede inferir que dada la dimensión de estos puertos es que el legislador exige que sea el Ministerio de Medio Ambiente quien otorgue la respectiva licencia en estos puertos, sin embargo la realidad arroja una situación distinta, ya que conforme al "artículo 9º del Decreto 1220 del 2005 que estable:

"*Competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales.* Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades, que se ejecuten en el área de su jurisdicción.

4. En el sector marítimo y portuario:

a) La construcción, ***ampliación*** (negrilla fuera de texto) y operación de puertos marítimos que no sean de gran calado".

Entonces, la aplicación de dicha norma ha desviado la finalidad de las licencias ambientales, puesto que las Corporaciones Autónomas Regionales conceden la licencia ambiental a un proyecto, que en principio se califica de menor calado, sin advertir la posibilidad que existe de ampliar dicho proyecto, luego la pregunta que debe formularse es:

¿Tiene algún sentido legal, el hecho que frente a un proyecto que pierde su condición de mediano o menor calado, y adquiere la categoría de gran calado continúe bajo la competencia de la CAR?

La lógica indicaría que de acuerdo al artículo 52 de la Ley 99 de 1993, la respuesta ha de ser negativa y por ende sería el Ministerio del Medio Ambiente quien de manera casi inmediata adquiere la competencia sobre aquellos puertos que han sido ampliados y adquieren la posición de gran calado, sin embargo, ello contradice lo señalado en el inciso final del artículo 3° de la Ley 99 de 1993, el cual reza así; "La licencia ambiental deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad. Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental".

En consecuencia, el mecanismo para efectuar dicha ampliación se reduce a un permiso, que de igual manera otorga la CAR, es decir, no pierde competencia independientemente de la dimensión de la ampliación; así mismo, tampoco será obligatorio un nuevo estudio de impacto ambiental en el ecosistema, y menos a un diagnóstico ambiental de alternativas, subrayando que al conceder la licencia la CAR de acuerdo al alcance del proyecto, es libre de exigir o no el diagnóstico ambiental de alternativas.

Como lo ha mencionado el ex ministro Juan Lozano **"Licencias Ambientales no deben ser simples Permisos de Obra**", es entonces inadmisible supeditar los puertos marítimos de gran calado a un permiso otorgado por una CAR, por tanto se refleja la necesidad actual de regulación de la problemática en aras de brindar una mayor protección al ambiente.

Por tanto, la modificación busca mitigar el impacto ambiental que produce el proyecto a ejecutar, ello como consecuencia de la flexibilidad con que la CAR otorga las licencias ambientales, o permisos en los casos de ampliación, sin los estudios suficientes requeridos.

3. **Pliego de modificaciones**

Modifíquese el artículo 3° del proyecto de ley.

Texto inicial:

Artículo 3º. ***Régimen de transitoriedad.*** El régimen de transitoriedad se aplicará a los proyectos, obras o actividades de que trata el numeral 4 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, cuando la solicitud de la licencia ambiental se haya presentado ante la corporación autónoma regional y cuyo trámite no se haya concluido a la entrada en vigencia de la presente ley.

La corporación deberá remitir el estudio adelantado al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial dentro de los 15 días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial resolverá la solicitud dentro de los 15 días hábiles siguientes a su recibo.

Texto propuesto:

Artículo 3º. ***Régimen de transitoriedad.*** El régimen de transitoriedad se aplicará a los proyectos, obras o actividades de que trata el numeral 4 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, cuando la solicitud de la licencia ambiental se haya presentado ante la corporación autónoma **regional o la autoridad ambiental competente** y, cuyo trámite no se haya concluido a la entrada en vigencia de la presente ley.

La **entidad competente** deberá remitir el estudio adelantado al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial dentro de los 15 días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial resolverá la solicitud dentro de los 15 días hábiles siguientes a su recibo.

