



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 330

Bogotá, D. C., martes, 28 de mayo de 2013

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PO N E N C I A S

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO

*por la cual se adoptan medidas y disposiciones
para los proyectos de infraestructura
de transporte.*

Bogotá, D. C., 28 de mayo de 2013

Doctora

SANDRA OVALLE G.

Secretaria General

Comisión Sexta del Senado

Congreso de la República

Ciudad

Respetada Doctora:

En cumplimiento del encargo por la mesa directiva encomendado, de conformidad con los artículos 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado**, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”.

a) Objeto del proyecto de ley

La presente ley busca como objetivo general construir un marco normativo que brinde algunas herramientas al sector para superar el notorio atraso que el país presenta en infraestructura de transporte. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir y mantener, o continuar con mayor eficiencia la construcción de una red de transporte moderna para el país.

De manera específica la ley busca implementar algunas de las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura, y superar los principales “cuellos de botella” que afectan la agilidad y viabilidad real del desarrollo de proyectos de in-

fraestructura de transporte: adquisición de predios, licencias ambientales y redes de servicios públicos, entre otros.

El presente proyecto de ley no es una ley que regule la infraestructura en general, sino a la infraestructura del transporte; en consecuencia no es aplicable la provisión de infraestructura en otros sectores, como tampoco el régimen de competencias del sector de infraestructura de transporte.

Como se puede deducir del objeto del proyecto de ley, la materia es la infraestructura de transporte, y los temas específicos que la desarrollan son los referidos a la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de transporte. La remoción de escollos que impiden el desarrollo de la infraestructura de transporte que el país requiere, tiene relevancia en tanto presupuesto indispensable para el transporte como actividad y servicio que impacta la calidad de vida y el desarrollo económico del país.

b) Antecedentes del proyecto

Este proyecto fue radicado el 22 de marzo de 2013 ante la Secretaría General de Senado y publicado esta misma fecha en la Gaceta de Senado 137 de 2013. Posterior a esto y a través de la Comisión Sexta de Senado fuimos designados ponentes para primer debate. Luego de realizar mesas de trabajo conjuntas entre los ponentes, con las entidades gubernamentales relacionadas con el proyecto de ley y con gremios y entidades del sector, presentamos el presente proyecto de ley.

c) Marco normativo

1. Marco constitucional

El artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Por su parte, el artículo 24 de la Carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. En ese mismo sentido, de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo.

El mandato constitucional establece entonces que la movilidad es el derecho de ciudadanas y ciudadanos a desplazarse de manera eficiente por el territorio colombiano, como un factor de competitividad y productividad de los agentes económicos y sociales para la circulación y el intercambio de bienes y servicios y, fundamentalmente, como un elemento que contribuye a la calidad de vida.

Asimismo, es claro que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 150 numeral 23 de la Carta, corresponde al Congreso la expedición de las leyes destinadas a regular la prestación del servicio público de transporte, atribución que igualmente le corresponde en ejercicio de la potestad de “expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones” (artículo 150 numeral 2 Constitución Nacional).

Por consiguiente, ha señalado expresamente la Corte Constitucional que lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y medios en que este se preste, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, así como los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, deben señalarse por el legislador, sin perjuicio de que para la cumplida ejecución de la ley el Gobierno Nacional, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución¹.

2. Marco legal

El transporte público en Colombia se encuentra regulado, principalmente, por la Ley 105 de 1993, que lo ha definido como una “industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”. (Artículo 3° Ley 105 de 1993). La Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

De otra parte, por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, se entiende aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de este con los demás países (artículo 12, Ley 105 de 1993).

La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

En el mismo sentido, la operación del transporte público, a su vez, ha sido definida como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (Artículo 3° Ley 105 de 1993 y artículo 4° Ley 336/96).

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial, en donde prevalece el interés general sobre el particular, en especial lo relacionado con la garantía de la prestación del servicio, la protección y seguridad de los usuarios del mismo, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, en la ley y en los reglamentos².

3. Marco jurisprudencial

Como lo ha manifestado la Corte Constitucional, “es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (C.P. artículo 24, Convención Interamericana artículo 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos artículo 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios para hacerlo. En segundo término, la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías solo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro. La profundización de la división social del trabajo y el desarrollo de una libre competencia presuponen entonces el perfeccionamiento de los medios de transporte. Finalmente, en la sociedad moderna, la actividad transportadora implica en general riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que estos se realicen a velocidades importantes, por lo cual resulta indispensable no solo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad”³.

El máximo órgano constitucional en materia de transporte público ha reiterado los mínimos que conlleva este servicio público así:

“(…) a partir del artículo 24 Superior todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, de forma que con fundamento en el mismo la ley define el servicio público de transporte como “... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios”

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. Consejera Ponente: MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO. Bogotá, D.C., trece (13) de octubre de dos mil once (2011) Ref.: Expediente 2005-00206-01

³ Sentencia C-66 febrero 9 de 1999. Corte Constitucional. Magistrados Ponentes doctor Fabio Morón Díaz y doctor Alfredo Beltrán Sierra.

¹ Sentencia C-355 de 2003.

rios sujeto a una contraprestación económica...”¹⁰. En consecuencia, el servicio público de transporte lleva implícito el derecho de libre locomoción y por tanto de libre acceso, lo cual implica: (i) que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en condiciones de comodidad, calidad y seguridad, (ii) que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, (iii) que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, (iv) que el diseño de la infraestructura de transporte, así como la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, supongan que las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos¹¹.⁴ (Subrayado y negrillas fuera del texto).

Adicionalmente, ha mencionado la Corte Constitucional cómo la operación del transporte público resulta inherente a la finalidad social del Estado, por lo que: “tiene por objeto propugnar por el libre acceso de los usuarios en condiciones de seguridad, calidad, salubridad, cubrimiento y libertad de acceso; al punto que de no existir una adecuada regulación de los derechos de los particulares frente al interés colectivo, se generaría una grave descoordinación de las fuerzas que actúan en el escenario del tránsito vehicular¹². La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general”⁵.

4. Marco internacional

Sostiene la doctrina internacional que una infraestructura de transporte adecuada es clave para el desarrollo económico, no sólo por sus efectos directos sobre la actividad económica del país, sino también por sus efectos indirectos sobre la productividad. Diversos estudios demuestran la estrecha relación que existe entre infraestructura y crecimiento económico, a tal punto que la reducción de la inversión pública en infraestructura es un factor determinante para la caída de la productividad de un Estado⁶.

Por ende, la escasa expansión de los servicios de infraestructura de transporte que los países de la región muestran en los últimos años “(...) tienen una enorme incidencia en las dificultades para reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida de la población que vive en condiciones más vulnerables”⁷.

La planificación estratégica de las infraestructuras de transportes a escala nacional y regional constituye una práctica que ha ido ganando protagonismo en el campo de la política de transporte, conforme las grandes infraestructuras y sistemas de transporte han ido ganando relevancia como sistemas progresivamente determinantes del desarrollo económico a escala mundial.

Para América Latina en su conjunto la brecha de infraestructuras se ha incrementado en el curso de las últimas décadas. Según estudios de la Cepal⁸ esta brecha se habría ido incrementando de forma prácticamente continuada a partir de 1995. En realidad toda la información disponible indica que dicha brecha se habría venido incrementando al menos desde los años 80, durante los que comenzó a resentirse el esfuerzo inversor en infraestructura de la mayoría de los países de la Región.

En Colombia en los últimos años esta dinámica ha tendido a cambiar, en particular en el ámbito de las infraestructuras de transportes, que se visualiza ahora como elementos estratégicos en la nueva política de desarrollo. Según datos del Ministerio de Transportes y del DANE la inversión en el sector transportes ha sido del 0,83% en el 2007; del 0,76% en el 2008; del 1,30% en 2009, y del 1,32% en 2010.

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Prosperidad para todos, establece los objetivos y lineamientos estratégicos para revertir la situación de rezago de la dotación de infraestructuras y sistemas intermodales de transportes de la economía nacional: “En infraestructura...una prioridad será superar la situación de rezago de décadas en la que se encuentra Colombia, tanto en términos de cantidad como de calidad”. La identificación de las infraestructuras de transporte como una de las cinco locomotoras de la economía nacional resulta expresión inequívoca de la nueva visión y valoración del papel de las infraestructuras en los procesos de desarrollo⁹.

En ese sentido, sostiene la doctrina Nacional que “(e)s necesario maximizar la participación privada en el sector de infraestructura, mediante reglas claras, generación de confianza y adecuada solución de reclamaciones”¹⁰.

⁷ ROZAS Balbontin, Patricio. “El Financiamiento de la Infraestructura. Propuesta para el Desarrollo Sostenible de una Política Sectorial.” Naciones Unidas, CEPAL. Enero de 2012.

⁸ Goya y Campos, tomado de ‘La brecha en el crecimiento de la infraestructura de transporte y el comercio de América Latina’. Boletín 276; CEPAL. Agosto de 2009.

⁹ Estudio para la elaboración del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte, Ministerio de Transporte, 2013.

¹⁰ CÁRDENAS, Mauricio y Otros. “La infraestructura de Transporte en Colombia”. Cuadernos Fedesarrollo 17, Febrero de 2006, pág. xiv.

⁴ Sentencia C-439/11, Referencia: expediente D-8314. Magistrado Ponente: JUAN CARLOS HENAO PÉREZ. Bogotá D.C., veinticinco (25) de mayo de dos mil once (2011).

⁵ Sentencia C-439/11, Referencia: expediente D-8314. Magistrado Ponente: JUAN CARLOS HENAO PÉREZ. Bogotá D.C., veinticinco (25) de mayo de dos mil once (2011).

⁶ Aschauer, D. (1989 b), “Public Investment and Productivity Growth in the Group of Seven. Economic Perspectives, Vol 13. 13 (5), pp 17-25.

d) Exposición de la conveniencia

La génesis de este proyecto de ley radica principalmente en el informe de la Comisión de Infraestructura o Comisión de Expertos de fecha octubre de 2012, conformada por profesionales de altas calidades y competencias profesionales, quienes partiendo de un diagnóstico de la situación de nuestra infraestructura de transporte en todos sus modos¹¹, analizaron las principales razones de su rezago en nuestro país.

Dentro de los principales cuellos de botella que se presentan en el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte se encuentran aspectos relacionados con la disponibilidad predial, el trámite de licencias ambientales donde se ha venido observando una alta discrecionalidad de la autoridad ambiental para el otorgamiento de dichas licencias, la no incorporación del componente de redes de servicios públicos en el diseño y estructuración de los proyectos y la falta de coordinación con el sector minero cuando los proyectos de infraestructura de transporte se superponen con los títulos mineros.

Este proyecto de ley al generar normas que permitan superar estos cuellos de botella, se constituye en una herramienta jurídica importante para agilizar los proyectos de infraestructura de transporte lo que inmediatamente se refleja en un beneficio social y económico para el país.