Justificación:

La modificación propuesta es con el objeto de guardar correlación con el artículo 2°, así mismo, para propender por la interpretación adecuada de la norma y conforme al espíritu del proyecto. Con ello se establece que el régimen de transitoriedad es común para los proyectos, obras y actividades cuya solicitud se haya tramitado en la corporación autónoma regional como en la autoridad ambiental competente para el caso de los grandes centros urbanos.

4. **Proposición**

Con fundamento en lo expuesto se solicita a la Comisión Quinta del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 305 de 2009 Senado, *por medio del cual se modifica el numeral 4 del artículo 52 y el artículo 66 de la Ley 99 de 1993.*

Atentamente,

José David Name Cardozo,

Coordinador ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 305 DE 2009 SENADO

por medio de la cual se modifica el numeral 4 del artículo 52 y el artículo 66 de la Ley 99 de 1993.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el numeral 4 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 52. ***Competencia del Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.*** El Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial otorgará de manera privativa la Licencia Ambiental, en los siguientes casos: Reglamentado Decreto Nacional 1753 de 1994 Trata sobre las Licencias Ambientales, adicionado en un artículo 136 Decreto Nacional 2150 de 1995 Licencia Ambiental y Global.

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos y fluviales.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 66 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 66. ***Competencia de Grandes Centros Urbanos***. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón de habitantes (1.000.000) ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Además de las licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que les corresponda otorgar para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras dentro del territorio de su jurisdicción **sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 52 de la presente ley**, las autoridades municipales, distritales o metropolitanas tendrán la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de corrección o mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación.

Los municipios, distritos o áreas metropolitanas de que trata el presente artículo asumirán ante las Corporaciones Autónomas Regionales la obligación de transferir el 50% del recaudo de las tasas retributivas o compensatorias causadas dentro del perímetro urbano y de servicios, por el vertimiento de afluentes contaminantes conducidos por la red de servicios públicos y arrojados fuera de dicho perímetro, según el grado de materias contaminantes no eliminadas con que se haga el vertimiento.

Artículo 3º. *Régimen de transitoriedad.* El régimen de transitoriedad se aplicará a los proyectos, obras o actividades de que trata el numeral 4 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, cuando la solicitud de la licencia ambiental se haya presentado ante la Corporación Autónoma **Regional o la autoridad ambiental competente** y, cuyo trámite no se haya concluido a la entrada en vigencia de la presente ley.

La **entidad competente** deberá remitir el estudio adelantado al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial dentro de los 15 días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial resolverá la solicitud dentro de los 15 días hábiles siguientes a su recibo.

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones legales que le sean contrarias.

Cordialmente,

José David Name Cardozo,

Coordinador Ponente.

ASCENSOS MILITARES

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Del ascenso del Oficial de la Fuerza Aérea Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez, de Coronel a Brigadier General de la República

Bogotá, D. C., mayo 26 de 2008

Doctor:

MANUEL RAMIRO VELAZQUEZ ARROYABE

Presidente Comisión Segunda

Senado de la República

Ciudad.

Referencia: Ponencia para primer debate del ascenso del Oficial de la Fuerza Aérea **Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez**, de Coronel a Brigadier General de la República.

Respetado doctor:

Es para mí un honor presentar ponencia para Ascenso del Oficial de la Fuerza Aérea **Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez**, de Coronel a Brigadier General de la República.

El estudio detallado de su hoja de vida y la evidente consagración a su deber por parte del Coronel **Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez**, me permite concluir que el Oficial ha cumplido con todas y cada una de las instancias requeridas por la Constitución, la ley y los reglamentos para acceder a los diferentes grados de su carrera. Me permito realizar un recuento de su trayectoria como destacado militar.

HOJA DE VIDA DEL CORONEL CARLOS EDUARDO MONTEALEGRE RODRIGUEZ

Nacido en Bogotá el 28 de septiembre de 1961, padre de 3 hijos, Juliana, Diana Carolina y Andrea y casado con Carmen Rosa Martínez Lemus, Ingresó en la Escuela Militar de Aviación en enero de 1978 y se graduó de Subteniente Piloto en diciembre de 1980.