I. Conveniencia social del proyecto de ley

Una buena infraestructura de transporte permite la conectividad entre las diferentes regiones, acerca el campo a las ciudades donde están los centros de distribución de los diversos productos, permite que el Estado haga presencia en los lugares más recónditos de nuestro país, genera seguridad, desarrolla en forma inmediata las poblaciones por donde se ejecutan proyectos de infraestructura, genera empleo entre los habitantes del territorio nacional, entre otros. Todos estos beneficios sociales se ven estimulados en la medida que se logren superar los obstáculos que actualmente se presentan en el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte y este proyecto de ley es una herramienta jurídica de gran importancia para alcanzar dicho cometido.

En la medida que en Colombia se cuente con una buena infraestructura de transporte, se contribuye a la paz del país, pues entre más desarrollo haya más oportunidades tienen las personas para progresar.

¹¹ “En lo que concierne a la infraestructura de transporte en todas sus modalidades, y cuando se le compara con otros países de similar nivel de desarrollo, Colombia presenta un rezago importante (Foro Económico Mundial, 2012). En la calidad de sus carreteras, el país ocupa el puesto 126 entre 144 naciones, una posición similar a la de Lesoto (110) o Uganda (110) y muy inferior a la de Kenia (72), Nicaragua (75) o República Dominicana (62). En vías férreas, Colombia ocupa el puesto 109 y también tiene un atraso considerable. La situación no varía para puertos (puesto 125) ni para transporte aéreo (puesto 106). La deficiente red de transporte reduce drásticamente la competitividad de la economía de cara a los numerosos TLCs que están operando o que entrarán en vigencia durante los próximos años y también es una de las causas de la escasa gobernabilidad en algunas regiones apartadas e incomunicadas dentro del país...”.

II. Conveniencia económica

Todas aquellas herramientas que faciliten una mejor estructuración de los proyectos de infraestructura de transporte y otorguen agilidad en el desarrollo y en la ejecución de los mismos, generan un crecimiento en la economía, además vuelven al país más competitivo.

En los actuales momentos en que Colombia tiene vigentes una serie de Tratados de Libre Comercio, y continúa suscribiendo otros con diferentes países del mundo, requiere de una infraestructura de transporte más desarrollada que asegure la intermodalidad y la multimodalidad de los servicios que se prestan y que propenda por la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

Los cuellos de botella que con el presente proyecto de ley se pretenden superar, es un punto de partida para lograr el desarrollo de la infraestructura que requiere el país y que lo ponga a tono con las exigencias de un mundo globalizado, que le permita competir tanto en el mercado nacional como en el internacional.

III. Conveniencia política y jurídica del proyecto de ley

Tal como lo expresó el Gobierno en la exposición de motivos “el marco normativo actual no responde de manera adecuada al reto de desarrollar con agilidad los grandes proyectos de conectividad y competitividad que necesita el país. Es necesario entonces un marco normativo que remueva los obstáculos y “cuellos de botella” existentes, que desincentive la litigiosidad en los contratos, que promueva la inversión en los proyectos, que incentive su ejecución pronta y que incremente el direccionamiento y control de las entidades para asegurar la primacía del interés general”¹².

Este proyecto de ley contiene instrumentos para que se puedan solucionar los conflictos sin que se tenga que acudir a la justicia contenciosa, pues prevé la posibilidad de pactar en los contratos una fórmula matemática para determinar las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminación anticipada por decisión unilateral de la entidad o derivada de un acuerdo entre las partes, fórmula que se convierte en un mecanismo preventivo de conflictos contractuales; además, prevé la posibilidad de solucionar mediante un tribunal técnico, financiero y jurídico los conflictos de esta naturaleza, sin que se vea afectada la ejecución de los contratos de infraestructura, es decir, no se paraliza el contrato en el evento que surja una discrepancia entre las partes.

De otro lado, contiene una serie de soluciones normativas para hacer más efectiva la compra de inmuebles por parte del Estado bajo la premisa que se garantice su disponibilidad y se respeten los derechos de los propietarios en las instancias administrativas o judiciales pertinentes.

¹² Exposición de motivos del proyecto de ley “*por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte*”.

Adicionalmente, contiene disposiciones que obligan a la autoridad ambiental a fijar unas reglas claras y unificadas para los proyectos de infraestructura de transporte, mediante la expedición de unos Términos de Referencia Integrales, lo que permite conocer criterios estándares, eliminando la subjetividad de dicha autoridad; determina que los proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento, no requieren de permisos, autorizaciones ni licencias ambientales, buscando con esta medida darle agilidad a los proyectos de infraestructura que no generan impacto ambiental debido a que son obras de menor envergadura que contaron en el momento de su construcción con su correspondiente licencia; establece procedimientos expeditos, que buscan darle agilidad a la obtención del pronunciamiento de la autoridad ambiental, en procesos relacionados con inclusión de nuevas fuentes de materiales, obras de emergencia y cambios menores.

En este proyecto de ley también se incluyen disposiciones en cuanto a redes de servicios públicos, de telecomunicaciones y de transporte de hidrocarburos, pues actualmente **no** existe normatividad que regule su traslado, ni quién debe ser el responsable de su traslado ni quién asumiría los costos. Con esta regulación se genera una conciencia de **planeación** de la infraestructura y se da aplicación al principio de **coordinación** entre las diferentes entidades.

Y en lo relacionado con permisos mineros, dado que se han detectado problemas tales como falta coordinación entre el sector de la infraestructura y el sector minero, se prevé la obligación de la entidad que desarrolle proyectos de infraestructura de transporte de informar a la autoridad minera sobre los trazados y ubicación del proyecto para que esta coloque las restricciones en los contratos de concesión minera. Con esta información se le da aplicación a los principios de planeación y coordinación, evitándose las superposiciones.

Por último, se generan mecanismos para reglamentar, regular e integrar la normatividad técnica del sector, a través de la creación de la **Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte**, para lo cual el Gobierno solicitó facultades extraordinarias; se busca generar mecanismos para la reorganización de los trámites de los proyectos de infraestructura de transporte, para lo cual se propone que se organice administrativamente el sector a través de una **Ventanilla Única o un Centro de Servicios Especializado**, en el que se adelanten todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, adicionalmente, se propone la creación de la **Unidad de Planeación del Sector Transporte** para planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades y consolidar y divulgar la información de los proyectos de infraestructura del transporte del sector.

Con este proyecto de ley, en consecuencia, se generan las herramientas jurídicas y políticas para darle un impulso al desarrollo de la infraestructura de transporte en nuestro país.

e) Pliego de modificaciones

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO

por la cual se adopta medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte.

Se modifica el título del proyecto, otorgando las facultades extraordinarias, quedará así:

*“por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte **y se conceden facultades extraordinarias**”*

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO QUE DELIMITE CLARAMENTE EL ALCANCE DEL PROYECTO, SERÁ EL ARTÍCULO 1º, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 1º. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a la infraestructura del transporte.

EL ARTÍCULO 1º DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 2º, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 2º. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

EL ARTÍCULO 2º DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 3º, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 3º. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE. La infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

EL ARTÍCULO 3º DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 4º, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE REORGANIZAN LOS NUMERALES, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 4º. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro

obligatorio, terrenos de explotación **urbanos o rurales**, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización y la infraestructura para el control del tránsito.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones, y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo. La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos y destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.

EL ARTÍCULO 4° DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 5°, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 5°. Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el in-

terés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública **que se ejerce** a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

EL ARTÍCULO 5° DEL PROYECTO SE ELIMINA.

EL ARTÍCULO 6° DEL PROYECTO, QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 6°. La infraestructura del transporte en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, así como, el desarrollo urbano integral y sostenible.

Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias técnicas pertinentes para cada caso.

EL ARTÍCULO 7° DEL PROYECTO SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE AGREGAN LITERALES, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 7°. Las entidades públicas y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte, deberán identificar durante la etapa de estructuración **entre otros, la existencia en el área de influencia del proyecto, los siguientes aspectos:**

a) Las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones.

b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico.

c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental.

d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen.

e) Las comunidades étnicas.

Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios dicha información.

De igual forma, requerirán información sobre la existencia de proyectos, de cualquier naturaleza y sector, que se encuentren en proceso de estudio, estructuración, construcción o cualquier otro estado y que puedan llegar a impactar el proyecto de infraestructura de transporte.

La Comisión Intersectorial de Infraestructura decidirá, en caso de existir superposición y/o conflicto entre proyectos de los distintos sectores o con los aspectos señalados anteriormente, cómo debe procederse.

EN EL ARTÍCULO 8° DEL PROYECTO, SE ELIMINA LA PALABRA “DESARROLLARÁ”,

SE SUPRIMEN LAS DEFINICIONES DE LOS PRINCIPIOS Y SE SUSTITUYE LIBRE COMPETENCIA POR EFICIENCIA, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 8°. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta los siguientes o los cuales se planeará la infraestructura del transporte:

1. Accesibilidad.
2. Adaptación y mitigación al cambio climático.
3. Calidad del servicio.
4. Capacidad.
5. Competitividad.
6. Conectividad.
7. Eficiencia.
8. Seguridad.

EN EL ARTÍCULO 9° DEL PROYECTO, SE ELIMINA LA FRASE “Y EJECUTARÁN” Y SE ADICIONA INCISO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 9°. INTERMODALIDAD, MULTIMODALIDAD, ARTICULACIÓN E INTEGRACIÓN. Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

EN EL ARTÍCULO 10 DEL PROYECTO, SE AGREGAN LAS ZONAS RURALES Y LAS REDES SECUNDARIAS Y TERCIARIAS, SE AGREGA INCISO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 10. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CON INTERVENCIÓN URBANA Y RURAL DE LA RED SECUNDARIA O TERCIARIA. En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, la autoridad territorial está obligada a colaborar y permitir la ejecución de las mismas. Para el efecto, las entidades suscribirán un convenio de colaboración y coordinación en el que se establecerán las responsabilidades que cada parte asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto de infraestructura de transporte nacional.

En caso de no lograr un acuerdo en un término de tres (3) meses, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

SE PROPONE INCLUIR UN ARTÍCULO NUEVO, SERÁ EL ARTÍCULO 11, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 11. Con el fin de mejorar la movilidad urbana, reducir la pobreza y propiciar la inclusión social, el Gobierno Nacional impulsará el diseño, construcción y operación de cables urbanos.

**TÍTULO II
DEFINICIONES**

EL ARTÍCULO 11 DEL PROYECTO PASA A SER EL ARTÍCULO 12, SE AGREGAN EN ORDEN ALFABÉTICO LAS DEFINICIONES QUE ESTABAN CONTEMPLADAS EN EL ARTÍCULO 43, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN EL ARTÍCULO Y SE AGREGA PARÁGRAFO.

ARTÍCULO 12. En lo que se refiere a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica, aeroportuaria y acuática, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Activos y redes de la industria del petróleo: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados, conforme al Código de Petróleos y la normativa expedida por el Ministerio de Minas y Energía.

Actividades de protección de redes e infraestructura petrolera: Labores mecánicas de protección y mitigación, permanentes o provisionales, sobre los activos y redes.

Adecuación: Intervención para hacer que una infraestructura de transporte se ajuste o adapte de acuerdo con su funcionalidad.

Construcción: Son aquellas acciones de obra nueva que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Estudios de Ingeniería: Las siguientes definiciones deben tenerse en cuenta en la preparación de los diversos estudios de ingeniería que se adelanten para la ejecución de los proyectos de infraestructura:

Fase 1. Prefactibilidad: Es la fase en la cual se debe realizar el prediseño aproximado del proyecto, presentando alternativas y realizar la evaluación económica preliminar recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes.

Fase 2. Factibilidad: Es la fase en la cual se debe diseñar el proyecto y efectuar la evaluación económica final, mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes.

Fase 3. Estudios y diseños definitivos: Es la fase en la cual se deben elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto.

Industria del petróleo: Actividad de utilidad pública en las áreas de exploración, explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados según el Decreto-ley 1056 de 1953 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

Infraestructuras Logísticas Especializadas – ILE: Las infraestructuras logísticas especializadas son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distri-

bución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional.

Las infraestructuras logísticas especializadas, contemplan los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

Mantenimiento periódico: Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencia, con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mantenimiento de emergencia: Se refiere a las intervenciones en la infraestructura derivada de eventos que tengan como origen emergencias climáticas, telúricas, terrorismo, entre otros que a la luz de la legislación vigente puedan considerarse eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

Mejoramiento: Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

Modo de transporte: Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte.

Modo aéreo: Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo.

Modo terrestre: Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre.

Modo acuático: Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático.

Nodo de transporte: Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

Prestador y operador: Operador y/o prestador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC), o de transporte de hidrocarburos.

Red: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, de conformidad con la normativa expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

Rehabilitación: Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

Saneamiento automático: Es un efecto legal que opera por ministerio de la ley exclusivamente a favor del Estado, cuando este adelanta procesos de adquisición de bienes inmuebles, por los motivos de

utilidad pública consagrados en la ley para proyectos de infraestructura de transporte. En virtud de tal efecto legal, el Estado adquiere el pleno dominio de la propiedad del inmueble quedando resueltas a su favor todas las discusiones relativas a la propiedad.

Lo anterior, sin perjuicio de los conflictos que puedan existir entre terceros sobre el inmueble, los cuales se resolverán a través de las diferentes formas de resolución de conflictos, sin que puedan ser oponibles al Estado.

Reubicación de redes: Comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de parte de la infraestructura de redes, la cual es construida en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando.

Servicios conexos al transporte: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo.

Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades.

Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de transporte y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Solicitante: Persona o entidad pública o privada que requiere el traslado de la Red de un Prestador con el objeto de adelantar un proyecto de infraestructura de transporte.

Términos de referencia integrales: Los términos de referencia integrales son los lineamientos generales estándares que la autoridad ambiental señala para la elaboración y ejecución de todos los estudios ambientales para proyectos de infraestructura de transporte, sin perjuicio de los lineamientos específicos que para cada proyecto exija la autoridad ambiental competente.

El solicitante deberá presentar los estudios exclusivamente de conformidad con estos términos de referencia integrales, los cuales serán de obligatorio cumplimiento.

Traslado de redes: Retiro o levantamiento físico de parte de la infraestructura de redes de servicios públicos del sitio en el que se encuentra instalada y su instalación en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio público se continúe prestando en las mismas o mejores condiciones.

Vecinos o aledaños: Para efectos del artículo 61 de la presente ley, se considerará que los predios rurales son vecinos o aledaños a la obra, si se encuentran a no más de 50 km de distancia de la misma.

Vida útil técnica remanente: Corresponde al tiempo durante el cual se espera que el activo y la red contribuyan a la generación de ingresos y a la prestación del servicio, teniendo en cuenta las condiciones técnicas al momento que se efectúe el traslado o reubicación, de acuerdo con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial vigente.

Parágrafo. En todo caso, las definiciones contenidas en reglamentos técnicos internacionales que deban ser observados por las autoridades colombianas prevalecerán frente a las que están reguladas en el presente artículo.

TÍTULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

EL ARTÍCULO 12 DEL PROYECTO PASA A SER EL ARTÍCULO 13, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE REFORMULA, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 13. Los contratos que en adelante desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, incluirán una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática que determine las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminarse anticipadamente por decisión unilateral o derivada de un acuerdo entre las partes.

PARÁGRAFO 1°. La entidad pública contratante garantizará el equilibrio económico del contrato en cualquiera de las etapas de su ejecución y podrá proponer, si así lo considera, de acuerdo a la Ley vigente, el pago anticipado de la recuperación de la inversión en la etapa de operación de acuerdo a la fórmula descrita en el contrato.

PARÁGRAFO 2°. Para los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley, que estén en etapa de operación, la entidad pública contratante podrá proponer formular que aceleren la recuperación de la inversión garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho y sin perjuicio de la observancia del artículo 17 de la Ley 80 de 1993, posibilitando de común acuerdo la terminación anticipada del contrato.

Las indemnizaciones o pagos a que haya lugar podrán ser determinadas de común acuerdo entre las partes, o haciendo uso de la amigable composición, o de un tribunal arbitral, o de cualquier otro mecanismo alternativo de solución de conflictos.

EL ARTÍCULO 13 DEL PROYECTO – RETOMA DE CONCESIONES, SE ELIMINA.

EL ARTÍCULO 14 DEL PROYECTO, SE MODIFICA EL TÍTULO, SE MEJORA REDACCIÓN, SE INCLUYE EL AMIGABLE COMPO-NEDOR.

ARTÍCULO 14. SOLUCIÓN DE CONFLICTOS TÉCNICOS, FINANCIEROS, JURÍDICOS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO. Los contratos que se celebren para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte podrán incluir **por voluntad de las partes** la conformación de un tribunal técnico, financiero y jurídico de tres (3) integrantes o un amigable componedor, quienes tendrán competencia para resolver con efecto vinculante las disputas técnicas, financieras y jurídicas, siempre que no versen sobre la legalidad de los actos administrativos contractuales.

Durante la vigencia del contrato, el Tribunal o el amigable componedor antes indicado funcionarán transitoriamente cada vez que se presenten conflictos que sean sometidos a consideración, bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012, o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las partes asumirán en igual proporción los costos y gastos del Tribunal o el amigable componedor.

Las entidades públicas incluirán los costos y gastos en sus presupuestos.

PARÁGRAFO. La conformación del Tribunal o la designación del amigable componedor podrá pactarse en los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley.

EN EL ARTÍCULO 15 DEL PROYECTO, SE MODIFICA EL TÍTULO, SE INCLUYE LA EXPRESIÓN “INFRAESTRUCTURA”, SE ADICIONA FRASE FINAL AL SEGUNDO Y TERCER INCISO Y SE ADICIONA TÉRMINO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 15. PERMISOS PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012, las personas de derecho privado podrán solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte de su interés.

La entidad competente analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector y **si el mismo cuenta con los conceptos técnicos y las autorizaciones legales pertinentes.**

El proyecto deberá desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y deberá garantizar su conectividad con la infraestructura existente. Todos los bienes y servicios que se deriven del desarrollo del proyecto serán de propiedad, uso, explotación y administración de la Nación o entidad territorial según corresponda.

En ningún caso, la autorización o permiso otorgado constituirá un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

Tampoco podrá entenderse que el particular obtiene derecho exclusivo o preferente sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte.

El Gobierno Nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos, **en un plazo no mayor de (120) días calendario.**

EN EL ARTÍCULO 16 DEL PROYECTO SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE ADICIONA TÉRMINO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 16. Las entidades públicas podrán celebrar contratos con **las organizaciones sociales y organizaciones comunitarias de minorías**, debidamente registrados ante la autoridad competente, **para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte en las zonas de jurisdicción de esas organizaciones de ciudadanos.**

Lo anterior, de conformidad con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional **en un plazo no mayor de (120) días calendario**, sobre la clase de proyectos de infraestructura de transporte que podrán ejecutar y el carácter residual y subsidiario bajo el cual operará la respectiva contratación.

EL ARTÍCULO 17 DEL PROYECTO, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE INCLUYE PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 17. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

PARÁGRAFO. La anterior disposición no se aplicará:

a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción y/o mantenimiento de manera integral, y

b) Para las iniciativas privadas de asociación pública-privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 18, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 18. REGISTRO DE APOYO AL SISTEMA DE PRECALIFICACIÓN. Para los proyectos de asociación público privada de infraestructura de transporte, las entidades contratantes podrán implementar un Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras que aspiren a participar en las precalificaciones de la entidad.

EN EL TÍTULO IV, SE ELIMINA LA PALABRA “DOMICILIARIOS”. SE AJUSTA DE ACUERDO CON MODIFICACIÓN CAPÍTULO DE REDES, PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES, QUEDARÁ ASÍ:

TÍTULO IV

GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIALES, GESTIÓN AMBIENTAL, ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TIC Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES

CAPÍTULO I

GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIAL

EL ARTÍCULO 18 DEL PROYECTO PASA A SER EL ARTÍCULO 19, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y EL PARÁGRAFO PASA A SER EL SIGUIENTE ARTÍCULO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 19. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte **a los que se refiere esta ley**, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, **mantenimiento**, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos **urbanos y rurales** que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

SE INCLUYE ARTÍCULO NUEVO CON EL PARÁGRAFO DEL ARTÍCULO ANTERIOR, SE MODIFICA REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 20. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

PARÁGRAFO. La adquisición de predios de propiedad privada o pública necesarios para establecer puertos, se adelantará conforme a lo señalado en la Ley 1ª de 1991 o aquellas que la complementen, modifiquen o sustituyan.

EL ARTÍCULO 19 DEL PROYECTO, SE ELIMINA.

EL ARTÍCULO 20 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 21, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, SE AGREGA TÉRMINO DE REGLAMENTACIÓN Y SE MODIFICA EL PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 21. SANEAMIENTOS POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA. La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará **en favor de la entidad pública** del saneamiento automático **de cualquier vicio relativo** a su titulación y tradición, **cuando los mismos surjan** durante el proceso de adquisición o con posterioridad a **este**, **sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan** dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional **en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.**

PARÁGRAFO. El saneamiento automático será invocado por la entidad adquirente en el título de tradición del dominio y será objeto de registro en el folio de matrícula correspondiente.

EL ARTÍCULO 21 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 22, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE ELIMINA EL PARÁGRAFO TRASLADANDOLO AL ARTÍCULO SIGUIENTE (POR COHERENCIA JURÍDICA), QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 22. LIMITACIONES, AFECTACIONES, GRAVÁMENES AL DOMINIO Y MEDIDAS CAUTELARES. En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el **tradente** y previo al registro de la escritura pública **correspondiente**, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Una vez realizada la respectiva anotación en el registro, el Registrador deberá dar aviso mediante oficio al Notario correspondiente para que obre en la escritura pública respectiva del inmueble.

Las medidas cautelares al dominio cuya inscripción se encuentre caducada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1579 de 2012, se podrán cancelar con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

EL ARTÍCULO 22 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 23, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 23. AVALUADORES Y METODOLOGÍA DE AVALÚO. El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar dicha declaratoria el patrimonio de los particulares.

Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y

procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización. Cuando las circunstancias lo indiquen, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias.

Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) son de obligatorio y estricto cumplimiento para los evaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyecto de infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO. El retardo injustificado en los avalúos realizados es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador.

EL ARTÍCULO 23 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 24 SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE ADICIONA EL PARÁGRAFO DEL ARTÍCULO 21 DEL PROYECTO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 24. NOTIFICACIÓN DE LA OFERTA. La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figuren registrados en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o al respectivo poseedor **regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes.**

Contra la oferta no proceden recursos.