Durante su carrera militar y de piloto se ha desempeñado la mayor parte del tiempo en la parte operativa como piloto de aviones de combate A-37 y como tal participó en muchas operaciones de combate contra las FARC y el ELN a lo largo y ancho del país.

También fue piloto instructor durante casi toda su carrera en los aviones A-37, T-37 y T-34 en los cuales formó y entrenó varias generaciones de pilotos de la fuerza.

Terminó su carrera de piloto volando aviones C-130 Hércules, llevando tropas y progreso a las regiones más apartadas del país, Voló aproximadamente un total de 7.000 horas de vuelo de las cuales 3.000 fueron en aviones a reacción (Jet).

Entre noviembre de 1990 y mayo de 1992 fue instructor de intercambio en el equipo T-37 en la Base Aérea de Laughlin en el estado de Texas en los Estados Unidos, entrenando alumnos norteamericanos.

A su regreso, organizó la escuela de vuelo de T-37 en el Comando Aéreo de Combate N° 3 en Barranquilla para dictar instrucción por primera vez a los alumnos alféreces de la Escuela Militar de Aviación, programa que fue un éxito en ese momento.

Ascensos obtenidos en su carrera en orden cronológico desde su graduación

Grado	fecha
CADETE	16 Ene. 1978
ALFEREZ	1° Dic. 1979
SUBTENIENTE	1° Dic. 1980
TENIENTE	1° Dic. 1983 1
CAPITAN	1° Dic. 1987
MAYOR	1° Dic. 1993
TENIENTE CORONEL	2 Dic. 1998
CORONEL	3 Dic. 2003

INFORMACION ACADEMICA

En cuanto al desempeño académico, en 1987 se graduó con alto honor (primer puesto) en el curso internacional de operaciones aéreas tácticas en la Escuela Interamericana de las Fuerzas Aéreas en la zona del canal, Panamá.

En 1993 obtuvo el título de Administrador Aeronáutico otorgado por la Escuela Militar de Aviación y el Instituto Militar Aeronáutico.

En 1998 ocupó el primer puesto de la Fuerza Aérea en el curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra y por ese motivo fue enviado en 1999 a la Universidad del Aire de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en donde realizó el curso de la Escuela de Guerra Aérea (Air War College) y adicionalmente obtuvo el título de Máster en Estudios Estratégicos (Magister in strategic studies) en 2000, posteriormente realizó el curso de altos Estudios Militares en 2008 y terminó la Maestría en Seguridad y Defensa.

Durante su carrera también se ha desempeñado como instructor de tierra y de vuelo en diferentes aeronaves y también ha sido profesor militar específicamente en aerodinámica, operaciones aéreas, juegos de guerra y estrategia en la Escuela Superior de Guerra y en la Escuela Militar de Aviación.

CARGOS

Durante la mayor parte de su carrera ha sido comandante en todos los niveles, desde comandante de Escuadrilla pasando por Comandante de Escuadrón y Comandante de Grupo, fue Comandante de Grupo de Combate en el Comando Aéreo de Combate N° 3 y Comandante del Grupo de Vuelos de la Escuela Militar de Aviación, además fue Segundo Comandante del Comando Aéreo de Combate N° 1.

En febrero de 2001 se desempeñó como Comandante del Componente Aéreo de la Fuerza de Despliegue Rápido y como tal participó en las operaciones iniciales de la retoma de la zona de distensión en las cuales se recuperaron entre otros los cascos urbanos de San Vicente del Caguán, La Macarena y la Uribe.

En enero de 2005 fue nombrado como Subdirector de la Aeronáutica Civil de Colombia, cargo en el que duró 3 años y en donde participó directamente en muchas actividades de las cuales se pueden resaltar las siguientes:

La puesta en servicio en tiempo record del simulador de tránsito aéreo para entrenar a los controladores.