PARÁGRAFO. Notificada la oferta de compra de los inmuebles sobre los que recaiga la declaratoria de utilidad pública e interés social, los mismos no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio. El registrador se abstendrá de efectuar la inscripción de actos, limitaciones, gravámenes, medidas cautelares o afectaciones al dominio sobre aquellos.

EL ARTÍCULO 24 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 25 Y SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN:

ARTÍCULO 25. ACTUALIZACIÓN DE CABIDA Y LINDEROS. En caso que en el proceso de adquisición o expropiación de inmuebles necesarios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte, se requiera la actualización de cabida y/o linderos, la entidad pública, o quien haga sus veces, procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente comparará la información contenida en los títulos registrados con la que tiene incorporada en sus bases de datos, disponiendo y practicando una inspección técnica para determinar su coincidencia. Si la información de los títulos registrados coincide en un todo con la de sus bases de datos, procederá a expedir la certificación de cabida y/o linderos.

Si la información de catastro no coincide con la de los títulos registrados, el Instituto Geográfico

fico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente convocará a los titulares de derechos de dominio y demás interesados, directamente o través de un medio de comunicación idóneo, para buscar un acuerdo a partir de una propuesta que sobre cabida y/o linderos el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o quien haga sus veces realice. Si se llega a un acuerdo, se expedirá la certificación de cabida y/o linderos; en caso contrario, se agotarán las instancias judiciales a que haya lugar por parte de los titulares de derecho de dominio.

El término para tramitar y expedir la certificación de cabida y/o linderos es de tres (3) meses improrrogables contados a partir de la recepción de la solicitud, cuando la información de los títulos registrados coincida plenamente con la de catastro. Si no coincide y es necesario convocar a los titulares de dominio y demás interesados, el término para agotar el trámite será de cuatro (4) meses, que se contabilizarán desde la recepción de la solicitud.

Una vez se expida la certificación de cabida y/o linderos, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente dará traslado a la entidad u organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) establecerá el procedimiento para desahollar el trámite de cabida y/o linderos aquí señalado, en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley.

PARÁGRAFO 1º. La Entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención del trámite a que se refiere el presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o autoridad catastral correspondiente.

PARÁGRAFO 2º. El retardo injustificado en el presente trámite de actualización de cabida y linderos es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

EN EL ARTÍCULO 25 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 26, SE ELIMINA LA FRASE “DURANTE EL PROCESO ADMINISTRATIVO”, SE INCLUYE FRASE EN PRIMER INCISO “UNA VEZ SE PACTE” Y SE AGREGA PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 26. ENTREGA ANTICIPADA VOLUNTARIA Mediante documento escrito suscrito por la entidad y el expropiado, podrá pactarse la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación. La entrega será irrevocable una vez se pacte.

Con base en el acuerdo de entrega anticipada suscrito, la entidad podrá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En el proceso administrativo, en caso de no haberse pactado la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación, dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que la dispuso, la entidad interesada solicitará a la respectiva autoridad de policía, la práctica de la diligencia de desalojo, que deberá realizarse con el concurso de esta última, dentro de un término perentorio de cinco (5) días. De la diligencia, se levantará un acta y en ella no procederá oposición alguna.

EL ARTÍCULO 26 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 27, SE INCLUYEN LAS PALABRAS “CALENDARIO” - “DEBERÁN”, SE MODIFICA LA REDACCIÓN PRECISANDO DESDE CUANDO SE CUENTA EL TÉRMINO PARA LA ENTREGA POR PARTE DE LOS JUECES, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 27. ENTREGA ANTICIPADA POR ORDEN JUDICIAL. Los jueces deberán ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, en un término perentorio e improrrogable de treinta (30) días calendario, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante, en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya.

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

Los numerales 4 y 11 del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 28, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 28. ENTREGA ANTICIPADA DE BIENES EN PROCESO DE EXTINCIÓN DE DOMINIO, BALDÍOS Y BAJO ADMINISTRACIÓN DE CISA. Los bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, que se encuentren bajo la administración de CISA o quien haga sus veces, en proceso de extinción de dominio, en proceso de clarificación o inmuebles baldíos, podrán ser expropiados o adjudicados, según sea procedente, por y a la entidad responsable del proyecto y esta podrá solicitar a la entidad competente la entrega anticipada, una vez se haya efectuado el depósito del valor del inmueble, cuando a ello haya lugar.

La solicitud de entrega anticipada solo podrá realizarse cuando el proyecto de infraestructura de transporte se encuentre en etapa de cons-

trucción. La entidad competente tendrá un plazo máximo de 30 días calendario para hacer entrega material del inmueble requerido.

En el caso que el dominio sobre el bien inmueble no se extinga como resultado del proceso o en el proceso de clarificación se establezca un titular privado, el valor del depósito se le entregará al propietario del inmueble.

EL ARTÍCULO 27 DEL PROYECTO PASA A SER EL ARTÍCULO 29, SE AJUSTA EL TÉRMINO JURÍDICO CAMBIANDO LA PALABRA “CANCELADO” POR “PAGADO”, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 29. Pagado el valor del inmueble objeto de **expropiación** de conformidad con el avalúo, no procederá la prejudicialidad para los procesos de expropiación, servidumbre o adquisición de predios para obras de infraestructura de transporte.

EL ARTÍCULO 28 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 30, SE MODIFICA REDACCIÓN, SE PRECISAN RECURSOS PROCEDENTES, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 30. EJECUTORIEDAD DEL ACTO EXPROPIATORIO. El acto administrativo por medio del cual la entidad declara la expropiación administrativa del inmueble u ordena el inicio de los trámites para la expropiación judicial. **Dicho acto administrativo**, será de aplicación inmediata y gozará de fuerza ejecutoria y ejecutiva.

Contra el acto administrativo que decida la expropiación solo procede el recurso de reposición el cual se concederá en el efecto devolutivo

EL ARTÍCULO 29 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 31, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE AGREGA FRASE FINAL, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 31. CESIÓN VOLUNTARIA A TÍTULO GRATUITO DE FRANJAS DE TERRENO. Los titulares de derechos reales **sobre los** predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra. **La cesión a que se refiere este artículo no generará gastos de notariado y registro.**

EL ARTÍCULO 30 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 32, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE AGREGA EL PLURAL A LA PALABRA “PROCESO”, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 32. ADQUISICIÓN DE ÁREAS REMANENTES NO DESARROLLABLES. En los **procesos** de adquisición predial para proyectos de infraestructura de transporte, las entidades estatales podrán **adquirir de los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura, áreas superiores** a las necesarias **para dicha ejecución**, en **aquellos** casos en que se establezca que **tales áreas** no son desarrollables para ningún tipo de actividad por no cumplir con los parámetros legales y planes

de ordenamiento territorial. Estos predios podrán ser vinculados al proyecto con posibilidad de venta posterior.

EL ARTÍCULO 31 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 33, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE INCLUYE LA REMISIÓN A LA AUTORIDAD TRIBUTARIA, Y LOS TÉRMINOS -HECTÁREA O FANEGADA-, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 33. AVALUOS COMERCIALES. Cuando el avalúo comercial de los inmuebles requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte supere en un 50% el valor del avalúo catastral, el avalúo comercial podrá ser utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral de los inmuebles que fueren desenglobados como consecuencia del proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Para este efecto, el ente estatal una vez perfeccionado el proceso de adquisición predial a favor del Estado, procederá a remitir al organismo catastral o quien haga sus veces **y a la autoridad tributaria**, el informe del valor pagado por metro cuadrado, **hectárea o fanegada** del inmueble adquirido, con el fin que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

EL ARTÍCULO 32 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 34, SE MODIFICA TÍTULO INCLUYENDO LA PALABRA AMBIENTAL, SE AGREGA INCISO Y SE MODIFICA REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 34. PREDIOS ADQUIRIDOS PARA COMPENSACIÓN AMBIENTAL. Los predios que las entidades estatales deban adquirir en cumplimiento de obligaciones ambientales establecidas en la Licencia Ambiental para compensación, deberán ser cedidos a título gratuito, **para ser incorporados como bien de uso público en el respectivo plan, esquema o plan básico de ordenamiento territorial de la jurisdicción donde se encuentre**, a la entidad que determine la autoridad ambiental competente, de conformidad con la medida de compensación propuesta por el solicitante.

La propiedad y administración de dichos bienes deberá ser recibida por las autoridades municipales o las autoridades ambientales respectivas, de acuerdo con sus competencias y la destinación de los mismos.

EL ARTÍCULO 33 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 35, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE AGREGAN INCISOS SEGUNDO Y QUINTO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 35. CESIÓN DE INMUEBLES ENTRE ENTIDADES PÚBLICAS. Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de proyectos de infraestructura deberán ser cedidos **a la entidad responsable del proyecto**, a título gratuito u oneroso.

La cesión implicará la afectación del bien como bien de uso público.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad adquirente deberá contratar un avalúo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi

(IGAC), la entidad que cumpla sus funciones o con peritos privados inscritos en las lonjas de propiedad raíz o asociaciones legalmente constituidas.

El avalúo que dichas entidades o personas establezcan tendrá carácter obligatorio para las partes.

En todo caso, la entrega anticipada del inmueble deberá realizarse una vez lo solicite.

EL ARTÍCULO 34 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 36, SE INCLUYE LA SIGLA (IGAC) Y SE INCORPORA TÉRMINO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 36. El precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto-ley 2150 de 1995, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el decreto reglamentario especial que sobre avalúos expida el Gobierno.

El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses.

EL ARTÍCULO 35 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 37, SE AJUSTA TODA LA REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 37. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo, la Nación a través de los jefes de las entidades de dicho orden y las entidades territoriales, a través de los gobernadores y alcaldes, según la infraestructura a su cargo.

El Ministerio de Transporte impondrá servidumbres para la ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de uno de ellos. Asimismo, el Gobernador del Departamento impondrá servidumbres en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los municipios cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio.

En los proyectos a cargo de la Nación, esta podrá imponer servidumbres en todo el territorio nacional.

Para efectos de lo previsto en este artículo, se deberá agotar una etapa de negociación directa en un plazo máximo de treinta (30) días calendario. En caso de no lograrse acuerdo se procederá a la imposición de servidumbre por vía administrativa. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación correspondiente con el fin de definir los términos en que se deberán surtir estas etapas.

PARÁGRAFO. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

CAPÍTULO II

GESTIÓN AMBIENTAL

EL ARTÍCULO 36 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 38, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE CONVIERTE EL TÉRMINO DE MESES A DÍAS, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 38. Los proyectos de infraestructura de transporte deberán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, prefactibilidad, factibilidad o estudios definitivos, para aplicarla en su ejecución.

Para el efecto, la autoridad ambiental expedirá los términos de referencia integrales, manuales y guías para proyectos de infraestructura de transporte, en un término máximo de **sesenta (60) días calendario**, a partir de la promulgación de la presente ley.

La entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, los estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas o el instrumento georreferenciado que determine la autoridad ambiental, cuando a ello haya lugar, en Fase de Factibilidad.

A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, la entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar el Estudio de Impacto Ambiental cuando a ello haya lugar, en Fase de Factibilidad y obtener la Licencia Ambiental del proyecto antes del acto de apertura del proceso de selección para la construcción del proyecto de infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO. En todo caso, el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse con estudios de factibilidad, y con base en ellos la autoridad ambiental deberá realizar el estudio correspondiente y adoptar la decisión respectiva.

EL ARTÍCULO 37 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 39, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE AGREGA PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 39. La gestión para la obtención de la Licencia Ambiental, con fundamento en los estudios a los que se refiere el artículo anterior, podrá adelantarse por la entidad pública, el concesionario y/o contratista. La responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental deberá pactarse en el respectivo contrato.

En todo caso, la autoridad ambiental deberá cumplir con los términos legales en materia de licenciamiento ambiental, de modo que esta será responsable de los daños y perjuicios que se causen a los particulares, como consecuencia del incumplimiento de los términos establecidos en la ley.

Parágrafo. En todo caso a partir del tercer año de promulgación de la ley, la responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental será de la entidad pública responsable del proyecto.

EL ARTÍCULO 38 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 40, SE MODIFICA REDACCIÓN Y TÉRMINO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 40. CAMBIOS MENORES EN LICENCIAS AMBIENTALES. Las obras menores o ajustes normales de la actividad licenciada, podrán ejecutarse, previo aviso a la autoridad ambiental, sin la necesidad de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la licencia ambiental y/o autorización, teniendo en cuenta para ello el listado previsto en la reglamentación correspondiente.

El Gobierno Nacional reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

EL ARTÍCULO 39 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 41, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE CAMBIA EL TÉRMINO DE DÍAS HÁBILES POR CALENDARIO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 41. NUEVAS FUENTES DE MATERIALES. Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen nuevas fuentes de materiales, previa solicitud del responsable contractual, se adelantará ante la Autoridad Ambiental una solicitud de modificación de Licencia Ambiental exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en la licencia ambiental. Este trámite no podrá ser superior a treinta (30) días calendario contados a partir del radicado de la solicitud.

El retardo injustificado por parte de la autoridad ambiental es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el funcionario responsable.

EL ARTÍCULO 40 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 42 Y QUEDARÁ IGUAL:

ARTÍCULO 42. OBRAS DE EMERGENCIA. Declarada por el Gobierno Nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad competente procederá a solicitar a la autoridad ambiental competente el pronunciamiento sobre la necesidad o no de obtener licencia, permisos o autorizaciones ambientales. La autoridad sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.

EL ARTÍCULO 41 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 43, SE ELIMINAN LAS PALABRAS –PERMISOS Y AUTORIZACIONES, SE AGREGA INCISO Y PARÁGRAFO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 43. Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento.
- b) Proyectos de rehabilitación.
- c) Proyectos de mejoramiento.

El Gobierno Nacional reglamentará, en un término máximo de noventa 90 días calendario, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Parágrafo. En el evento que el mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.

SE PROPONE INCLUIR UN ARTÍCULO NUEVO, SERÁ EL ARTÍCULO 44, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 44. Para la elaboración de los estudios ambientales requeridos para gestionar, obtener y modificar la Licencia Ambiental de proyectos de infraestructura de transporte, se entenderá que el permiso de recolección de especímenes silvestres de la diversidad biológica, como todos los demás permisos, está incluido dentro de la licencia ambiental.

EN EL TÍTULO DEL CAPÍTULO III - SE ELIMINA LA PALABRA “DOMICILIARIOS” Y SE AGREGA “ENTRE OTROS”. SE AMPLÍA ÁMBITO DE APLICACIÓN PARA INCLUIR ACTIVOS DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, QUEDARÁ ASÍ:

CAPÍTULO III

ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS

EL ARTÍCULO 42 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 45, SE MODIFICA REDACCIÓN PRIMER INCISO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 45. ÁMBITO DE APLICACIÓN. El presente capítulo es aplicable al traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones y de la industria del petróleo, instaladas en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte y en las fajas de retiro obligatorio, inclusive con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008.

Asimismo, es aplicable para el otorgamiento de permisos de instalación de nuevas redes de manera coordinada con los trazados y proyecciones de los proyectos de infraestructura de transporte, las cuales en ningún caso podrán ser oponibles para las expansiones futuras.

Igualmente es aplicable para las redes que se encuentren instaladas previamente sobre nuevos trazados de proyectos de infraestructura de transporte.

EL ARTÍCULO 43 DEL PROYECTO, SE ELIMINA – LAS DEFINICIONES AQUÍ CONTENIDAS SE ADICIONARON EN EL ARTÍCULO 12 DEL PLIEGO DE MODIFICACIONES.

SE ELIMINAN (según numeración del texto original del proyecto) LOS ARTÍCULOS 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 Y 53; EN SU LUGAR LES REMPLAZARÁ ESTE ARTÍCULO QUE DISPONDRÁ LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 46. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días calendario, los temas referentes a:

- **Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucren el traslado o reubicación de redes;**

- **Procedimiento para la reubicación o traslado de redes;**

- **Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación;**

- **Asignación de los costos de traslado o reubicación de redes;**

- **Solicitud de inclusión de los costos de traslado o reubicación;**

- **Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes;**

- **Suspensión en interés del servicio;**

- **Prever la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes en coordinación con el Ministerio de TIC.**

Y además, lo contemplado en el:

- **Parágrafo 2° del Artículo 1° y el Artículo 7° de la Ley 1228 de 2008.**

EL ARTÍCULO 54 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 47, SE ELIMINA LA PALABRA “DOMICILIARIOS” Y SE INCLUYE LA PALABRA “ENTRE OTROS”, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 47. REUBICACIÓN DE REDES Y ACTIVOS. Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes y activos de servicios públicos y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, **entre otros**, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

CAPÍTULO IV

PERMISOS MINEROS

EL ARTÍCULO 55 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 48, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE REMPLAZA LA PALABRA “PRESCRIPCIONES” POR “DISPOSICIONES”, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 48. De conformidad con la **reglamentación en materia de uso, tarifas y capacidad que para el efecto expidan las autoridades competentes**, las obras de infraestructura de transporte realizadas por los titulares mineros **que hayan sido incluidas en los programas de trabajos y obras o instrumentos similares presentados a la autoridad minera, deberán cumplir la función social de acceso, de carga y/o pasajeros, a los terceros que requieran utilizarla.** Estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de concesión minera, conforme con las **disposiciones** del Código de Minas.

EL ARTÍCULO 56 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 49, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE INCLUYE TÉRMINO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 49. La autoridad competente deberá informar a la autoridad minera o quien haga sus veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, una vez aprobados, **así como las fuentes de materiales que se identifiquen por el responsable del proyecto, necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de este modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, solo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte.**

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y tramitarse para allegar esta información, **en un plazo no mayor a (120) días calendario.**

EL ARTÍCULO 57 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 50, SE ELIMINA LA REFERENCIA AL CÓDIGO MINERO POR UNIDAD DE MATERIA, SE AGREGA EN EL PRIMER INCISO REGLAMENTACIÓN PARA MINISTERIO DE MINAS Y MINISTERIO DE TRANSPORTE, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 50. Autorización Temporal. El Ministerio de Transporte de común acuerdo con el Ministerio de Minas, establecerán la **reglamentación de las Autorizaciones Temporales para la utilización de materiales de construcción que se necesiten exclusivamente para proyectos de infraestructura de transporte.**

Las entidades públicas, entidades territoriales, empresas y los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un proyecto de infraestructura de transporte declarado de interés público por parte del Gobierno Nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la autoridad minera autorización temporal e intransferible para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para su ejecución.

EL ARTÍCULO 58 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 51, SE AGREGA LA PALABRA “CALENDARIO”, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE INCLUYEN DOS INCISOS, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 51. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte delimitará los corredores existentes **y/o** necesarios.

Lo anterior, sin perjuicio de las restricciones a la actividad minera previstas en el artículo 35 del Código de Minas **y en la presente ley.**

En el evento que un proyecto de infraestructura de transporte interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a

un titular minero, este título no será oponible para el desarrollo del proyecto. El proyecto de infraestructura de transporte podrá ser suspendido por un término de **treinta (30) días calendario**, por parte de la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que se llegue a un acuerdo en el monto a reconocer para indemnizar al titular minero, por los eventuales derechos económicos de los cuales sea beneficiario y se prueben afectados, teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentre el proyecto minero.

En caso de que no se logre acuerdo entre el responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero dentro del término establecido en el inciso anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad minera designarán peritos con el fin de determinar el valor a indemnizar al titular minero.

Las indemnizaciones a que haya lugar serán asumidas por el proyecto de infraestructura de transporte, para lo cual se realizarán las apropiaciones presupuestales correspondientes.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

EL ARTÍCULO 59 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 52, SE MODIFICA EN SU TOTALIDAD, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 52. El Gobierno Nacional establecerá la organización administrativa requerida para implementar una ventanilla única o un centro de servicios especializado para adelantar todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte.

Para el funcionamiento de la ventanilla única o centro de servicios especializado, el Gobierno Nacional desarrollará un sistema único de información que permita la gestión y el seguimiento integrado de todas las actuaciones administrativas que se adelanten.

PARÁGRAFO. Las entidades y organismos deberán adecuar sus procedimientos y sistemas existentes para garantizar la integración en la ventanilla única que mediante esta ley se ordena.

EL ARTÍCULO 60 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 53, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y SE AGREGAN INCISOS TERCERO Y QUINTO, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 53. En caso de emergencia, desastre o calamidad pública, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales, así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes

presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

Asimismo, en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública, **desastre**, emergencia o **por razones de seguridad vial**, la infraestructura de transporte incluyendo equipos y maquinaria deberán ser puesta a disposición de la Policía Nacional y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastre o quien haga sus veces, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional.

Los reconocimientos económicos que deban efectuarse en favor de los privados por la utilización de la infraestructura, equipos o maquinaria, será determinada a precios del mercado de común acuerdo, o por un tercero designado por las partes, con posterioridad a la superación del estado de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público, etc.

En estos casos, el Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, DITRA, o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y temporalmente, el levantamiento del cobro de peajes en las zonas afectadas por las alteraciones antes indicadas.

Bajo las mismas circunstancias, los contratistas de infraestructura de transporte estarán obligados a permitir que la ejecución de las obras destinadas a conjurar la circunstancia se realicen directamente por la contratante, o por terceros contratados para tal fin.

EL ARTÍCULO 61 DEL PROYECTO SE ELIMINA.

EL ARTÍCULO 62 DEL PROYECTO SE ELIMINA.

EL ARTÍCULO 63 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 54, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 54. En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente ley, **por ser una norma especial para la infraestructura de transporte.**

SE PROPONE INCLUIR UN ARTÍCULO NUEVO, SERÁ EL ARTÍCULO 55, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 55. El Gobierno Nacional adoptará las medidas necesarias para garantizar que en el SECOP se lleve a cabo el registro de iniciativas de asociación público privadas, sus procesos de selección y los contratos desarrollados bajo esquemas de asociaciones público-privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

EL ARTÍCULO 64 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 56, SE MODIFICA EN SU REDACCIÓN Y NUMERALES, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 56. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

1. Crear la Unidad de Planeación del Sector Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá un régimen especial en materia de contratación.