La presentación de las auditorías de seguridad física y seguridad operacional realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) organismo de la ONU, rector mundial de la aviación civil.

El establecimiento de políticas que mejoraron la actividad aeronáutica en Colombia y la seguridad aérea.

La figuración de Colombia como sede de muchos eventos de las autoridades aeronáuticas de la región y la recuperación de parte del control de tránsito aéreo en el Caribe colombiano que estaba siendo controlado por Panamá.

Paralelamente fue el Director de la Feria Aeronáutica internacional de Rionegro en su tercera y cuarta versión evento que se realizó en el aeropuerto José María Córdova en junio de 2006 con excelentes resultados y en el cual se dejó muy en alto el nombre del país en la comunidad aeronáutica internacional.

Gr	Unidad	Cargo	Término	Tiempo	Hasta
ST	DEPARTAMENTO DE OPERACIONES- CATAM	COMANDANTE DE ESCUADRA	01 Ene. 1981	8 Mar. 1981	00-02-07
ST	ESCUADRON ABASTECIMIENTOS CATAM-COMANDO	COMANDANTE ESCUADRILLA MATERIAL-GUERRA I	De 9 Mar. 1981	30 Sep. 1981	00-06-21
ST	ESCUADRON DE INSTRUCCION BÁSICA - CATAM	COMANDANTE ELEMENTO	1° Oct. 1981	31 Ene. 1982	00-04-00

Gr	Unidad	Cargo	Término	Tiempo	Hasta
ST	DEPARTAMENTO DE PERSONAL-CACOM-1	AYUDANTE PERSONAL	1° Feb. 1982	18 Jul. 1982	00-05-17
ST	ESCUADRON COMANDO Y SERVICIOS-CACOM-1	COMANDANTE ESCUADRON COMANDO Y SERVICIOS	19 Jul. 1982	31 Jul. 1983	0 1 - 0 0 - 12 `
ST	ESCUADRON INSTALACIONES-CACO-1	COMANDANTE ELEMENTO ALBAÑILERIA	1° Ago. 1983	31 Dic. 1983	00-05-00
TE	ESCUADRILLA TRANSPORTES-CACOM-1	COMANDANTE ESCUADRILLA AUTOMOTORES	1° Ene 1984	14 Jun. 1984	00-05-13
TE	SECCION INSTRUCCION Y ENTRENAMIENTO-CACOM-1-COMBATE COMBATE N441-	COMANDANTE ESCUADRILLA T-37	15 Jun. 1984	07 Mar 1985	00-08-22
TE	GRUPO DE COMBATE N441-CACO-3	COMANDANTE ESCUADRON 312	8 Mar. 1985	09 Jul. 1985	00-04-01
TE	ESCUADRON Y INSTRUCCION ENTRENAMIENTO-CACOM-3 ENTRENAMIENTO	COMANDANTE ESCUADRILLA. ENTRENAMIENTO	10 Jul. 1985	31 Dic. 1985	00-05-21
TE	ESCUADRILLA ENTRENAMIENTO BÁSICO. A-37-CACO-3	COMANDANTE ESCUADRILLA A-37	1° Ene. 1986	01 Oct. 1985	00-09-00
TE	GRUPO DE COMBATE N.41-CACO-3	COMANDANTE ESCUADRON 312	2 Oct. 1986	14 Jun. 1987	00-08-12
TE	INSTITUTO MILITAR AERONÁUTICO	ALUMNO	15 Jun. 1987	30 Nov. 1987	00-05-15
CT	GRUPO DE COMBATE N.41-CACO-3	COMANDANTE ESCUADRON 311	1° Ene. 1988	31 Oct 1989	01-10-00
CT	SECCION CONTROL OPERACIONES-CACO-3 ’	JEFE SECCION OPERACIONES	1° Nov. 1989	26 Jul. 1990	00-08-25
CT	ESCUADRON MANTENIMIENTO-CACO-3-COMANDO	COMANDANTE ESCUADRON MANTENIMIENTO	27 Jul. 1990	24 Nov 1990	00-03-27
CT	EXTERIOR	ALUMNO	25 Nov. 1990	07 Jun. 1992	01-06-12
CT	GRUPO DE COMBATE N.41—CACO-3	COMANDANTE ESCUADRON 412	8 Jun. 1992	14 Jul. 1993	01-01-08
CT	INSTITUTO MILITAR AERONÁUTICO	ALUMNO	15 Jul. 1993	09 Dic. 1993	00-04-24
MY	DEPARTAMENTO DE OPERACIONES CACO-3	-JEFE DEPARTAMENTO OPERACIONES	10 Dic. 1993	1 4 Abr.1994	00-04-04
MY	GRUPO DE COMBATE N.41-CACO-3	COMANDANTE GRUPO COMBATE	15 Abr. 1994	16 Ago. 1995	01-04-01
MY	DEPARTAMENTO DE LOGISTICA-EMAVI	JEFE DEPARTAMENTO LOGISTICO	17 Ago. 1995	17 Oct. 1996	01-02-00
MY	GRUPO DE ENTRENAMIENTO DE VUELO COMANDANTE N.11- EMAVI	GRUPO DE ENTRENAMIENTO VUELO 11	18 Oct. 1996	08 Jul. 1997	00-08-20
MY	SECCION CONTROL OPERACIONES- EMAVI	JEFE SECCION OPERACIONES	9 Jul. 1997 04	Ene 1998	00-05-25
MY	ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA	ALUMNO	05 Ene 1998	03 Dic. 1998	00-10-28