La Unidad de Planeación del Sector Transporte tendrá por objetivo planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, así como coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades. Igualmente, tendrá a su cargo la consolidación y divulgación de la información de los proyectos de infraestructura del transporte del sector y el registro de los operadores del sector.

2. Crear la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá como misión reglamentar y regular e integrar la normatividad técnica del sector, así como regular, promover y proteger la competencia del sector, evitar los monopolios y la posición dominante en los proyectos de infraestructura de transporte y definir la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio de transporte y los proyectos de infraestructura del sector, fijar las tarifas de las actividades reguladas y los topes máximos de actividades no-regulada del sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte, quedará exceptuada de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo.

EL ARTÍCULO 65 DEL PROYECTO, PASA A SER EL ARTÍCULO 57, SE PRECISAN DEROGATORIAS, QUEDARÁ ASÍ:

ARTÍCULO 57. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011, parágrafos 1° y 2° del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

Proposición

Por las consideraciones anteriormente expuestas, propongo a los honorables Senadores de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar primer debate al **Proyecto de ley número 223 de 2013 Senado**, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, con pliego de modificaciones.

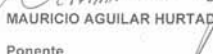
De los honorables Congresistas,

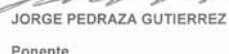

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente


PLINIO OLANO BECERRA
Ponente


LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente


JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente


MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente


JORGE PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente


CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 223 DE 2013 SENADO

por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Artículo 1°. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a la infraestructura del transporte.

Artículo 2°. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Artículo 3°. *Características de la infraestructura del transporte.* La infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

Artículo 4°. *Integración de la infraestructura de transporte.* La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación urbanos o rurales, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones, diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización y la infraestructura para el control del tránsito.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones, y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo. La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos y destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.

Artículo 5°. Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

Artículo 6°. La infraestructura del transporte en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, así como, el desarrollo urbano integral y sostenible.

Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias técnicas pertinentes para cada caso.

Artículo 7°. Las entidades públicas y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte, deberán identificar durante la etapa de estructuración entre otros, la existencia en el área de influencia del proyecto, los siguientes aspectos:

a) Las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones.

b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico.

c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental.

d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen.

e) Las comunidades étnicas.

Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios dicha información.

De igual forma, requerirán información sobre la existencia de proyectos, de cualquier naturaleza y sector, que se encuentren en proceso de estudio, estructuración, construcción o cualquier otro estado y que puedan llegar a impactar el proyecto de infraestructura de transporte.

La Comisión Intersectorial de Infraestructura decidirá, en caso de existir superposición y/o conflicto entre proyectos de los distintos sectores o con los aspectos señalados anteriormente, cómo debe procederse.

Artículo 8°. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta los siguientes o los cuales se planeará la infraestructura del transporte:

1. Accesibilidad.
2. Adaptación y mitigación al cambio climático.
3. Calidad del servicio.
4. Capacidad.
5. Competitividad.
6. Conectividad.
7. Eficiencia.
8. Seguridad

Artículo 9°. *Intermodalidad, multimodalidad, articulación e integración.* Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los

diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 10. *Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana y rural de la red secundaria o terciaria.* En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, la autoridad territorial está obligada a colaborar y permitir la ejecución de las mismas. Para el efecto, las entidades suscribirán un convenio de colaboración y coordinación en el que se establecerán las responsabilidades que cada parte asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto de infraestructura de transporte nacional.

En caso de no lograr un acuerdo en un término de tres (3) meses, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte.

Artículo 11. Con el fin de mejorar la movilidad urbana, reducir la pobreza y propiciar la inclusión social, el Gobierno Nacional impulsará el diseño, construcción y operación de cables urbanos.

TÍTULO II

DEFINICIONES

Artículo 12. En lo que se refiere a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica, aeroportuaria y acuática, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Activos y redes de la industria del petróleo: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados, conforme al Código de Petróleos y la normativa expedida por el Ministerio de Minas y Energía.

Actividades de protección de redes e infraestructura petrolera: Labores mecánicas de protección y mitigación, permanentes o provisionales, sobre los activos y redes.

Adecuación: Intervención para hacer que una infraestructura de transporte se ajuste o adapte de acuerdo con su funcionalidad.

Construcción: Son aquellas acciones de obra nueva que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Estudios de Ingeniería: Las siguientes definiciones deben tenerse en cuenta en la preparación de los diversos estudios de ingeniería que se adelanten para la ejecución de los proyectos de infraestructura:

Fase 1. Prefactibilidad: Es la fase en la cual se debe realizar el prediseño aproximado del proyecto, presentando alternativas y realizar la evaluación económica preliminar recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes.

Fase 2. Factibilidad: Es la fase en la cual se debe diseñar el proyecto y efectuar la evaluación económica final, mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes.

Fase 3. Estudios y diseños definitivos: Es la fase en la cual se debe elaborar los diseños detallados tanto geométricos como de todas las estructuras y obras que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar el proyecto.

Industria del petróleo: Actividad de utilidad pública en las áreas de exploración, explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos y sus derivados según el Decreto-ley 1056 de 1953 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

Infraestructuras Logísticas Especializadas – ILE: Las infraestructuras logísticas especializadas son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distribución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional.

Las infraestructuras logísticas especializadas, contemplan los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

Mantenimiento periódico: Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

Mantenimiento rutinario: Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencia, con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso adecuado de la infraestructura de transporte.

Mantenimiento de emergencia: Se refiere a las intervenciones en la infraestructura derivada de eventos que tengan como origen emergencias climáticas, telúricas, terrorismo, entre otros que a la luz de la legislación vigente puedan considerarse eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

Mejoramiento: Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

Modo de transporte: Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte.

Modo aéreo: Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo.

Modo terrestre: Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre.

Modo acuático: Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático.

Modo de transporte: Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

Prestador y operador: Operador y/o prestador de servicios públicos o proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones TIC-, o de transporte de hidrocarburos.

Red: Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, de conformidad con la normativa expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

Rehabilitación: Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

Saneamiento automático: Es un efecto legal que opera por ministerio de la ley exclusivamente a favor del Estado, cuando este adelanta procesos de adquisición de bienes inmuebles, por los motivos de utilidad pública consagrados en la ley para proyectos de infraestructura de transporte. En virtud de tal efecto legal, el Estado adquiere el pleno dominio de la propiedad del inmueble quedando resueltas a su favor todas las discusiones relativas a la propiedad.

Lo anterior, sin perjuicio de los conflictos que puedan existir entre terceros sobre el inmueble, los cuales se resolverán a través de las diferentes formas de resolución de conflictos, sin que puedan ser oponibles al Estado.

Reubicación de redes: Comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de parte de la infraestructura de redes, la cual es construida en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando.

Servicios conexos al transporte: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo.

Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades.

Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de transporte y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

Solicitante: Persona o entidad pública o privada que requiere el traslado de la Red de un Prestador con el objeto de adelantar un proyecto de infraestructura de transporte.

Términos de referencia integrales: Los términos de referencia integrales son los lineamientos generales estándares que la autoridad ambiental señala para la elaboración y ejecución de todos los estudios ambientales para proyectos de infraestructura de transporte, sin perjuicio de los lineamientos específicos que para cada proyecto exija la autoridad ambiental competente.

El solicitante deberá presentar los estudios exclusivamente de conformidad con estos términos de referencia integrales, los cuales serán de obligatorio cumplimiento.

Traslado de redes: Retiro o levantamiento físico de parte de la infraestructura de redes de servicios públicos del sitio en el que se encuentra instalada y su instalación en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio público se continúe prestando en las mismas o mejores condiciones.

Vecinos o aledaños: Para efectos del artículo 61 de la presente ley, se considerará que los predios rurales son vecinos o aledaños a la obra, si se encuentran a no más de 50 km de distancia de la misma.

Vida útil técnica remanente: Corresponde al tiempo durante el cual se espera que el activo y la red contribuyan a la generación de ingresos y a la prestación del servicio, teniendo en cuenta las condiciones técnicas al momento que se efectúe el traslado o reubicación, de acuerdo con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial vigente.

Parágrafo. En todo caso, las definiciones contenidas en reglamentos técnicos internacionales que deban ser observados por las autoridades colombianas *prevalecerán* frente a las que están reguladas en el presente artículo.

TÍTULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 13. Los contratos que en adelante desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, incluirán una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática que determine las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminarse anticipadamente por decisión unilateral o derivada de un acuerdo entre las partes.

Parágrafo 1°. La entidad pública contratante garantizará el equilibrio económico del contrato en cualquiera de las etapas de su ejecución y podrá proponer, si así lo considera, de acuerdo a la Ley vigente, el pago anticipado de la recuperación de la inversión en la etapa de operación de acuerdo a la fórmula descrita en el contrato.

Parágrafo 2°. Para los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley, que estén en etapa de operación, la entidad pública contratante podrá proponer, formular que aceleren la recuperación de la inversión garantizando al contratista el pago de las prestaciones a que tiene derecho y sin perjuicio de la observancia del Artículo 17 de la Ley 80 de 1993, posibilitando de común acuerdo la terminación anticipada del contrato.

Las indemnizaciones o pagos a que haya lugar podrán ser determinadas de común acuerdo entre las partes, o haciendo uso de la amigable composición, o de un tribunal arbitral, o de cualquier otro mecanismo alternativo de solución de conflictos.

Artículo 14. *Solución de conflictos técnicos, financieros, jurídicos durante la ejecución del contrato.* Los contratos que se celebren para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte podrán incluir por voluntad de las partes la conformación de un tribunal técnico, financiero y jurídico de tres (3) integrantes o un amigable componedor, quienes tendrán competencia para resolver con

efecto vinculante las disputas técnicas, financieras y jurídicas, siempre que no versen sobre la legalidad de los actos administrativos contractuales.

Durante la vigencia del contrato, el Tribunal o el amigable componedor antes indicado funcionarán transitoriamente cada vez que se presenten conflictos que sean sometidos a consideración, bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012, o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las partes asumirán en igual proporción los costos y gastos del Tribunal o el amigable componedor.

Las entidades públicas incluirán los costos y gastos en sus presupuestos.

Parágrafo. La conformación del Tribunal o la designación del amigable componedor podrá pactarse en los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley.

Artículo 15. Permisos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte. Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 1508 de 2012, las personas de derecho privado podrán solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte de su interés.

La entidad competente analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector y si el mismo cuenta con los conceptos técnicos y las autorizaciones legales pertinentes.

El proyecto deberá desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y deberá garantizar su conectividad con la infraestructura existente. Todos los bienes y servicios que se deriven del desarrollo del proyecto serán de propiedad, uso, explotación y administración de la Nación o entidad territorial según corresponda.

En ningún caso, la autorización o permiso otorgado constituirá un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

Tampoco podrá entenderse que el particular obtiene derecho exclusivo o preferente sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte.

El Gobierno Nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos, en un plazo no mayor de (120) días calendario.

Artículo 16. Las entidades públicas podrán celebrar contratos con las organizaciones sociales y organizaciones comunitarias de minorías, debidamente registrados ante la autoridad competente, para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte en las zonas de jurisdicción de esas organizaciones de ciudadanos.

Lo anterior, de conformidad con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de (120) días calendario, sobre la clase

de proyectos de infraestructura de transporte que podrán ejecutar y el carácter residual y subsidiario bajo el cual operará la respectiva contratación.

Artículo 17. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo, sin perjuicio de los estudios jurídicos, ambientales y financieros con que debe contar la entidad.

Parágrafo. La anterior disposición no se aplicará:

a) Cuando excepcionalmente la entidad pública requiera contratar la elaboración de estudios y diseños, construcción y/o mantenimiento de manera integral, y

b) Para las iniciativas privadas de asociación pública-privada previstas en la Ley 1508 de 2012 o la norma que la modifique, sustituya o reemplace.

Artículo 18. Registro de apoyo al sistema de precalificación. Para los proyectos de asociación pública-privada de infraestructura de transporte, las entidades contratantes podrán implementar un Registro de Apoyo al Sistema de Precalificación, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras que aspiren a participar en las precalificaciones de la entidad.

TÍTULO IV

GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIALES, GESTIÓN AMBIENTAL, ACTIVOS Y REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS, TICS Y DE LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO, ENTRE OTROS Y PERMISOS MINEROS Y SERVIDUMBRES

CAPÍTULO I

Gestión y adquisición predial

Artículo 19. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

Artículo 20. La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

Parágrafo. La adquisición de predios de propiedad privada o pública necesarios para establecer puertos, se adelantará conforme a lo señalado en la Ley 1 de 1991 o aquellas que la complementen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 21. *Saneamientos por motivos de utilidad pública.* La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, cuando los mismos surjan durante el proceso de adquisición o con posterioridad a este, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

Parágrafo. El saneamiento automático será invocado por la entidad adquirente en el título de tradición del dominio y será objeto de registro en el folio de matrícula correspondiente.

Artículo 22. *Limitaciones, afectaciones, gravámenes al dominio y medidas cautelares.* En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el tradente y previo al registro de la escritura pública correspondiente, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, en caso de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Una vez realizada la respectiva anotación en el registro, el Registrador deberá dar aviso mediante oficio al Notario correspondiente para que obre en la escritura pública respectiva del inmueble.

Las medidas cautelares al dominio cuya inscripción se encuentre caducada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1579 de 2012, se podrán cancelar con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

Artículo 23. *Avaluadores y metodología de avalúo.* El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar dicha declaratoria el patrimonio de los particulares.

Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización. Cuando las circunstancias lo indiquen, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias.

Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) son de obligatorio y estricto cumplimiento para los avaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo: El retardo injustificado en los avalúos realizados es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de la demás responsabilidad en que pueda incurrir el avaluador.

Artículo 24. *Notificación de la oferta.* La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figuren registrados en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o al respectivo poseedor regular inscrito de conformidad con las leyes vigentes.

Contra la oferta no proceden recursos.

Parágrafo. Notificada la oferta de compra de los inmuebles sobre los que recaiga la declaratoria de utilidad pública e interés social, los mismos no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio. El registrador se abstendrá de efectuar la inscripción de actos, limitaciones, gravámenes, medidas cautelares o afectaciones al dominio sobre aquellos.

Artículo 25. *Actualización de cabida y linderos.* En caso que en el proceso de adquisición o expropiación de inmuebles necesarios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte, se requiera la actualización de cabida y/o linderos, la entidad pública, o quien haga sus veces, procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente comparará la información contenida en los títulos registrados con la que tiene incorporada en sus bases de datos, disponiendo y practicando una inspección técnica para determinar su coincidencia. Si la información de los títulos registrados coincide en un todo con la de sus bases de datos, procederá a expedir la certificación de cabida y/o linderos.

Si la información de catastro no coincide con la de los títulos registrados, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente convocará a los titulares de derechos de dominio y demás interesados, directamente o través de un medio de comunicación idóneo, para buscar un acuerdo a partir de una propuesta que

sobre cabida y/o linderos el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o quien haga sus veces realice. Si se llega a un acuerdo, se expedirá la certificación de cabida y/o linderos; en caso contrario, se agotarán las instancias judiciales a que haya lugar por parte de los titulares de derecho de dominio.

El término para tramitar y expedir la certificación de cabida y/o linderos es de tres (3) meses improrrogables contados a partir de la recepción de la solicitud, cuando la información de los títulos registrados coincida plenamente con la de catastro. Si no coincide y es necesario convocar a los titulares de dominio y demás interesados, el término para agotar el trámite será de cuatro (4) meses, que se contabilizarán desde la recepción de la solicitud.

Una vez se expida la certificación de cabida y/o linderos, el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente dará traslado a la entidad u organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin de que proceda a hacer las anotaciones del caso.

El Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) establecerá el procedimiento para desarrollar el trámite de cabida y/o linderos aquí señalado, en un término no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley.

Parágrafo 1°. La Entidad solicitante, o quien haga sus veces, asumirá los costos que demande la atención del trámite a que se refiere el presente artículo, de conformidad con las tarifas fijadas por el Instituto Geográfico “Agustín Codazzi” (IGAC) o autoridad catastral correspondiente.

Parágrafo 2°. El retardo injustificado en el presente trámite de actualización de cabida y linderos es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

Artículo 26. *Entrega anticipada voluntaria.* Mediante documento escrito suscrito por la entidad y el expropiado, podrá pactarse la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación. La entrega será irrevocable una vez se pacte.

Con base en el acuerdo de entrega anticipada suscrito, la entidad podrá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En el proceso administrativo, en caso de no haberse pactado la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación, dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo que la dispuso, la entidad interesada solicitará a la respectiva autoridad de policía, la práctica de la diligencia de desalojo, que deberá realizarse con el concurso de esta última, dentro de un término perentorio de cinco (5) días. De la diligencia, se levantará un acta y en ella no procederá oposición alguna.

Artículo 27. *Entrega anticipada por orden judicial.* Los jueces deberán ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, en un término perentorio e improrrogable de treinta

(30) días calendario, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante, en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya.

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

Los numerales 4 y 11 de artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

Artículo 28. *Entrega anticipada de bienes en proceso de extinción de dominio, baldíos y bajo administración de CISA.* Los bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, que se encuentren bajo la administración de CISA o quien haga sus veces, en proceso de extinción de dominio, en proceso de clarificación o inmuebles baldíos, podrán ser expropiados o adjudicados, según sea procedente, por y a la entidad responsable del proyecto y esta podrá solicitar a la entidad competente la entrega anticipada, una vez se haya efectuado el depósito del valor del inmueble, cuando a ello haya lugar.

La solicitud de entrega anticipada solo podrá realizarse cuando el proyecto de infraestructura de transporte se encuentre en etapa de construcción. La entidad competente tendrá un plazo máximo de 30 días calendario para hacer entrega material del inmueble requerido.

En el caso que el dominio sobre el bien inmueble no se extinga como resultado del proceso o en el proceso de clarificación se establezca un titular privado, el valor del depósito se le entregará al propietario del inmueble.

Artículo 29. Pagado el valor del inmueble objeto de expropiación de conformidad con el avalúo, no procederá la prejudicialidad para los procesos de expropiación, servidumbre o adquisición de predios para obras de infraestructura de transporte.

Artículo 30. *Ejecutoriedad del acto expropiatorio.* El acto administrativo por medio del cual la entidad declara la expropiación administrativa del inmueble u ordena el inicio de los trámites para la expropiación judicial. Dicho acto administrativo, será de aplicación inmediata y gozará de fuerza ejecutoria y ejecutiva.

Contra el acto administrativo que decida la expropiación solo procede el recurso de reposición el cual se concederá en el efecto devolutivo.

Artículo 31. *Cesión voluntaria a título gratuito de franjas de terreno.* Los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra. La cesión a que se refiere este artículo no generará gastos de notariado y registro.

Artículo 32. *Adquisición de áreas remanentes no desarrollables.* En los procesos de adquisición predial para proyectos de infraestructura de transporte, las entidades estatales podrán adquirir de los titulares de derechos reales sobre los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura, áreas superiores a las necesarias para dicha ejecución, en aquellos casos en que se establezca que tales áreas no son desarrollables para ningún tipo de actividad por no cumplir con los parámetros legales y planes de ordenamiento territorial. Estos predios podrán ser vinculados al proyecto con posibilidad de venta posterior.

Artículo 33. *Avalúos comerciales.* Cuando el avalúo comercial de los inmuebles requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte supere en un 50% el valor del avalúo catastral, el avalúo comercial podrá ser utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral de los inmuebles que fueren desenglobados como consecuencia del proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Para este efecto, el ente estatal una vez perfeccionado el proceso de adquisición predial a favor del Estado, procederá a remitir al organismo catastral o quien haga sus veces y a la autoridad tributaria, el informe del valor pagado por metro cuadrado, hectárea o fanegada del inmueble adquirido, con el fin de que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

Artículo 34. *Predios adquiridos para compensación ambiental.* Los predios que las entidades estatales deban adquirir en cumplimiento de obligaciones ambientales establecidas en la Licencia Ambiental para compensación, deberán ser cedidos a título gratuito, para ser incorporados como bien de uso público en el respectivo plan, esquema o plan básico de ordenamiento territorial de la jurisdicción donde se encuentre, a la entidad que determine la autoridad ambiental competente, de conformidad con la medida de compensación propuesta por el solicitante.

La propiedad y administración de dichos bienes deberá ser recibida por las autoridades municipales o las autoridades ambientales respectivas, de acuerdo con sus competencias y la destinación de los mismos.

Artículo 35. *Cesión de inmuebles entre entidades públicas.* Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de proyectos de infraestructura deberán ser cedidos a la entidad responsable del proyecto, a título gratuito u oneroso.

La cesión implicará la afectación del bien como bien de uso público.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad adquiriente deberá contratar un avalúo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones o con peritos privados inscritos en las lonjas de propiedad raíz o asociaciones legalmente constituidas.

El avalúo que dichas entidades o personas establezcan tendrá carácter obligatorio para las partes.

En todo caso, la entrega anticipada del inmueble deberá realizarse una vez lo solicite.

Artículo 36. El precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto-ley 2150 de 1995, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el decreto reglamentario especial que sobre avalúos expida el gobierno.

El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición y hasta por un término de seis (6) meses.

Artículo 37. Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte tienen facultades para imponer servidumbres, mediante acto administrativo, la Nación a través de los jefes de las entidades de dicho orden y las entidades territoriales, a través de los gobernadores y alcaldes, según la infraestructura a su cargo.

El Ministerio de Transporte impondrá servidumbres para la ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de uno de ellos. Asimismo, el Gobernador del Departamento impondrá servidumbres en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de los municipios cuando se afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio.

En los proyectos a cargo de la Nación, esta podrá imponer servidumbres en todo el territorio nacional.

Para efectos de lo previsto en este artículo, se deberá agotar una etapa de negociación directa en un plazo máximo de treinta (30) días calendario. En caso de no lograrse acuerdo se procederá a la imposición de servidumbre por vía administrativa. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación correspondiente con el fin de definir los términos en que se deberán surtir estas etapas.

Parágrafo. El Ministro de Transporte podrá delegar esta facultad.