RECONOCIMIENTOS

Adicionalmente a las condecoraciones y medallas que aparecen en el resumen del folio de vida es conveniente destacar que fue nombrado como Hombre del 4º trimestre de 1988 del Comando General de las Fuerzas Militares, por su labor destacada en las operaciones del Comando Aéreo de Combate N° 3 de la Fuerza Aérea.

Adicionalmente le fue otorgada la Cruz Al Mérito Aeronáutico de la **AEROCIVIL** por su contribución al desarrollo de la aviación civil en Colombia.

Condecoraciones y menciones honoríficas tanto nacionales como extranjeras

DISTINTIVO

UNA ESTRELLA SOBRE ALAS DE PILOTO 1° Jun. 1989

DOS ESTRELLAS SOBRE ALAS DE PILOTO 16 Abr. 1998

CONDECORACION

ORDEN CRUZ FUERZA AEREA AL MERITO OFICIAL AERONAUTICO 30 Oct. 1989

ORDEN DEL MERITO MILITAR “ANTONIO NARIÑO” OFICIAL 31 Oct. 1994

MEDALLA DE QUINCE (15) AÑOS MEDALLA DE SERVICIO 1° Dic. 1995

MEDALLA AGUILA DE GULES 1° Oct. 1997

MEDALLA GENERAL RAFAEL REYES 30 Oct. 1998

Proposición

“Apruébese en primer debate el ascenso al grado de Brigadier General de la República, al Coronel Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez”.

De los honorables Senadores,

Jesús Piñacué Achicué,
Senador Ponente.

CONTENIDO

Gaceta número 373 - Martes 26 de mayo de 2009
SENADO DE LA REPUBLICA

Pág.

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 255 de 2009 Cámara, 293 de 2009 Senado por medio de la cual se derogan las Leyes 178 de 1959, por la cual se provee a la financiación de las Centrales Eléctricas del Cauca “Cedelca” y la Ley 980 de 2005, por la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 305 de 2009 Senado por medio de la cual se modifica el numeral 4 del artículo 52 y el artículo 66 3

ASCENSOS MILITARES

Ponencia para primer debate del ascenso del Oficial de la Fuerza Aérea Carlos Eduardo Montealegre Rodríguez, de Coronel a Brigadier General la República..... 7

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2009