CAPÍTULO II Gestión ambiental

Artículo 38. Los proyectos de infraestructura de transporte deberán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, pre-factibilidad, factibilidad o estudios definitivos, para aplicarla en su ejecución.

Para el efecto, la autoridad ambiental expedirá los términos de referencia integrales, manuales y guías para proyectos de infraestructura de transporte, en un término máximo de sesenta (60) días calendario, a partir de la promulgación de la presente ley.

La entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, los estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas o el instrumento georreferenciado que determine la autoridad ambiental, cuando a ello haya lugar, en Fase de Factibilidad.

A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, la entidad o el responsable del diseño están obligados a adelantar el Estudio de Impacto Ambiental cuando a ello haya lugar, en Fase de Factibilidad y obtener la Licencia Ambiental del proyecto antes del acto de apertura del proceso de selección para la construcción del proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. En todo caso, el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse con estudios de factibilidad, y con base en ellos la autoridad ambiental deberá realizar el estudio correspondiente y adoptar la decisión respectiva.

Artículo 39. La gestión para la obtención de la Licencia Ambiental, con fundamento en los estudios a los que se refiere el artículo anterior, podrá adelantarse por la entidad pública, el concesionario y/o contratista. La responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental deberá pactarse en el respectivo contrato.

En todo caso, la autoridad ambiental deberá cumplir con los términos legales en materia de licenciamiento ambiental, de modo que esta será responsable de los daños y perjuicios que se causen a los particulares, como consecuencia del incumplimiento de los términos establecidos en la ley.

Parágrafo. En todo caso a partir del tercer año de promulgación de la ley, la responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental será de la entidad pública responsable del proyecto.

Artículo 40. *Cambios menores en licencias ambientales.* Las obras menores o ajustes normales de la actividad licenciada, podrán ejecutarse, previo aviso a la autoridad ambiental, sin la necesidad de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la licencia ambiental y/o autorización, teniendo en cuenta para ello el listado previsto en la reglamentación correspondiente.

El Gobierno Nacional reglamentará en un término máximo de ciento veinte (120) días calendario el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 41. *Nuevas fuentes de materiales.* Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen nuevas fuentes de materiales, previa solicitud del responsable contractual, se adelantará ante la Autoridad Ambiental una solicitud de modificación de Licencia Ambiental exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en la licencia ambiental. Este trámite no podrá ser superior a treinta (30) días calendario contados a partir del radicado de la solicitud.

El retardo injustificado por parte de la autoridad ambiental es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el funcionario responsable.

Artículo 42. *Obras de emergencia.* Declarada por el Gobierno Nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad competente procederá a solicitar a la autoridad ambiental competente el pronunciamiento sobre la necesidad o no de obtener licencia, permisos o autorizaciones ambientales. La autoridad sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.

Artículo 43. Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento.
- b) Proyectos de rehabilitación.
- c) Proyectos de mejoramiento.

El Gobierno Nacional reglamentará, en un término máximo de noventa (90) días calendario, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura, para el debido cumplimiento de la presente disposición.

Parágrafo. En el evento que el mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.

Artículo 44. Para la elaboración de los estudios ambientales requeridos para gestionar, obtener y modificar la Licencia Ambiental de proyectos de infraestructura de transporte, se entenderá que el permiso de recolección de especímenes silvestres de la diversidad biológica, como todos los demás permisos, está incluido dentro de la licencia ambiental.

CAPÍTULO III

Activos y redes de servicios públicos, TICS y de la industria del petróleo, entre otros

Artículo 45. *Ámbito de aplicación.* El presente capítulo es aplicable al traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de telecomunicaciones y de la industria del petróleo, instaladas en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte y en las fajas de retiro obligatorio, inclusive con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008.

Asimismo, es aplicable para el otorgamiento de permisos de instalación de nuevas redes de manera coordinada con los trazados y proyecciones de los proyectos de infraestructura de transporte, las cuales en ningún caso podrán ser oponibles para las expansiones futuras.

Igualmente es aplicable para las redes que se encuentren instaladas previamente sobre nuevos trazados de proyectos de infraestructura de transporte.

Artículo 46. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días calendario, los temas referentes a:

- Formulación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que involucran el traslado o reubicación de redes;
- Procedimiento para la reubicación o traslado de redes;

- Criterios para la determinación del valor de la red objeto de traslado o reubicación;
- Asignación de los costos de traslado o reubicación de redes;
- Solicitud de inclusión de los costos de traslado o reubicación;
- Contratos de aporte reembolsable para el traslado o reubicación de redes;
- Suspensión en interés del servicio;
- Prever la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes en coordinación con el Ministerio de TIC.

Y además, lo contemplado en el:

- Parágrafo 2° del artículo 1° y el artículo 7° de la Ley 1228 de 2008.

Artículo 47. *Reubicación de redes y activos.* Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes y activos de servicios públicos y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, entre otros, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

CAPÍTULO IV

Permisos mineros

Artículo 48. De conformidad con la reglamentación en materia de uso, tarifas y capacidad que para el efecto expidan las autoridades competentes, las obras de infraestructura de transporte realizadas por los titulares mineros que hayan sido incluidas en los programas de trabajos y obras o instrumentos similares presentados a la autoridad minera, deberán cumplir la función social de acceso, de carga y/o pasajeros, a los terceros que requieran utilizarla. Estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de concesión minera, conforme con las disposiciones del Código de Minas.

Artículo 49. La autoridad competente deberá informar a la autoridad minera o quien haga sus veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura de transporte, una vez aprobados, así como las fuentes de materiales que se identifiquen por el responsable del proyecto, necesarias para la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que las áreas ubicadas en dicho trazado y las fuentes de materiales identificadas sean incluidas en el Catastro Minero Colombiano y de este modo sean declaradas como zonas de minería restringida y en las mismas, sólo sea posible efectuar explotación minera para el proyecto de infraestructura de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y tramitarse para allegar esta información, en un plazo no mayor a (120) días calendario.

Artículo 50. *Autorización temporal.* El Ministerio de Transporte de común acuerdo con el Ministerio de Minas, establecerán la reglamentación de las Autorizaciones Temporales para la utilización de materiales de construcción que se necesiten exclusivamente para proyectos de infraestructura de transporte.

Las entidades públicas, entidades territoriales, empresas y los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un proyecto de infraestructura de transporte declarado de interés público por parte del Gobierno Nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la autoridad minera autorización temporal e intransferible para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para su ejecución.

Artículo 51. Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte delimitará los corredores existentes y/o necesarios.

Lo anterior, sin perjuicio de las restricciones a la actividad minera previstas en el artículo 35 del Código de Minas y en la presente ley.

En el evento que un proyecto de infraestructura de transporte interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a un titular minero, este título no será oponible para el desarrollo del proyecto. El proyecto de infraestructura de transporte podrá ser suspendido por un término de treinta (30) días calendario, por parte de la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte, con el fin de que se llegue a un acuerdo en el monto a reconocer para indemnizar al titular minero, por los eventuales derechos económicos de los cuales sea beneficiario y se prueben afectados, teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentre el proyecto minero.

En caso de que no se logre acuerdo entre el responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el titular minero dentro del término establecido en el inciso anterior, se reanudará la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad encargada de adelantar el proyecto de infraestructura de transporte y la autoridad minera designarán peritos con el fin de determinar el valor a indemnizar al titular minero.

Las indemnizaciones a que haya lugar serán asumidas por el proyecto de infraestructura de transporte, para lo cual se realizarán las apropiaciones presupuestales correspondientes.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 52. El Gobierno Nacional establecerá la organización administrativa requerida para implementar una ventanilla única o un centro de servicios especializado para adelantar todos los trámites, autorizaciones y permisos relacionados con la estructuración, planeación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte.

Para el funcionamiento de la ventanilla única o centro de servicios especializado, el Gobierno Nacional desarrollará un sistema único de información que permita la gestión y el seguimiento integrado de todas las actuaciones administrativas que se adelanten.

Parágrafo. Las entidades y organismos deberán adecuar sus procedimientos y sistemas existentes para garantizar la integración en la ventanilla única que mediante esta ley se ordena.

Artículo 53. En caso de emergencia, desastre o calamidad pública, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales, así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

Asimismo, en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública, desastre, emergencia o por razones de seguridad vial, la infraestructura de transporte incluyendo equipos y maquinaria deberán ser puesta a disposición de la Policía Nacional y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastre o quien haga sus veces, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional.

Los reconocimientos económicos que deban efectuarse en favor de los privados por la utilización de la infraestructura, equipos o maquinaria, será determinada a precios del mercado de común acuerdo, o por un tercero designado por las partes, con posterioridad a la superación del estado de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público, etc.

En estos casos, el Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, DITRA, o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y temporalmente, el levantamiento del cobro de peajes en las zonas afectadas por las alteraciones antes indicadas.

Bajo las mismas circunstancias, los contratistas de infraestructura de transporte estarán obligados a permitir que la ejecución de las obras destinadas a conjurar la circunstancia se realicen directamente por la contratante, o por terceros contratados para tal fin.

Artículo 54. En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente ley, por ser una norma especial para la infraestructura de transporte.

Artículo 55. El Gobierno Nacional adoptará las medidas necesarias para garantizar que en el SE-COP se lleve a cabo el registro de iniciativas de asociación público-privadas, sus procesos de selección y los contratos desarrollados bajo esquemas de asociaciones público-privadas que tengan por objeto el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte.

Artículo 56. Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

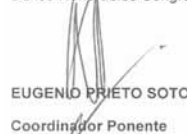
1. Crear la Unidad de Planeación del Sector Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá un régimen especial en materia de contratación.

La Unidad de Planeación del Sector Transporte tendrá por objetivo planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, así como coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades. Igualmente, tendrá a su cargo la consolidación y divulgación de la información de los proyectos de infraestructura del transporte del sector y el registro de los operadores del sector.

2. Crear la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte como una Unidad Administrativa Especial, con independencia administrativa, técnica y patrimonial, con personería jurídica adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tendrá como misión reglamentar y regular e integrar la normatividad técnica del sector, así como regular, promover y proteger la competencia del sector, evitar los monopolios y la posición dominante en los proyectos de infraestructura de transporte y definir la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio de transporte y los proyectos de infraestructura del sector, fijar las tarifas de las actividades reguladas y los topes máximos de actividades no-regulada del sector transporte, servir de instancia de resolución de conflictos entre los distintos actores del sector transporte. Quedará exceptuada de la competencia de la Comisión, la regulación del modo aéreo.

Artículo 57. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, el artículo 83 de la Ley 1450 de 2011, parágrafos 1° y 2° del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

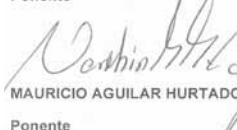
De los Honorables Congresistas,

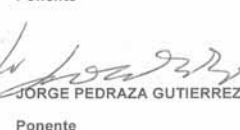

EUGENIO PRIETO SOTO
Coordinador Ponente


PLINIO OLANO BECERRA
Ponente


LUIS FERNANDO DUQUE
Ponente


JORGE ELIECER GUEVARA
Ponente


MAURICIO AGUILAR HURTADO
Ponente


JORGE PEDRAZA GUTIERREZ
Ponente

CARLOS ALBERTO BAENA L.
Ponente